PARLEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

Compte rendu intégral

Integraal verslag

Séance plénière du

VENDREDI 7 MARS 2008

(Séance du matin)

Plenaire vergadering van

VRIJDAG 7 MAART 2008

(Ochtendvergadering)

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.

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.

SOMMAIRE

EXCUSÉS 10

COMMUNICATIONS FAITES AU PARLEMENT 10

Cour constitutionnelle

Déliberations budgétaires

COUR DES COMPTES 11

Renvoi en commission

PROJET D'ORDONNANCE 11

Dépôt

Renvoi en commission

FONDS BRUXELLOIS DE GARANTIE 12

Présentation d'un ou de plusieurs candidats pour un mandat d'administrateur suppléant

PROPOSITION D'ORDONNANCE 13

Prise en considération

Renvoi en commission

INHOUD

VERONTSCHULDIGD 10

MEDEDELINGEN AAN HET PARLEMENT 10

Grondwettelijk Hof

Begrotingsberaadslagingen

REKENHOF 11

Verzending naar een commissie

ONTWERP VAN ORDONNANTIE 11

Indiening

Verzending naar een commissie

BRUSSELS WAARBORGFONDS 12

Voordracht van één of meerdere kandidaten voor een mandaat van plaatsvervangend bestuurder

VOORSTEL VAN ORDONNANTIE 13

Inoverwegingneming

Verzending naar een commissie

PROPOSITION DE RÉSOLUTION 13

Application de l'article 28.2 du règlement

- relative au Livre vert de la Commission européenne concernant « Une nouvelle culture de la mobilité urbaine » (no A-459/1 - 2007/2008)

Discussion générale – Orateurs : **Mme Céline Delforge,** rapporteuse, **Mme Olivia P'tito, M. Hamza Fassi-Fihri, M. Johan Demol, M. Willem Draps, M. Pascal Smet,** ministre.

Discussion des considérants et des points du dispositif 23

INTERPELLATIONS 24

- de M. Hamza Fassi-Fihri 24

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,

à M. Guy Vanhengel, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Finances, du Budget, de la Fonction publique et des Relations extérieures,

et à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,

concernant "le rôle de la STIB et de la Région dans l'avancement du dossier RER".

VOORSTEL VAN RESOLUTIE 13

Toepassing van artikel 28.2 van het reglement

- betreffende het Groenboek van de Europese Commissie inzake "een nieuwe stedelijke mobiliteitscultuur" (nr. A-459/1 - 2007/2008)

Algemene bespreking – Sprekers: **mevrouw Céline Delforge,** rapporteur, **mevrouw Olivia P'tito, de heer Hamza Fassi-Fihri, de heer Johan Demol, de heer Willem Draps, de heer Pascal Smet,** minister.

Bespreking van de consideransen en van de punten van het verzoekend gedeelte 23

INTERPELLATIES 24

- van de heer Hamza Fassi-Fihri 24

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,

tot de heer Guy Vanhengel, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt en Externe Betrekkingen,

en tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,

betreffende "de rol van de MIVB en het gewest in de vooruitgang van het GEN-dossier".

Interpellation jointe de M. Denis Grimberghs, 25

concernant "la réalisation du RER et la position du gouvernement bruxellois".

Interpellation jointe de M. Christos Doulkeridis, 25

concernant "le risque d'un exode des habitants de Bruxelles vers la périphérie".

Discussion conjointe – Orateurs : **M. Willem Draps, M. Rachid Madrane, Mme Brigitte De Pauw, Mme Marie-Paule Quix, M. Johan Demol, M. Pascal Smet,** ministre, **Mme Céline Delforge, Mme Viviane Teitelbaum, M. Christos Doulkeridis, M. Denis Grimberghs, M. Hamza Fassi-Fihri, M. Charles Picqué,** ministre-président. 35

QUESTIONS ORALES 65

- de M. Didier Gosuin 65

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,

concernant "l'octroi à l'IBDE d'un subside de 32 millions d'euros non sollicités par l'IBDE pour servir à financer Vivaqua en court-circuitant la législation sur les marchés publics".

Toegevoegde interpellatie van de heer Denis Grimberghs, 25

betreffende "de aanleg van het GEN en het standpunt van de Brusselse regering".

Toegevoegde interpellatie van de heer Christos Doulkeridis, 25

betreffende "het gevaar van een stadsvlucht van de Brusselaars naar de rand".

Samengevoegde bespreking – Sprekers: **de heer Willem Draps, de heer Rachid Madrane, mevrouw Brigitte De Pauw, mevrouw Marie-Paule Quix, de heer Johan Demol, de heer Pascal Smet,** minister, **mevrouw Céline Delforge, mevrouw Viviane Teitelbaum, de heer Christos Doulkeridis, de heer Denis Grimberghs, de heer Hamza Fassi-Fihri, de heer Charles Picqué,** minister-president. 35

MONDELINGE VRAGEN 65

- van de heer Didier Gosuin 65

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 toekenning van een subsidie van 32 miljoen euro aan de BIWD - die daar niet om gevraagd heeft - voor de financiering van Vivaqua zonder rekening te houden met de wetgeving op de overheidsopdrachten".

- de M. Didier Gosuin 65

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,

concernant "les centrales d'achat et cadastres des économies d'échelles dans les communes".

- van de heer Didier Gosuin 65

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 aankoopcentrales en inventaris van de schaalvoordelen in de gemeenten".

- de M. Walter Vandenbossche 66

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,

concernant "les allochtones sur le marché du travail bruxellois : statistiques et diversité".

- van de heer Walter Vandenbossche 66

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

betreffende "de allochtonen in de Brusselse arbeidsmarkt : statistische afbakening en diversiteit".

- de M. Didier Gosuin 66

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,

concernant "l'aide de l'Agence bruxelloise des entreprises aux petites entreprises et spécialement aux petits commerçants".

- van de heer Didier Gosuin 66

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

betreffende "de steun van het Brussels Agentschap voor de Onderneming aan de kleine ondernemingen en voornamelijk aan de kleine winkeliers".

- de M. Didier Gosuin 66

à M. Benoît Cerexhe, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Emploi, de

- van de heer Didier Gosuin 66

aan de heer Benoît Cerexhe, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Tewerkstelling, Economie, Weten-

l'Economie, de la Recherche scientifique et de la Lutte contre l'incendie et l'Aide médicale urgente,

concernant "la création nette d'emplois en Région de Bruxelles-Capitale".

schappelijk Onderzoek, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp,

betreffende "de netto banenschepping in het Brussels Gewest".

- de M. Didier Gosuin 67

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,

concernant "la rareté des demandeurs d'emplois disposant du brevet de connaissance linguistique du SELOR".

- van de heer Didier Gosuin 67

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

betreffende "de schaarse werkzoekenden met het taalbrevet voor Nederlands van het Selor".

- de M. Didier Gosuin 67

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,

concernant "l'absence d'exploitation par Actiris des expériences de création d'emploi diffusées par l'Union européenne".

- van de heer Didier Gosuin 67

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

betreffende "het feit dat Actiris geen lessen trekt uit de experimenten van de Europese Unie inzake jobschepping".

- de M. Serge de Patoul 68

à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,

concernant "l'élaboration du plan de circulation bruxellois IRIS".

- van de heer Serge de Patoul 68

aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,

betreffende "het opstellen van het Brussels vervoerplan IRIS".

- de M. Serge de Patoul 68

à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,

concernant "l'élaboration du plan de stationnement et prise en considération du principe de la 'congestion tax'".

- van de heer Serge de Patoul 68

aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,

betreffende "het opstellen van het parkeerplan en het principe van de 'congestion tax'".

- de M. Didier Gosuin 68

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,

concernant "l'absence d'action à votre initiative pour diffuser aux visiteurs du Salon de l'Auto l'information sur les véhicules propres".

- van de heer Didier Gosuin 68

aan mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Leefmilieu, Energie en Waterbeleid,

betreffende "het feit dat de minister niets ondernomen heeft om de bezoekers van het Autosalon informatie te verschaffen over schone voertuigen".

- de M. Didier Gosuin 69

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,

concernant "les liens entre le rapport annuel d'exécution du plan régional de développement et le rapport de Bruxelles Environnement sur l'état de l'environnement".

- van de heer Didier Gosuin 69

aan mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Leefmilieu, Energie en Waterbeleid,

betreffende "de verbanden tussen het jaarlijks verslag over de uitvoering van het gewestelijk ontwikkelingsplan en het verslag van Leefmilieu Brussel over de toestand van het milieu".

- de M. Walter Vandenbossche 69

à Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Fonction publique, l'Egalité des chances et du Port de Bruxelles,

concernant "les allochtones sur le marché du travail bruxellois : statistiques et diversité".

- van de heer Walter Vandenbossche 69

aan mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ambtenarenzaken, Gelijkekansenbeleid en de Haven van Brussel,

betreffende "de allochtonen in de Brusselse arbeidsmarkt: statistische afbakening en diversiteit".

- de M. Didier Gosuin 70

à M. Emir Kir, secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Propreté publique et des Monuments et Sites,

concernant "le bonus pour les agents de l'ABP récompensant leur productivité".

- van de heer Didier Gosuin 70

aan de heer Emir Kir, staatssecretaris voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Openbare Netheid en Monumenten en Landschappen,

betreffende "de productiviteitspremie voor de personeelsleden van het GAN".

PRÉSIDENCE : **M. ERIC TOMAS**, PRÉSIDENT.
VOORZITTERSCHAP: **DE HEER ERIC TOMAS,** VOORZITTER.

- La séance est ouverte à 9h31.

M. le président.- Je déclare ouverte la séance plénière du parlement de la Région de Bruxelles-Capitale du vendredi 7 mars 2008.

- De vergadering wordt geopend om 9.31 uur.

De voorzitter.- Ik verklaar de plenaire vergadering van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement van vrijdag 7 maart 2008 geopend.

EXCUSÉS

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

- Mme Céline Fremault ;
- Mme Isabelle Molenberg ;
- M. Didier Gosuin ;
- Mme Véronique Jamoulle, Conseil interparlementaire consultatif du Benelux ;
- Mme Françoise Bertieaux ;
- Mme Caroline Persoons ;
- M. Patrick Sessler.

VERONTSCHULDIGD

De voorzitter.- Verontschuldigen zich voor hun afwezigheid:

- mevrouw Céline Fremault;
- mevrouw Isabelle Molenberg;
- de heer Didier Gosuin;
- mevrouw Véronique Jamoulle, Raadgevende Interparlementaire Beneluxraad;
- mevrouw Françoise Bertieaux;
- mevrouw Caroline Persoons;
- de heer Patrick Sessler.

COMMUNICATIONS FAITES AU PARLEMENT

Cour constitutionnelle

M. le président.- Diverses communications ont été faites au parlement par la Cour constitutionnelle.

MEDEDELINGEN AAN HET PARLEMENT

Grondwettelijk Hof

De voorzitter.- Verscheidene mededelingen werden door het Grondwettelijk Hof aan het parlement gedaan.

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

Déliberations budgétaires

M. le président.- Un arrêté du gouvernement et un arrêté ministériel ont été transmis au parlement par le gouvernement.

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

COUR DES COMPTES

M. le président.- Par lettre du 20 février 2008, la Cour des comptes transmet au parlement de la Région de Bruxelles-Capitale son rapport de contrôle du compte général de la Région de Bruxelles-Capitale pour l'année 1998 et les résultats à insérer dans l'ordonnance portant règlement définitif du budget de la Région de Bruxelles-Capitale pour l'année 1998, adoptés en assemblée générale le 20 février 2008 (n° A-458/1 - 2007/2008).

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

PROJET D'ORDONNANCE

Dépôt

M. le président.- En date du 3 mars 2008, le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a déposé le projet d'ordonnance portant assentiment à la Convention sur la protection du patrimoine culturel subaquatique, adoptée le 2 novembre 2001 et faite à Paris le 6 novembre 2001 (n° A-460/1 - 2007/2008).

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

Begrotingsberaadslagingen

De voorzitter.- Een besluit van de regering en een ministerieel besluit werden door de regering aan het parlement overgezonden.

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

REKENHOF

De voorzitter.- Bij brief van 20 februari 2008 zendt het Rekenhof aan het Brussels Hoofdstedelijk Parlement zijn verslag van de controle van de algemene rekening van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor het jaar 1998 en de resultaten in te voegen in de ordonnantie houdende eindregeling van de begroting van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor het jaar 1998, goedgekeurd in algemene vergadering van 20 februari 2008 (nr. A-458/1 - 2007/2008).

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

ONTWERP VAN ORDONNANTIE

Indiening

De voorzitter.- Op 3 maart 2008 heeft de Brussel-se Hoofdstedelijke Regering het ontwerp van ordonnantie houdende instemming met het verdrag ter bescherming van het cultureel erfgoed onder water, goedgekeurd op 2 november 2001 en gedaan te Parijs op 6 november 2001 (nr. A-460/1 - 2007/2008) ingediend.

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

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

FONDS BRUXELLOIS DE GARANTIE

Présentation d'un ou de plusieurs candidats pour un mandat d'administrateur suppléant

M. le président.- Par lettre du 18 février 2008, le ministre de l'Emploi, de l'Economie, de la Recherche scientifique et de la Lutte contre l'incendie et l'Aide médicale urgente, demande au parlement de la Région de Bruxelles-Capitale d'initier la procédure adéquate afin de présenter au gouvernement un nouveau candidat pour le mandat de membre suppléant du conseil d'administration du Fonds bruxellois de garantie, en remplacement de M. Marc Oswald, démissionnaire.

L'article 11 de l'ordonnance du 12 avril 1999 modifiant la loi du 4 août 1978 de réorientation économique portant création du Fonds bruxellois de garantie prévoit que le Fonds est administré par un conseil d'administration composé de treize membres domiciliés en Région de Bruxelles-Capitale et nommés par arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale.

Il comprend un président, douze membres possédant une compétence économique, financière ou juridique en matière de crédit ou de gestion d'entreprise.

Parmi ces douze membres, trois membres sont nommés sur présentation du parlement de la Région de Bruxelles-Capitale.

Le mandat des administrateurs est de six ans. Il est renouvelable selon les règles prévues pour leur nomination.

Le gouvernement nomme selon les mêmes règles un suppléant pour chacun des membres.

Il appartient au parlement bruxellois de présenter au

BRUSSELS WAARBORGFONDS

Voordracht van één of meerdere kandidaten voor een mandaat van plaatsvervangend bestuurder

De voorzitter.- Bij brief van 18 februari 2008 verzoekt de minister belast met Tewerkstelling, Economie, Wetenschappelijk Onderzoek, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp het Brussels Hoofdstedelijk Parlement om de gepaste procedure te starten om aan de regering een nieuwe kandidaat voor te dragen voor het mandaat van plaatsvervangend lid van de raad van bestuur van het Brussels Waarborgfonds, ter vervanging van de heer Marc Oswald, ontslagnemend.

Artikel 11 van de ordonnantie van 12 april 1999 tot wijziging van de wet van 4 augustus 1978 tot economische heroriëntering en houdende oprichting van het Brussels Waarborgfonds bepaalt dat het Waarborgfonds bestuurd wordt door een raad van bestuur bestaande uit dertien leden die in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wonen en die benoemd worden bij besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering.

De raad van bestuur bestaat uit een voorzitter en twaalf leden met economische, financiële of juridische deskundigheid inzake krediet of bedrijfsbeheer.

Tussen deze twaalf leden worden drie leden benoemd op voordracht van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement.

De duur van het mandaat van de bestuurders is zes jaar. Het is verlengbaar volgens de regels die gelden voor hun benoeming.

De regering benoemt volgens dezelfde regels een plaatsvervanger voor elk van de bestuurders.

Het komt het Brussels parlement toe om één of

gouvernement un ou plusieurs candidats pour un mandat d'administrateur suppléant.

Les candidatures doivent m'être adressées et parvenir au greffe du parlement bruxellois au plus tard le lundi 7 avril 2008 à 12 h 00. Les candidats sont invités à joindre à leur candidature un curriculum vitae indiquant leurs qualifications et leur expérience professionnelle.

meer kandidaten voor een mandaat van plaatsvervangend bestuurder aan de regering voor te dragen.

De kandidaturen moeten aan mij worden gericht en moeten uiterlijk op maandag 7 april 2008 om 12.00 uur op de griffie van het Brussels parlement inkomen. De kandidaten wordt verzocht bij hun kandidatuur een curriculum te voegen met vermelding van hun diploma's en beroepservaring.

PROPOSITION D'ORDONNANCE

Prise en considération

M. le président.- L'ordre du jour appelle la prise en considération de la proposition d'ordonnance de MM. Olivier de Clippele, Didier Gosuin et Mustapha El Karouni visant à réduire les droits de succession sur les biens soumis au bail à ferme (n° A-430/1 - 2007/2008).

Pas d'observation ?

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

VOORSTEL VAN ORDONNANTIE

Inoverwegingneming

De voorzitter.- Aan de orde is de inoverwegingneming van het voorstel van ordonnantie van de heren Olivier de Clippele, Didier Gosuin en Mustapha El Karouni ertoe strekkende de successierechten op verpachte onroerende goederen te verminderen (nr. A-430/1 - 2007/2008).

Geen bezwaar?

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

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

Application de l'article 28.2 du règlement

PROPOSITION DE RÉSOLUTION RELATIVE AU LIVRE VERT DE LA COMMISSION EUROPÉENNE CONCERNANT « UNE NOUVELLE CULTURE DE LA MOBILITÉ URBAINE » (NO A-459/1 - 2007/2008).

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

Toepassing van artikel 28.2 van het reglement

VOORSTEL VAN RESOLUTIE BETREFFENDE HET GROENBOEK VAN DE EUROPESE COMMISSIE INZAKE "EEN NIEUWE STEDELIJKE MOBILITEITSCULTUUR" (NR. A-459/1 - 2007/2008).

Discussion générale

M. le président.- La discussion générale est ouverte.

La parole est à la rapporteuse, Mme Céline Delforge.

Mme Céline Delforge, rapporteuse.- La Commission européenne a soumis à consultation, jusqu'au 15 mars, un Livre vert sur la mobilité urbaine. Dans ce cadre, les commissions de l'Environnement et de l'Infrastructure se sont saisies du dossier pour émettre un avis sur la question.

Une première audition du ministre Pascal Smet a été effectuée, puisque celui-ci avait déjà été consulté, en amont de la procédure, par la Commission européenne.

A la suite d'une série de discussions, il a été convenu que les commissions remettent un avis, puisque le Livre vert soumis à consultation pose 25 questions.

Un consensus ayant été trouvé entre tous les partis démocratiques, il a été décidé, en commissions réunies de l'Infrastructure et de l'Environnement, de couler en proposition de résolution ce texte consensuel. En ce qui concerne le contenu, je me réfère à mon rapport écrit.

(Applaudissements)

Je m'exprime à présent en tant que députée ECOLO. A ce titre, j'estime important de souligner qu'un consensus a été atteint entre tous les partis démocratiques sur la question de la mobilité urbaine.

Plusieurs dispositions envisagées devront s'appliquer au niveau non seulement régional, mais aussi local. Pour cette raison, il conviendrait que les mandataires locaux qui devront voter en leur qualité de députés régionaux cette résolution la mettent à exécution au travers de leurs compétences locales.

J'espère que le consensus qui s'est formé durant l'élaboration de cette proposition de résolution se manifestera également dans les actes quotidiens de la gestion de la mobilité dans notre Région, à

Algemene bespreking

De voorzitter.- De algemene bespreking is geopend.

Mevrouw Céline Delforge, rapporteur, heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge, rapporteur *(in het Frans).- De Europese Commissie heeft een Groenboek over stedelijke mobiliteit opgesteld. De commissie Leefmilieu en de commissie Infrastructuur kunnen nog tot 15 maart opmerkingen formuleren over het werkdocument.*

De Europese Commissie heeft reeds een eerste hoorzitting georganiseerd met minister Smet.

Er is afgesproken dat de commissies een advies zouden geven. In het Groenboek worden 25 vragen geformuleerd.

Aangezien alle democratische partijen een gemeenschappelijk standpunt hebben bepaald, besloten we om de adviestekst in te dienen als voorstel van resolutie. Voor de inhoud verwijs ik naar mijn schriftelijk verslag.

(Applaus)

Ik wil ook even het standpunt van ECOLO toelichten. Het is belangrijk dat alle democratische partijen een eensgezind standpunt over stedelijke mobiliteit hebben bereikt.

Er komen meerdere maatregelen op gewestelijk en gemeentelijk niveau. De parlementsleden die ook in een gemeenteraad zitting hebben, moeten de resolutie ook in de gemeenten in de praktijk brengen.

Ik hoop dat de unanimiteit over deze resolutie tot uiting zal komen in het gewestelijke mobiliteitsbeleid.

(Applaus)

quelque niveau que ce soit.

(Applaudissements)

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

Mme Olivia P'tito.- M. le ministre, chers collègues des partis démocratiques, cette proposition de résolution constitue une première, eu égard à son caractère consensuel.

Je vais mettre quelques instants ma casquette de présidente de la commission de l'Environnement : le Livre vert devait initialement être examiné exclusivement en commission de l'Infrastructure ; j'ai alors pris l'initiative de demander que les commissions de l'Environnement et de l'Infrastructure soient réunies afin d'examiner conjointement les différents aspects environnementaux contenus dans le Livre vert.

C'est une première, mais probablement pas une dernière. D'autres initiatives nécessiteront le travail commun et collectif de plusieurs commissions. Par exemple, - mais nous en parlerons mardi prochain en commission de l'Environnement - les auditions sur le péage urbain appelleront également une telle collaboration.

La dimension européenne est de plus en plus présente dans notre parlement. C'est pourquoi nous devons aussi nous référer aux travaux consacrés à la subsidiarité. Là aussi, des demandes ont été exprimées par des parlementaires pour qu'une séance d'information soit organisée. Bien entendu, viendra qui le voudra.

Etant donné que nous nous trouvons encore dans une phase de démarrage et que le parlement s'investit dans cette dimension en engageant une personne supplémentaire, il importe que les parlementaires soient tenus au courant, afin qu'ils puissent remplir leur mandat au mieux dans ce contexte européen qui nous occupera de plus en plus à l'avenir, et particulièrement en commission de l'Environnement.

A propos du fond de la proposition de résolution relative au Livre vert, les auteurs du rapport ont souligné que Bruxelles devait être une vitrine belge, européenne et internationale. Par conséquent, des initiatives particulièrement créatives doivent être

De voorzitter.- Mevrouw P'tito heeft het woord.

Mevrouw Olivia P'tito *(in het Frans).- Dit is een unieke resolutie die kan rekenen op de steun van alle democratische parlementsleden.*

Oorspronkelijk was het de bedoeling dat het Groenboek enkel door de commissie Infrastructuur zou worden besproken, maar ik heb als voorzitter van de commissie Leefmilieu beslist om het ook op de agenda te zetten en het samen met de eerstgenoemde commissie te bespreken.

In de toekomst zal dit allicht opnieuw gebeuren, want er zijn nog andere onderwerpen waar meerdere commissies samen over moeten nadenken.

Het Europese beleid dringt steeds meer door in het Brussels parlement, dat nu ook subsidiariteitstoetsen organiseert. Een aantal parlementsleden hebben aangedrongen op een informatievergadering.

Het parlement heeft een extra personeelslid aangeworven dat zich zal bezighouden met Europese aangelegenheden. De parlementsleden moeten goed op de hoogte blijven, opdat ze hun werk naar behoren kunnen uitvoeren.

De rapporteurs van het voorstel van resolutie hebben benadrukt dat Brussel in België, Europa en internationaal een voorbeeldfunctie heeft. Wij moeten dan ook creatieve initiatieven nemen, indien mogelijk met Europese steun.

Zoals in andere dossiers dring ik er op aan de wet op de bescherming van het privéleven na te leven. Dit wordt benadrukt in het voorstel van resolutie.

De sociale aspecten zijn onvoldoende aanwezig in de tekst. Ook dat wordt onderstreept in het voorstel. Dit is nochtans een belangrijke dimensie in alle kwesties rond verkeer en mobiliteit. De tekst zegt dat het openbaar vervoer voor iedereen toegankelijk moet blijven en dat is goed, maar de sociale aspecten worden nergens verder ontwikkeld.

prises dans notre Région. Et pourquoi pas, d'ailleurs, avec le soutien de l'Europe ?

On a souligné, par ailleurs, la question du respect de la vie privée. M. Smet m'a déjà entendue dans d'autres débats, à propos du péage urbain, des systèmes de GPS, etc. J'insiste à nouveau pour qu'on soit très prudent en ce qui concerne l'aspect juridique des choses, et qu'on respecte bien les lois sur la protection de la vie privée.

Enfin, les aspects sociaux ne sont pas assez présents dans ce texte. Cela a été également souligné dans la proposition de résolution. C'est regrettable, car cette dimension est omniprésente dans les questions de circulation et de mobilité. On a certes mentionné que les transports publics devaient rester accessibles tant physiquement que sur le principe - ce à quoi nous tenons, et que vous appliquez au quotidien, M. le ministre - , mais force est de constater que, dans le texte, les aspects sociaux ne sont mentionnés qu'à une seule page.

De plus, il n'y a pas vraiment d'approfondissement, de développement de cette question dans le projet de Livre vert. Nous le regrettons, et nous l'avons, d'un commun accord, mentionné dans cette proposition de résolution.

Dans ce cadre, je tiens d'ailleurs à remercier les membres des deux commissions, car ce travail commun a été très intéressant et instructif.

(Applaudissements sur les bancs de la majorité)

M. le président.- La parole est à M. Fassi-Fihri.

M. Hamza Fassi-Fihri.- Je voudrais d'abord, à la suite de ma collègue Mme P'tito, me réjouir de ce que cette proposition de résolution existe déjà en tant que telle. Ce n'était pas couru d'avance : il s'agissait d'un travail qu'il a fallu mener de concert, entre majorité et opposition, mais aussi entre deux commissions différentes, qui ont réussi à travailler dans une belle unanimité démocratique.

La Commission européenne nous a demandé de répondre à 25 questions pour essayer de lui proposer des pistes pour qu'elle, à son niveau, puisse améliorer la mobilité dans les zones urbaines. Nous aurions pu établir une compilation des

Ik dank de leden van de beide commissies voor hun constructieve samenwerking.

(Applaus bij de meerderheid)

De voorzitter.- De heer Fassi-Fihri heeft het woord.

De heer Hamza Fassi-Fihri *(in het Frans).- Het verheugt mij dat de twee commissies en ook de meerderheid en de oppositie zo eendrachtig hebben samengewerkt aan dit voorstel van resolutie.*

De Europese Commissie heeft ons 25 vragen gesteld die haar moet helpen om beslissingen te nemen die de mobiliteit in de stedelijke gebieden zullen verbeteren. Wij hadden gewoon de verschillende ideeën van de verschillende partijen kunnen verzamelen, maar dat zou geen meerwaarde opgeleverd hebben.

programmes des partis qui composent les différentes commissions, ce qui n'aurait guère été qu'un exercice bête et méchant, dépourvu d'une réelle plus-value. Ce n'est pas l'option qui a été retenue.

L'option choisie n'a pas été non plus celle de la synthèse, même si par moments nous avons voulu l'essayer, car il était impensable d'obtenir un accord unanime sur, par exemple, le péage urbain, la taxation des voitures de société ou la fiscalité automobile. Nous avons voulu une option volontariste, réaliste, devant un défi commun.

A la lecture du Livre vert, on constate que de nombreuses pistes lancées par la Commission européenne dans son document sont des propositions ou des projets que notre Région a soit déjà mis en place, soit est en train de mettre en place.

Ceci ne règle malheureusement pas les problèmes liés à la mobilité : les pics de pollution qui se multiplient, la congestion du trafic - j'ai lu dans la presse ce matin qu'en huit ans, le temps d'attente dans les embouteillages avait doublé -, les accidents de la route, etc. Malgré tous les efforts, malgré toutes les politiques de mobilité, ces problèmes perdurent.

Il me semblait important qu'à travers l'exercice de réponse à ce Livre vert, nous puissions marquer le coup par des mesures radicales, parce que structurantes. Structurantes, parce qu'elles touchent à la structure du fonctionnement de notre Région, comme par exemple le RER, la gratuité des transports publics, ou les investissements lourds dans les transports, que ce soit le métro ou le tram.

Dans ce contexte, que peut faire l'Europe ? L'apport de l'Union européenne peut prendre plusieurs formes : la possibilité de financements européens a déjà été soulignée ; il s'agit de financements divers et variés, sous forme de subsides ou de prises de participations dans des projets lourds, ou par le biais de leviers incitatifs à imaginer.

Une autre forme d'apport européen concerne le domaine de la recherche et du développement - donc aussi l'innovation - , qui est un véritable moteur en matière de mobilité urbaine. Je pense à tous les avantages qu'offre un système de gestion intelligente du trafic, à des systèmes de sécurité

We hebben ook niet gekozen voor een synthese, omdat we geen consensus konden bereiken over bijvoorbeeld de stadstol of de belasting van bedrijfswagens. We streefden naar een voluntaristische en realistische optie.

Veel voorstellen uit het Groenboek van de Europese Commissie zijn al door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest uitgevoerd of gepland. Ondanks al deze inspanningen geraken problemen zoals de vervuilingspieken, de files of de verkeers-ongevallen niet opgelost.

We moeten deze gelegenheid dan ook aangrijpen om radicale maatregelen uit te werken, die de structuur van het gewest aanpakken, zoals het GEN, het gratis openbaar vervoer, of zware investeringen in metro of tram.

De Europese Unie zou steun kunnen bieden in de vorm van subsidies, een participatie of aansporende maatregelen. Daarnaast zou ze ook op het vlak van onderzoek en ontwikkeling een bijdrage kunnen leveren. Ik denk dan aan intelligente systemen om het verkeer te regelen, ICT-systemen voor verkeersveiligheid, GPS en het Europees project Galileo.

Europa zou ook een katalysator kunnen zijn voor de ontwikkeling van technologische toepassingen inzake stedelijke mobiliteit. Het zou een Brussels centrum voor toegepast onderzoek kunnen oprichten, naar het voorbeeld van het Massachusetts Institute of Technology (MIT) in de Verenigde Staten.

Inzake mobiliteitsbeleid zou de Europese Commissie proefprojecten kunnen steunen, in een centrum of via gespecialiseerde onderzoekers. Die proefprojecten zouden na evaluatie in de hele stad kunnen worden toegepast.

Brussel zou als Europese hoofdstad het uitstalraam kunnen zijn voor de modernste ontwikkelingen inzake Europese mobiliteit. Brussel zou moeten deelnemen aan specifieke samenwerkingsprojecten om dit te bewerkstelligen.

De tekst die we vandaag zullen goedkeuren, bevat al deze intenties. Ik hoop dat hij aanleiding zal geven tot concrete Europese maatregelen.

(Applaus bij de meerderheid)

routière basés sur les technologies nouvelles, ou encore à cette révolution potentielle que permet le GPS et que pourrait encore encourager le projet européen Galileo.

En outre, l'Europe pourrait être un catalyseur dans le développement de technologies applicables en matière de mobilité urbaine, par exemple via la création d'un centre de recherches appliquées, du type du Massachusetts Institute of Technology (MIT) aux Etats-Unis. Ce centre serait spécifiquement dédié à la mobilité urbaine, et Bruxelles pourrait parfaitement l'accueillir.

Toujours dans le domaine de la recherche, mais en matière de politique de mobilité cette fois, la Commission pourrait favoriser la mise sur pied d'expériences et de projets pilotes, que ce soit dans un centre ou via un réseau de chercheurs spécialisés dans cette thématique. Après leur évaluation, elle pourrait également imaginer de les généraliser dans les zones urbaines.

Ensuite, comme ma collègue l'a souligné, puisque Bruxelles est la capitale européenne, pourquoi ne pas lui octroyer le rôle de vitrine des ressources en matière de mobilité en Europe ? Bruxelles devrait être à la pointe dans ce domaine et tâcher d'obtenir des collaborations, ponctuelles ou durables, sur des projets particuliers.

Le texte que nous votons aujourd'hui exprime ces quelques intentions communes concernant des financements, la recherche en développement et le rôle de vitrine européenne de Bruxelles. Je m'en félicite. Je tenais à mettre en exergue ces quelques accents du texte, que nous soumettrons à la sagacité de nos collègues européens. J'espère que ce travail débouchera sur des mesures concrètes.

(Applaudissements sur les bancs de la majorité)

M. le président.- La parole est à M. Demol.

M. Johan Demol *(en néerlandais)*.- *Le Livre vert de la Mobilité reste malheureusement un catalogue de pistes de réflexion possibles, sans proposer de solutions innovantes.*

Le point 4, qui concerne le recours aux technologies propres et énergétiquement efficaces dans les transports en commun, ou le point 14,

De voorzitter.- De heer Demol heeft het woord.

De heer Johan Demol.- Het Groenboek Mobiliteit blijft jammer genoeg slechts een opsomming van mogelijke denksporen. Er worden geen oplossingen voorgesteld. Hoewel er met de meeste overwegingen in het Groenboek kan worden ingestemd, blijft de drang naar innovatie in de oplossingen afwezig.

visant une meilleure intégration du transport des passagers et des marchandises, n'évoquent pas le transport par conduite, qui pourrait pourtant résoudre énormément de choses à Bruxelles.

Il y a six ou sept ans, les membres de la commission Infrastructure ont reçu une invitation pour un colloque organisé par le secteur du transport par conduite - un système utilisé jusqu'ici pour le transfert des documents ou de l'argent dans les bureaux de poste, les banques et les grands magasins -, qui se disait prêt à transporter des marchandises ou même des passagers.

Cette option serait plus réaliste que le centre de distribution régulièrement évoqué dans le Livre vert, où transiteraient environ 5.000 camions et 50.000 camionnettes par jour.

Cette solution est évoquée depuis longtemps et le ministre-président Picqué lui-même l'avait proposée il y a quinze ou seize ans. Il n'a toutefois plus mentionné cette idée parce qu'elle était considérée comme irréaliste par le secteur du transport et de la logistique. Un centre de distribution en dehors de la ville serait plus approprié, avec un système de transport par conduite.

J'en appelle également à plus de réalisme dans le domaine du transport privé.

Quotidiennement, des centaines de milliers de véhicules entrent à Bruxelles. C'est plus que ce que peuvent absorber les transports en commun. Les transports en commun peuvent peut-être encore être améliorés et leur capacité augmentée par la généralisation du métro, mais il y a une limite, qui est à peu près atteinte actuellement.

Vu le climat belge, le vélo non plus ne pourra pas remplacer les voitures. Les voitures doivent donc avoir une place sur les voiries publiques, lesquelles sont déjà saturées. Il faut donc trouver autre chose, éventuellement davantage de tunnels pour le trafic de transit.

Il est également dommage qu'on n'ait pas parlé du travail à domicile. Selon certains, ce serait un gaspillage d'énergie dans la mesure où le domicile doit être chauffé et éclairé. Peut-être, mais les bus Noctis qui roulent à vide gaspillent aussi de l'énergie.

In punt 4, het aanwenden van schone energie en efficiënte technologie in het openbaar vervoer, of in punt 14, een betere integratie van de reizigers en goederenvervoer, heeft men het niet over het buistransport. Nochtans zou dat in Brussel enorm veel kunnen oplossen.

Buistransport is een systeem dat vroeger onder andere in postkantoren, banken en grootwarenhuizen werd toegepast en waarbij men papieren of geld in een houder steekt om via luchtdruk door te sturen naar een andere plaats in het gebouw. Zes tot zeven jaar geleden werden de leden van de commissie voor Infrastructuur uitgenodigd op een colloquium van de sector van het buistransport. De sector meldde toen klaar te zijn om op vraag goederen en zelfs reizigers te vervoeren.

Dat zou realistischer zijn dan het distributiecentrum, waarover men het regelmatig heeft in het Groenboek. Ik weet niet hoeveel zware vrachtwagens er dagelijks Brussel binnenrijden. Ik vermoed ongeveer 5.000 of meer. Die zouden dan allemaal naar een bepaald centrum gaan in de stad, bijvoorbeeld Thurn & Taxis, van waaruit dan tot 50.000 kleinere vrachtwagens de goederen ter bestemming zouden brengen. U kunt zich de chaos rond dat centrum wellicht al inbeelden.

Men spreekt er reeds lang over en ook minister-president Picqué stelde het 15 à 16 jaar geleden al voor. De logistieke sector, de transportsector, vond het echter onrealistisch en de minister-president heeft er achteraf niet meer over gesproken. Regelmatig komt het idee van het distributiecentrum echter terug. Als er een distributiecentrum komt, kan dat mijns inziens best buiten de stad, met een systeem van buistransport. Dat zou eventueel een oplossing kunnen zijn.

Ik pleit ook voor meer realisme op het vlak van privévervoer.

Dagelijks rijden honderdduizenden voertuigen Brussel binnen. Dit is meer dan het openbaar vervoer kan overnemen. Trams, bussen en metrostellen kunnen niet tot in het oneindige worden verlengd. Misschien kan het openbaar vervoer nog worden verbeterd en kan de capaciteit worden verhoogd door de metro te veralgemenen, maar er is sowieso een limiet.

Die limiet is vandaag min of meer bereikt. Er is

Lors de congés scolaires, il est bien plus aisé de circuler à Bruxelles. Si les gens restaient à domicile, il y aurait davantage de possibilités en matière de mobilité. Le seule solution est le travail à domicile. D'autres éléments peuvent aider, mais ne constitueront jamais une solution.

Il est dommage qu'on énumère seulement des options sans promouvoir les possibilités que la Région de Bruxelles-Capitale pourrait utiliser. On dit que Bruxelles doit être une vitrine. C'est une bonne idée : que le monde entier vienne voir Bruxelles ! Nous devons innover et trouver une solution originale, de manière à pouvoir dire que nous avons en grande partie résolu les problèmes de mobilité.

Je ne retrouve pas cette approche dans le Plan de mobilité. Mon groupe s'abstiendra donc lors du vote.

M. le président.- La parole est à M. Draps.

M. Willem Draps.- L'élaboration d'un Livre vert, stade préalable à la rédaction d'un Livre blanc, ambitionnant l'émergence d'une nouvelle culture de la mobilité urbaine, apparaît à bien des égards comme un exercice de style où les discours convenus alimentent, dans les différentes enceintes

niet veel meer mogelijk. Mijns inziens zal ook de fiets, gezien de weersomstandigheden hier, niet de plaats innemen van het voertuig. Dat is totaal onrealistisch. Die voertuigen dienen dus een plaats te krijgen op de openbare weg die nu vol zit. Bijgevolg moet een andere manier worden gevonden, eventueel door meer ondertunneling voor het doorgaand verkeer.

Het is ook jammer dat men niet heeft gesproken over thuisarbeid. Men klaagt er wel over. Het zou een verspilling zijn van energie, aangezien er voor die ene persoon thuis moet worden verwarmd en verlicht. Dat is misschien zo, maar als ik zie dat de Noctis-bussen leeg rijden, is ook dat een verspilling van energie en een nutteloos grote bezoedeling.

Thuisarbeid zou mijns inziens helpen. Op vrije dagen in het onderwijs, zoals bijvoorbeeld 27 september voor de Franse Gemeenschap, is het in Brussel veel gemakkelijker rijden. Als mensen thuis blijven, zijn er op het gebied van mobiliteit veel meer mogelijkheden. Welke ook de maatregelen zijn, de enige en radicale oplossing is thuisarbeid. Iets anders zal misschien wel helpen, maar zal nooit een echte oplossing zijn voor het probleem.

Ik herhaal dat ik het jammer vindt dat men enkel opties opsomt, zonder de mogelijkheden te promoten die het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zou moeten aanwenden. Men zegt dat Brussel een vitrine zou moeten zijn. Dat is een goed idee: laat de hele wereld komen kijken naar Brussel. Daarvoor moeten wij echter wel innoveren en een originele oplossing vinden, zodat we kunnen zeggen dat we de mobiliteitsproblemen grotendeels hebben opgelost.

Dat vind ik niet terug in dit mobiliteitsplan en om die reden onthoudt mijn fractie zich bij de stemming.

De voorzitter.- De heer Draps heeft het woord.

De heer Willem Draps *(in het Frans).- Het Groenboek moet de voorloper zijn van een Witboek dat de aanzet zal geven tot een nieuwe stedelijke mobiliteit. Het herneemt een aantal principes waarover een ruime consensus bestaat. Daardoor lijkt het wel een beetje op een stijloefening. De*

concernées, des discussions qui sont parfois sans réel enjeu. C'est en tout cas l'impression que peut donner un texte, somme toute fort consensuel, rappelant des principes aujourd'hui communément admis par tous ceux qui ont la responsabilité de gérer la mobilité urbaine.

Les situations sont parfois fort différentes, pour une série de raisons, dans les grandes villes européennes. Il en résulte pour la Commission des difficultés à traduire dans un Livre blanc, voire dans une directive européenne, des objectifs précis pouvant conduire vers des mesures coercitives. Il est évident que, dans ce contexte, toutes les questions posées, fort pertinemment, par ce Livre vert appellent - en ce qui concerne Bruxelles - des réponses positives, qu'il faut certes nuancer en fonction de nos spécificités locales.

Le groupe MR souscrit bien entendu à cette approche, car il n'y a pas d'autre choix possible si l'on veut demain que nos villes restent à la fois performantes et vivables. De multiples exemples en Europe démontrent d'ailleurs qu'en ces matières, le débat est plus technique qu'idéologique. De grandes métropoles urbaines, quelle que soit l'appartenance politique de leurs responsables, optent pour des solutions allant vers une meilleure prise en compte des défis que représentent la mobilité - ou plutôt l'immobilité dans certaines villes - , la qualité de la vie et le maintien des fonctions urbaines essentielles.

Lorsque Bruxelles se targue de devenir demain un exemple et une vitrine en Europe, elle souscrit à cet objectif. Mais, dans la situation actuelle, nous devons avant tout rester modestes, car les différents indicateurs nous montrent que nous nous situons dans la moyenne européenne, ni plus ni moins. Bruxelles n'est certainement pas aujourd'hui en Europe une ville phare en ce qui concerne la manière dont elle a rencontré les problèmes d'environnement ou de mobilité.

Il y a plusieurs raisons à cela. Ce n'est pas uniquement le gouvernement actuel qui en est responsable. Depuis des années, il y a un sous-financement chronique, un manque de moyens pour pouvoir investir massivement dans la réalisation de grandes infrastructures, notamment pour le transport public. Pendant des années, dans cette ville, il y a eu un grand manque de courage dans les choix, notamment lors de réaménagements de la voie

debatten waartoe het aanleiding geeft, ontberen een werkelijke grondslag.

De situatie loopt sterk uiteen in de grote Europese steden. Dat maakt het voor de Commissie moeilijk om een Witboek of een richtlijn op te stellen met duidelijke doelstellingen. Brussel kan dus positief antwoorden op de gestelde vragen, maar moet die ook nuanceren op basis van de plaatselijke eigenheden.

De MR staat achter dit initiatief, want er is geen andere keuze om de steden leefbaar te houden. Vele Europese voorbeelden tonen aan dat de discussiepunten eerder technisch dan ideologisch zijn. Alle grootsteden, ongeacht de politieke kleur van hun bestuurders, houden steeds meer rekening met de mobiliteit, de levenskwaliteit en het behoud van essentiële stedelijke functies.

Volgens de verschillende indicatoren, is Brussel wat mobiliteit betreft een Europese middenmoter in plaats van een lichtend voorbeeld. Dat ligt niet enkel aan de huidige regering. Door de chronische onderfinanciering zijn er te weinig middelen om massaal te investeren in het openbaar vervoer. Bovendien heeft de stad jarenlang weinig moedige keuzes gemaakt, bijvoorbeeld bij het inrichten van de openbare weg.

De vorige regering heeft bijvoorbeeld kansen gemist bij de herinrichting van de Charleroise-steenweg. Ook aan de Louizaflessenhals is er geen verbetering merkbaar, omdat er geen gepaste maatregelen genomen zijn.

De openbare ruimte is beperkt en op een gegeven moment moet je dus kiezen tussen de verschillende functies. De moed om die keuze te maken ontbreekt echter op sommige overheidsniveaus.

Temperatuurinversie lijdt in onze regio systematisch tot luchtvervuiling door fijn stof. Het Groenboek is niet ambitieus genoeg om dit chronische probleem het hoofd te bieden.

Veel ouders brengen hun kinderen met de auto naar school, waardoor ze onbewust hun beeld van de stedelijke mobiliteit bepalen. Er moet worden ingegrepen op het vlak van de mobiliteitsplannen van de scholen.

Het Groenboek is een opsomming van goede

publique.

Je citerai par exemple les décisions prises par le gouvernement précédent pour le réaménagement de la chaussée de Charleroi. On a raté là une très belle occasion ! Aujourd'hui, au goulet Louise, les choses n'ont pas fort évolué, car on n'a pas su prendre les mesures adéquates.

L'espace public est forcément limité par les alignements. Il y a un moment où il faut faire un choix entre les différentes fonctions, et ce choix demande une certaine dose de courage. Cette attitude n'est, hélas, pas partagée à tous les niveaux de décision dans notre ville complexe.

Dès qu'il y a un phénomène d'inversion des températures, nous sommes confrontés au problème de la pollution de l'air par des microparticules, qui devient chronique. Ce type de pollution est caractéristique de notre Région. Beaucoup reste à faire à cet égard, et le Livre vert n'est sans doute pas assez volontariste.

La majorité des parents, dans certaines écoles, déposent leurs enfants au plus près de la porte sans quitter le volant de leur voiture, et leur donnent par ce biais une image du déplacement urbain qui se gravera dans leur inconscient. Il faut donc agir à ce niveau avec les plans de déplacement scolaire, afin de créer les conditions permettant que les trajets vers l'école ne se fassent plus exclusivement en voiture.

Enfin, au-delà de ce catalogue de bonnes intentions qu'est ce Livre vert, je crois que le vrai débat sur la mobilité urbaine ne pourra avoir lieu qu'à partir du moment où on acceptera d'utiliser des outils fiscaux et de poser des choix beaucoup plus volontaristes en matière d'aménagement du territoire. Il est clair que, dans le contexte institutionnel dans lequel se trouve notre Région, ces débats doivent avoir lieu conjointement avec les deux autres Régions.

Tant qu'on continuera, tant dans le Brabant flamand que dans le Brabant wallon, à considérer que les terres agricoles constituent des zones constructibles potentielles, on compliquera encore plus les futurs problèmes de mobilité. Le RER, dont nous parlerons plus tard, ne sera évidemment pas la panacée face à cet extraordinaire émiettement de l'habitat sur le territoire belge.

voornemens. Om resultaat te boeken, moet de overheid ook durven om fiscale maatregelen te nemen en om duidelijke keuzes te maken op het vlak van ruimtelijke ordening. Het spreekt voor zich dat het Brussels Gewest dit probleem moet aanpakken in samenspraak met de andere gewesten.

Als het Waals en het Vlaams Gewest er niet mee ophouden landbouwgrond vrij te geven voor woningbouw, zullen de mobiliteitsproblemen alleen maar groter worden. Het GEN alleen volstaat natuurlijk niet om de versnipperde verstedelijking op te vangen.

We hebben nog veel te leren van de andere Europese metropolen. Brussel heeft momenteel allesbehalve een voorbeeldfunctie tegenover de rest van Europa.

(Applaus)

Ce débat est posé ici et ailleurs, avec une grande diversité des situations, mais ne nous targuons pas d'être la vitrine de l'Europe en l'espèce. Nous avons encore beaucoup à apprendre des autres métropoles européennes.

(Applaudissements)

M. le président.- La parole est à M. Smet.

M. Pascal Smet, ministre.- Je trouve que cette proposition de résolution est intéressante, ainsi que les déclarations de M. Draps qui comportent certaines vérités. Le vrai défi pour l'avenir sera de mettre tout le monde d'accord, avec la volonté politique de résoudre les problèmes de mobilité.

Pour terminer, je souhaiterais rectifier les propos de M. Demol.

(poursuivant en néerlandais)

Le vélo est une alternative, M. Demol. A Copenhague, plus d'une personne sur trois utilise le vélo pour ses déplacements entre le domicile et le lieu de travail, bien que la ville ne soit pas dépourvue de relief, qu'il y fasse beaucoup plus froid qu'en Belgique et qu'il y pleuve davantage qu'à Bruxelles. De plus, la ville de Copenhague a comme objectif officiel que plus de 50% des voyageurs utilisent le vélo.

Si nous voulons résoudre les problèmes de mobilité à Bruxelles, notre défi le plus important consiste à convaincre les gens d'utiliser le vélo pour les petits trajets.

Discussion des considérants et des points du dispositif

M. le président.- Nous passons à la discussion des considérants et des points du dispositif de la proposition de résolution, sur la base du texte adopté par les commissions réunies.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans)*.- *Zowel het voorstel van resolutie als het betoog van de heer Draps bevatten interessante elementen. De echte uitdaging is om iedereen op dezelfde golflengte te krijgen.*

(verder in het Nederlands)

Ik ben het absoluut oneens met het standpunt van de heer Demol dat we niet in de fiets als alternatief moeten geloven. Hij stopt beter met zoiets uit te kramen. Een bezoek aan Kopenhagen zou hem leren dat meer dan 1 op 3 personen er de fiets neemt voor de dagelijkse woon-werkverplaatsingen, hoewel de stad niet helemaal plat is, het er veel kouder is dan in België en het er meer regent dan in Brussel. Bovendien heeft de stad Kopenhagen zich officieel tot doel gesteld dat meer dan 50% van de reizigers de fiets neemt.

De fiets is een alternatief. Willen we de mobiliteitsproblemen in Brussel oplossen, dan bestaat onze grote uitdaging erin om personen - niet uw grootmoeder, maar uw zoon - op de fiets te krijgen voor de verplaatsingen op korte afstand.

Bespreking van de consideransen en van de punten van het verzoekend gedeelte

De voorzitter.- Wij gaan over tot de bespreking van de consideransen en van de punten van het verzoekend gedeelte van het voorstel van resolutie, op basis van de door de verenigde commissies aangenomen tekst.

Considérant 1er

Pas d'observation ?

Adopté.

Considérants 2 à 7

Pas d'observation ?

Adoptés.

1er point du dispositif

Pas d'observation ?

Adopté.

Points 2 à 25 du dispositif

Pas d'observation ?

Adoptés.

La discussion des considérants et points du dispositif est close.

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

Considerans 1

Geen bezwaar?

Aangenomen.

Consideransen 2 tot 7

Geen bezwaar?

Aangenomen.

Punt 1 van het verzoekend gedeelte

Geen bezwaar?

Aangenomen.

Punten 2 tot 25 van het verzoekend gedeelte

Geen bezwaar?

Aangenomen.

De bespreking van de consideransen en van de punten van het verzoekend gedeelte is gesloten.

Wij zullen straks tot de naamstemming over het geheel van het voorstel van resolutie overgaan.

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE M. HAMZA FASSI-FIHRI

À M. CHARLES PICQUÉ, MINISTRE-PRÉSIDENT DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES POUVOIRS LOCAUX, DE

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN DE HEER HAMZA FASSI-FIHRI

TOT DE HEER CHARLES PICQUÉ, MINISTER-PRESIDENT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET PLAATSELIJKE

L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DES MONUMENTS ET SITES, DE LA RÉNOVATION URBAINE, DU LOGEMENT, DE LA PROPRETÉ PUBLIQUE ET DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT,

À M. GUY VANHENGEL, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES FINANCES, DU BUDGET, DE LA FONCTION PUBLIQUE ET DES RELATIONS EXTÉRIEURES,

ET À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant "le rôle de la STIB et de la Région dans l'avancement du dossier RER".

INTERPELLATION JOINTE DE M. DENIS GRIMBERGHS,

concernant "la réalisation du RER et la position du gouvernement bruxellois".

INTERPELLATION JOINTE DE M. CHRISTOS DOULKERIDIS,

concernant "le risque d'un exode des habitants de Bruxelles vers la périphérie".

M. le président.- La parole est à M. Fassi-Fihri.

M. Hamza Fassi-Fihri.- Je suis heureux que ce dossier soit sur la table aujourd'hui, deux jours après que le comité interministériel de la Mobilité s'est réuni et a annoncé le lancement d'une étude visant à enfin identifier les futurs arrêts du réseau RER. Cela indique l'urgence de la prise en charge de ce dossier qui est d'un intérêt primordial pour les Bruxellois.

Comme nous venons de le souligner lors de la

BESTUREN, RUIMTELIJKE ORDENING, MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN, STADSVERNIEUWING, HUISVESTING, OPENBARE NETHEID EN ONTWIKKELINGSSAMENWERKING,

TOT DE HEER GUY VANHENGEL, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET FINANCIËN, BEGROTING, OPENBAAR AMBT EN EXTERNE BETREKKINGEN,

EN TOT DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

betreffende "de rol van de MIVB en het gewest in de vooruitgang van het GEN-dossier".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER DENIS GRIMBERGHS,

betreffende "de aanleg van het GEN en het standpunt van de Brusselse regering".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER CHRISTOS DOULKERIDIS,

betreffende "het gevaar van een stadsvlucht van de Brusselaars naar de rand".

De voorzitter.- De heer Fassi-Fihri heeft het woord.

De heer Hamza Fassi-Fihri *(in het Frans).- Het interministerieel comité voor de Mobiliteit heeft twee dagen geleden vergaderd en aangekondigd dat er een studie komt over de haltes van het GEN. Er moet dringend schot komen in dit dossier dat van groot belang is voor de Brusselaars.*

Er worden heel wat mobiliteitsmaatregelen genomen. Het toenemende autoverkeer schaadt

discussion sur le Livre vert, toute une série de mesures sont prises en termes de mobilité ; nous n'y reviendrons pas, même s'il s'agit de pointer malheureusement tous les effets négatifs de l'encombrement du trafic sur la santé et l'environnement, qui perdurent. Il est d'autant plus nécessaire de passer à des mesures radicales, comme la gratuité des transports publics, de nouveaux investissements dans le métro et le RER. C'est parce que c'est indispensable pour l'avenir de la Région qu'il est important que Bruxelles fasse entendre sa voix et que les Bruxellois puissent exprimer leurs besoins en matière de RER.

Si je me félicite de l'accord interministériel qui marque une volonté de relancer le dossier, je me demande dans quelle mesure la voix des Bruxellois ne serait pas ou n'aurait pas été - j'ignore si la décision a déjà été prise définitivement - plus audible s'il y avait une décision propre aux Bruxellois en matière de fixation des points d'arrêt du réseau RER. Il s'agirait d'une décision politique qui serait débattue et rendue publique, quitte à ce qu'elle puisse être disséquée dans un deuxième temps par des experts et des études.

La proposition devrait venir tout d'abord du politique. Pourquoi doit-elle venir d'abord des Bruxellois avant d'être discutée avec les autres partenaires ? Non par chauvinisme ou régionalisme, mais parce que l'intérêt général bruxellois est en jeu.

Que l'on soit bruxellois ou navetteur, l'enjeu du RER n'est évidemment pas le même. Pour le navetteur, le RER permet de diminuer les temps de parcours, de raccourcir la durée des trajets et donc de gagner du temps au bénéfice de sa vie privée et de ses loisirs. L'intérêt des Bruxellois est tout autre : il concerne la qualité de vie. Avec le RER, on espère un transfert modal de la voiture vers le RER, avec tout ce que cela implique comme bénéfices en matière de désengorgement, de qualité de l'air, de qualité de l'espace public et de qualité de vie.

Pour que ce transfert modal puisse effectivement voir le jour malgré l'existence du RER, il faut des mesures supplémentaires et concomitantes, comme la limitation de l'accès à la ville. En effet, si l'on fait le RER sans l'accompagner de différentes formes de limitation d'accès à la ville qu'il faudra discuter, on n'aura pas forcément de diminution du trafic automobile. Des usagers vont quitter leur voiture pour prendre le RER, mais d'autres voitures

immers het milieu en de gezondheid. Radicale maatregelen, zoals gratis openbaar vervoer en investeringen in de metro en het GEN, zijn uitermate nodig. De Brusselaars moeten duidelijk maken dat het GEN noodzakelijk is.

Er zal meer rekening worden gehouden met de stem van de Brusselaars als er een eensgezind Brussels standpunt is over de haltes van het GEN, als er tenminste nog geen beslissing is genomen.

Voor pendelaars spelen er andere belangen. Zij willen zo snel mogelijk in Brussel aankomen en geven dan ook de voorkeur aan lijnen met weinig haltes. Brusselaars hebben vooral om andere redenen baat bij het GEN: hun levenskwaliteit verbetert als het autoverkeer vermindert.

Om het autoverkeer te doen afnemen, zijn er echter bijkomende maatregelen nodig, zoals een beperkte toegang van auto's tot de stad.

Er zijn dus begeleidende maatregelen nodig, meer bepaald om de toegankelijkheid voor de auto te verminderen. Een parkeerbeleid kan daarvoor nuttig zijn. Overleg met omliggende gebieden is nodig om concurrentie tussen de gewesten en stadsvlucht te vermijden. Ontradingsparkings zijn een andere mogelijkheid.

Een tweede element dat de modale transfer kan bevorderen, is de plaatsing van de haltes. Het GEN is slechts nuttig voor de Brusselaars als ze het ook kunnen gebruiken als een vorm van openbaar vervoer binnen het gewest.

Als er geen rekening gehouden wordt met de Brusselse verzuchtingen, is het risico van een stadsvlucht reëel. Niet alleen gezinnen, maar ook ondernemingen zullen het gemakkelijker vinden om Brussel in en uit te rijden dan er te blijven, zeker als er begeleidende maatregelen volgen die de verhuis vergemakkelijken.

Hoe staat het met het bestek? Welke Brusselse verwachtingen worden erin vermeld? We hadden daar graag meer over vernomen voor de studie wordt besteld.

De MIVB speelt een sleutelrol. Het bestek van de MIVB zelf voorziet in de oprichting van een werkgroep die wordt geleid door Mobiel Brussel en bijgestaan door de MIVB zelf. Deze werkgroep

viendront remplacer celles qui ne circulent plus.

Par conséquent, des mesures d'accompagnement doivent être prises, notamment pour limiter l'accès automobile. Une politique de stationnement pourrait être menée à cette fin, en étant coordonnée avec les zones limitrophes pour éviter des concurrences régionales et l'exode des ménages et des entreprises. Les parkings de dissuasion constituent une autre piste en matière de stationnement.

Un deuxième élément important pourrait garantir la réalité du transfert modal. Il s'agit de la manière dont seront installés à Bruxelles les différents points d'arrêt, qu'il faut envisager comme des points d'intermodalité. En effet, s'ils ne permettent pas aux Bruxellois eux-mêmes d'utiliser le RER comme un transport public intrarégional, celui-ci perdrait de son intérêt pour les habitants de Bruxelles.

Si la voix bruxelloise n'est pas prise en considération, le risque d'exode urbain est réel, dans la mesure où les habitants se diront qu'il est plus facile d'entrer et sortir de Bruxelles que de continuer à y vivre. Ce ne sont pas seulement les ménages qui risquent de partir dans ce cas de figure, mais aussi les entreprises, qui pourraient quitter la Région pour la périphérie, à plus forte raison si des mesures d'accompagnement sont prises pour leur faciliter ce déménagement.

Par ailleurs, qu'en est-il du cahier des charges ? Nous n'avons malheureusement pas encore eu l'occasion d'en prendre connaissance. J'imagine que les attentes bruxelloises y ont été exprimées, mais quelles sont-elles ? Nous aurions souhaité en discuter avant qu'elles ne figurent dans cette étude.

J'en viens à présent à ma question initiale concernant le rôle de la STIB, qui permet d'établir un lien avec ce qui précède. La STIB exerce un rôle premier, puisque son cahier des charges prévoit la création d'un groupe de travail, piloté par Bruxelles Mobilité et secondé par elle-même. Il devait être constitué pour la fin 2007. Son objectif est de soumettre des propositions relatives à l'intégration des services de transport public en Région bruxelloise. Vous aviez annoncé en commission qu'un projet de carte unique était étudié comme étape préalable à une intégration tarifaire et horaire. Ce groupe de travail régional a-t-il pu avancer dans la proposition d'identification des arrêts sur le réseau RER ? A-t-il déjà abouti à des conclusions ?

had eind 2007 opgericht moeten zijn en voorstellen moeten doen om de diverse vormen van openbaar vervoer in Brussel te integreren. U sprak in de commissie over een eenvormig ticket, als voorloper van een integratie van tarieven en dienst-regelingen. Heeft deze werkgroep al haltes aangeduid voor het GEN? Zullen de geselecteerde haltes blijk geven van de Brusselse mobiliteits-behoeften?

Hoe ver staat de discussie over de andere prioriteiten van het GEN, zoals de keuze van rollend materieel of de begeleidingsmaatregelen via de stuurcomités?

De grote lijnen van de effectenstudie zijn eind januari of begin februari aan de pers voorgesteld. Het parlement werd echter niet op de hoogte gebracht. Volgens de studie zou 5% van de Brusselse bevolking het gewest verlaten als het GEN er komt. Is dit een voorlopig of een definitief cijfer? Kunt u me melden welk type gezin geneigd zou zijn het gewest te verlaten?

Het GEN is een noodzakelijke troef voor het gewest. Toch dreigt het zijn demografische, fiscale en sociaal-economische stabiliteit in die mate te beïnvloeden, dat vele generaties de catastrofale gevolgen zullen dragen.

(Applaus)

Si c'est le cas, ont-elles servi à mettre en relief les besoins bruxellois dans le cahier des charges ?

J'aimerais aussi connaître l'état d'avancement des discussions sur les autres priorités du RER. Je songe notamment aux choix proposés en termes de matériel roulant ou aux mesures d'accompagnement, à travers les comités de pilotage qui sont repris dans la convention Comités de pilotage et groupes opérationnels.

Enfin, cette étude d'incidences a été présentée de manière sommaire dans la presse, fin janvier ou début février. Nous n'avons pas eu l'occasion d'en prendre connaissance, ni en séance plénière, ni en commission. Elle démontre que 5% des ménages bruxellois seraient susceptibles de quitter la Région en cas de mise en place du RER. Je voudrais donc savoir ce qu'il en est exactement de cette étude et s'il s'agit d'une conclusion intermédiaire ou définitive. J'aimerais également connaître les chiffres et savoir quels types de ménages bruxellois pourraient quitter la Région. S'agit-il de ménages disposant d'un certain type de revenus ?

Le RER est tant un atout qu'une nécessité pour notre Région. Mais il comporte un risque élevé en matière d'exode et de ses conséquences sur la stabilité démographique, fiscale et socio-économique bruxelloise. Si nous n'y prêtons garde de manière attentive et collective, le défi formidable du RER risque bien de se transformer en catastrophe pour Bruxelles, dont nous pourrions payer le prix durant des générations.

(Applaudissements)

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

M. Denis Grimberghs.- Je me réjouis de ce que M. Fassi-Fihri ait repris le flambeau. Personnellement, j'ai remis de l'ordre dans mon dossier et je me ferai un plaisir de remettre au ministre Smet une copie de documents relativement anciens, dont notre parlement a traités. Je pense notamment à cette excellente résolution du parlement bruxellois de 1996, proposant des recommandations concernant le RER et adoptées à l'unanimité. Que n'a-t-on pas mis en oeuvre des réflexions aussi intéressantes !

Je pense aussi à la résolution de 2000, à laquelle

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

De heer Denis Grimberghs *(in het Frans).- Ik bezorg de heer Smet met plezier een kopie van een aantal oudere documenten, zoals een uitstekende resolutie uit 1996 met aanbevelingen inzake het GEN.*

In de periode dat de heer Draps minister was, keurde het parlement een tweede resolutie goed. Jammer genoeg bestempelde de toenmalige minister-president, de heer de Donnea, de tekst als larie en apekool.

Vervolgens is er nog de resolutie van 22 maart

nous avions travaillé avec M. Draps. Notre enthousiasme avait cependant quelque peu été atténué par le fait que le ministre-président de l'époque, notre ancien collègue M. de Donnea, avait qualifié cette recommandation de "cornichonneries". Il avait donné ainsi l'impression qu'il n'allait pas soutenir les demandes des Bruxellois.

Je pense également à notre résolution du 22 mars 2007, par laquelle nous avons voté l'organisation de la concertation entre la Région de Bruxelles-Capitale et la SNCB, à la suite de la plainte introduite par Infrabel en raison des retards dans la délivrance des permis. Nous avions mis en évidence la nécessité de cette concertation, portant non seulement sur les permis, mais aussi sur le réseau dans son ensemble et sur les conditions à poser dans le cadre de la délivrance des permis pour bénéficier de la réalisation du RER.

Je pourrais encore rappeler, sans être trop cruel, toutes les promesses non tenues en ce domaine. Nous avons voté - et nous avons même été la première assemblée à le faire - l'accord de coopération concernant le plan décennal de la SNCB. A l'époque, j'avais plaidé, au nom du groupe cdH, pour que cet accord ne soit voté que sous certaines conditions. Il a cependant été voté avec enthousiasme.

J'ai sous les yeux la procédure proposée en vue de l'acquisition des rames RER (annexe 6). La première fourniture était prévue fin 2006. Cela démontre que, quand bien même des accords de coopération ont été adoptés et ratifiés par le parlement, la lenteur de la mise en oeuvre du processus est très inquiétante.

Sur le plan politique, j'ai d'autres sujets d'inquiétude, beaucoup plus graves. Qu'il y ait des erreurs dans le dossier, à des niveaux qui nous concernent peu, est une chose, mais que le gouvernement bruxellois ne finalise pas plus fermement ses propres demandes est très inquiétant. En effet, nous ne sommes toujours pas d'accord sur le réseau d'arrêts que nous souhaiterions, ni sur le type de développement du RER que nous demandons. Nous n'avons pas encore vraiment fixé nos exigences en vue des débats qui vont avoir lieu.

Nous n'aurons bien entendu pas raison à 100%. Le PRAS prévoit de 42 à 45 stations. Si nous y croyons

2007, die het overleg tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de NMBS regelt. De tekst behandelt niet alleen de toekenning van vergunningen door het gewest, maar bevat ook een globale visie op het GEN en de voorwaarden voor het verkrijgen van een vergunning.

Heel wat beloftes zijn nooit nagekomen. Toen het parlement het samenwerkingsakkoord betreffende het tienjarenplan van de NMBS moest goedkeuren, had ik er namens de cdH-fractie op aangedrongen dat er bepaalde voorwaarden aan dat akkoord zouden worden gekoppeld. Dat is evenwel niet gebeurd, met alle gevolgen vandien.

De eerste GEN-voertuigen hadden eind 2006 moeten worden geleverd. De traagheid waarmee de procedures worden uitgevoerd, is bijzonder verontrustend.

Op politiek vlak zijn er echter nog grotere redenen voor ongerustheid. Dat er vergissingen gebeuren op andere niveaus, is één zaak. Het is echter hoog tijd dat de Brusselse regering haar eigen eisen duidelijk stelt en bepaalt welke haltes en wat soort GEN zij precies wil.

Het GBP voorziet in 42 tot 45 haltes. Als wij ervan overtuigd zijn dat al die haltes noodzakelijk zijn, hoop ik dat wij over de nodige dossiers beschikken om elke halte met de nodige energie te verdedigen. Ik ben daar evenwel niet zeker van. Als wij bovendien geen akkoord over al die haltes uit de wacht kunnen slepen en met minder haltes genoegen moeten nemen, moeten wij er op zijn minst voor zorgen dat ze doeltreffend worden bediend. Wij moeten er ook voor zorgen dat die haltes goed in het stedelijk weefsel worden ingebed en dat de overstapmogelijkheden en de veiligheid worden gewaarborgd. Wij zouden ons kunnen baseren op de ervaring van de MIVB. In een grootstad kan men niet zomaar GEN-haltes inplanten. Het is dus van wezenlijk belang dat het gewest zijn eisenbundel samenstelt.

Bij de bespreking van het tram- en busplan vroeg het parlement dat het spoorwegaanbod zou worden opgenomen in de reflectie over de toekomstige grote infrastructuurbehoeften. Wij moeten ervoor zorgen dat de ontwikkeling van ons eigen Brussels openbaar vervoersnet geen overlapping met het GEN vormt.

vraiment, j'imagine que nous disposons de dossiers pour défendre chaque point d'arrêt avec toute l'énergie qui convient. Mais je n'en suis pas sûr. Si nous considérons qu'il faut moins d'arrêts, nous devons négocier pour qu'ils soient véritablement desservis efficacement, et pas de manière occasionnelle comme certaines gares le sont aujourd'hui à Bruxelles. Nous devons aussi veiller à l'urbanisation de qualité de ces arrêts, à ce qu'ils soient bien intégrés dans la ville, à ce que que l'interconnexion soit prise en compte et que la sécurité soit assurée. Nous pourrions nous baser sur l'expérience de la STIB. Dans une grande ville, des arrêts du RER ne s'improvisent pas. Il est donc indispensable que la Région fixe ses exigences.

Je rappelle qu'à l'occasion de l'examen du Plan tram bus, notre parlement avait souhaité que l'offre ferroviaire soit intégrée à la réflexion sur les besoins futurs en matière de développement des infrastructures lourdes de déplacements. Aujourd'hui, le développement de ces infrastructures est de nouveau d'actualité. Je m'en réjouis. Mais il est évident qu'il faut faire en sorte que le réseau propre aux Bruxellois, financé avec les moyens régionaux et un éventuel complément apporté par le fédéral, ne fasse pas double emploi avec le RER.

Il est inévitable de mener une réflexion afin de décider ce que nous allons faire. On nous dit qu'il faut relier Uccle à Schaerbeek. Cela paraît relever du bon sens. Mais la ligne 26 existe déjà ! Certes, elle est mal exploitée, et malgré les promesses répétées, elle ne fonctionne ni le soir, ni le dimanche. Mais cela viendra un jour, c'est prévu dans les plans du RER. On comprendrait donc mal qu'un métro soit construit sur ce même axe. Cependant, d'autres axes sont possibles, car Uccle et Schaerbeek sont vastes et on pourrait donc imaginer la coexistence du métro et du RER.

En termes de desserte et de parcours, il faut au minimum que l'on ait réfléchi à l'intégration de ces deux offres potentielles de grande capacité. C'est la raison pour laquelle il est indispensable que les Bruxellois eux-mêmes réfléchissent à ce qu'ils souhaitent, conjointement mais aussi de manière autonome.

J'ai lu dans la presse - et je m'en réjouis - que l'étude promise depuis cinq ou six ans allait enfin voir le jour. Chaque fois que j'interpelle un ministre à ce

Ik denk bijvoorbeeld aan het plan om een metroverbinding tussen Ukkel en Schaarbeek te creëren. Er bestaat al een verbinding, namelijk lijn 26! Het klopt dat de dienstregeling momenteel niet optimaal is en dat er geen doortochten zijn tijdens de avonduren en op zondag, maar daarin zal verandering komen met het GEN. Het lijkt dus niet logisch om een metro op hetzelfde traject te laten rijden. Er zijn evenwel nog andere trajecten mogelijk, zodat de metro en het GEN elkaar aanvullen.

Het traject en de bediening van deze twee mogelijkheden moeten op elkaar afgestemd zijn. Daarom moeten de Brusselaars zelf nadenken over wat ze precies willen.

Volgens de pers zou de studie die al vijf of zes jaar beloofd is, er eindelijk komen. Ze zou gefinancierd worden met middelen van Beliris. Dat de studie er komt, is goed nieuws.

Wie betaalt, beslist. Hoewel het goed is dat Beliris een studie financiert, moeten de Brusselaars dus ook een eigen studie laten uitvoeren. Zo kunnen we de discussie over het bestek blijven beïnvloeden. Het gaat daarbij niet alleen om de vraag naar openbaar vervoer, maar ook over ruimtelijke ordening en de integratie van de haltes in de stad. Het is goed dat u de grote projecten uit het IOP bereikbaar wil maken met het openbaar vervoer, maar u moet ook aan de inwoners denken.

sujet - et je l'ai déjà fait lorsque M. Chabert était ministre -, l'on me répond qu'une étude commune est prévue. Son financement est assuré dans le programme de Beliris. C'est une bonne nouvelle.

J'ai toujours dit aux ministres bruxellois que celui qui paie est aussi celui qui décide. S'il est donc positif que Beliris réalise une étude, je m'en méfie néanmoins. Il faut que nous disposions de notre propre étude en sus, ne fût-ce que pour nous permettre de conserver notre capacité d'influence dans le débat concernant le cahier des charges. Je me réjouis de la présence de Mme Dupuis, car cette capacité d'influence doit aussi intégrer des réflexions qui portent tant sur la demande de transports publics que sur l'aménagement du territoire et l'intégration urbaine des arrêts. Il faut, par exemple, prendre en compte le Plan logement et les nouveaux besoins de la ville. Cela paraît évident lorsque l'on évoque Schaerbeek Formation, mais je pense que cela vaut aussi en dehors des développements pharaoniques du PDI. Il est très positif de songer à l'arrivée du transport public de grande capacité pour les grands projets du PDI, mais j'espère que l'on y pense aussi pour les habitants.

Mme François Dupuis, secrétaire d'Etat.- C'est bien ce que nous avions fait au Moensberg.

M. Denis Grimberghs.- J'espère que vous ferez de même à Haren.

Mme François Dupuis, secrétaire d'Etat.- Nous y avons déjà pensé.

M. Denis Grimberghs.- Je l'imagine sans peine, mais il est indispensable de l'envisager dans les termes que j'ai évoqués. Je tenais à souligner ces divers points. Je vous demande donc très précisément de nous exposer les réalisations du gouvernement bruxellois depuis la résolution adoptée par le parlement il y a un an. Qu'en est-il notamment de la coopération avec les autorités fédérales, qui était suggérée, ou de la demande très précise visant à négocier le plan d'implantation des arrêts RER dans Bruxelles ? Ces divers éléments figuraient en effet de manière très explicite dans notre résolution, et ce indépendamment de la question de la délivrance des permis, qui avait justifié la résolution au départ. Sur ce plan, la

Mevrouw Françoise Dupuis, staatssecretaris *(in het Frans).- Dat hebben we gedaan op de Moensberg.*

De heer Denis Grimberghs *(in het Frans).- U moet hetzelfde doen in Haren.*

Mevrouw Françoise Dupuis, staatssecretaris *(in het Frans).- Daar denken we aan.*

De heer Denis Grimberghs *(in het Frans).- Daar twijfel ik niet aan. Wat heeft de Brusselse regering verwezenlijkt sinds de resolutie van het parlement een jaar geleden? Hoe zit het met de samenwerking met de federale overheid of het inplantingsplan van de GEN-haltes in Brussel? Deze zaken stonden expliciet in de resolutie, los van de kwestie van de vergunningen die de aanleiding was tot de resolutie, maar die sindsdien goed gevorderd is.*

(Applaus)

situation a manifestement bien évolué depuis lors.

(Applaudissements)

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

M. Christos Doulkeridis.- Je remercie MM. Fassi-Fihri et Grimberghs pour leurs contributions à ce débat. Je partage très largement leurs interventions et objectifs. Le cadre de cette interpellation est extrêmement important, car il touche à de très nombreuses politiques. En effet, on ne parle pas uniquement de mobilité ou d'aménagement du territoire, mais également de politique de planification et de stratégie bruxelloise pour les années à venir.

Les conséquences sous-jacentes au débat du RER concernent la façon dont la Région bruxelloise se voit évoluer lors des prochaines années, compte tenu du fait que l'on sait pertinemment que Bruxelles est confrontée à un problème d'exode. Si le RER se justifie d'un point de vue écologique en tant que moyen de transfert modal entre la voiture et le réseau de transports en commun, se pose néanmoins la question - déjà existante, mais qui risque de s'aggraver avec le RER - de la fuite des habitants, à savoir les contribuables bruxellois, vers les autres Régions. C'est sur ce terrain que je souhaite vous interpeller. Je ne vise pas spécialement le ministre de la Mobilité, M. Smet, mais l'ensemble du gouvernement. C'est pourquoi j'ai adressé mon interpellation à M. Picqué et à M. Vanhengel, car les conséquences du RER sur les finances bruxelloises sont très importantes.

La Région bruxelloise est donc le premier bassin d'emplois et s'impose comme telle avec nos 670.000 emplois disponibles. Plus de 50% d'entre eux sont occupés par des navetteurs venant de Flandre et de Wallonie. Les chiffres se rapportant à l'année 2005 montraient, hélas, que si l'emploi avait augmenté proportionnellement davantage à Bruxelles avec + 3,47% que sur l'ensemble de la Belgique - dont la moyenne était de + 2,32% en 2005 -, sur les 22.783 emplois créés, seuls 3.235 étaient revenus à des habitants de Bruxelles, soit 14%. Sur ces quelque 22.000 emplois, 71% revenaient à des habitants de Flandre et 15% à des habitants de Wallonie. Malheureusement, en 2006-2007, loin de s'infléchir, cette tendance s'est poursuivie. Par conséquent, le

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

De heer Christos Doulkeridis *(in het Frans).- Ik dank de heer Fassi-Fihri en de heer Grimberghs voor hun bijdrage aan dit debat en sluit me grotendeels bij hen aan. Het GEN is van groot belang, niet alleen voor mobiliteit en ruimtelijke ordening, maar ook voor de Brusselse strategische planning van de komende jaren.*

Het Brussels Gewest heeft te kampen met stadsvlucht. Het GEN is weliswaar goed voor het milieu, maar het risico bestaat dat nog meer Brusselse belastingbetalers in Vlaanderen of Wallonië gaan wonen als de verbinding met de hoofdstad erop vooruitgaat. Aangezien deze kwestie niet enkel minister Smet aanbelangt, richt ik mijn interpellatie ook tot minister-president Picqué en minister Vanhengel.

Het Brussels Gewest genereert niet minder dan 670.000 banen, waarvan Vlamingen en Walen de helft voor hun rekening nemen. In 2005 zijn er 22.783 banen bijgekomen, maar slechts 3.235 daarvan is naar Brusselaars gegaan. Deze tendens heeft zich voortgezet in 2006 en 2007. Het aantal pendelaars is dus allerminst afgenomen.

Er zijn nog steeds veel Brusselaars die het Brussels Gewest ruilen voor de Rand. Gisteren hebben we tijdens een commissievergadering gestemd over een voorstel van resolutie inzake de stadsvlucht. Welke maatregelen zult u nemen om de stadsvlucht tegen te gaan?

Het aantal inwoners van het Brussels Gewest is weliswaar toegenomen de afgelopen jaren, maar er is nood aan meer gedetailleerde demografische studies.

Dankzij het grote aantal inwoners van vreemde origine ligt het geboortecijfer in het gewest veel hoger dan het gemiddelde Belgische cijfer. Het gewestelijke migratiesaldo is al enkele jaren positief, hoofdzakelijk door de komst van vreemdelingen die tewerkgesteld zijn in de internationale instellingen - en dus geen

nombre de navetteurs est resté aussi important et cette évolution se poursuit.

Autre constat inquiétant : de nombreuses personnes résidant et travaillant à Bruxelles en arrivent à quitter notre Région au profit de la périphérie. Hier, en commission, nous avons voté une résolution que j'avais proposée à la cosignature à l'ensemble des groupes afin que s'engage au sein de la fonction publique régionale et communale une réflexion sur ce phénomène. Quelles sont les mesures à prendre afin que les personnes habitant et travaillant en Région bruxelloise ne la quittent pas à un moment de leur parcours ?

Il convient donc de s'attarder sur les chiffres relatifs à la population bruxelloise. Si, ces toutes dernières années, ils ont connu globalement un retour vers le positif puisque nous avons dépassé le cap du million d'habitants, il faut les analyser plus en détail pour comprendre comment cela fonctionne et pourquoi l'on en arrive à une situation qui semble être positive.

De fait, le nombre de naissances dans notre Région, grâce à sa population d'origine étrangère, est particulièrement élevé en comparaison avec le reste du pays, avec seize naissances pour mille habitants en 2006. Notre Région connaît aussi un solde migratoire extérieur - les personnes venant de l'étranger et rejoignant Bruxelles surtout dans le cadre de son rôle de capitale internationale, donc sans contribuer au financement de la Région - qui est positif depuis plusieurs années. Par contre, les chiffres relatifs au solde migratoire de la population belge de ces dernières années diminuent sans cesse. Si 5.637 habitants ont quitté Bruxelles en l'an 2000, ils étaient 12.000 à le faire en 2006. Entre 1989, année de naissance de la Région de Bruxelles-Capitale, et 2007, ce sont près de 150.000 Bruxellois qui ont quitté les dix-neuf communes.

Les études de Stratec montrent bien que les ménages qui quittent Bruxelles sont plutôt issus des classes moyennes. Où vont-ils s'établir ? En 2005, presque 60% des personnes quittant la Région partaient pour les provinces et arrondissements géographiquement les plus proches de celle-ci. L'arrondissement de Hal-Vilvorde attirait, cette année-là, 35% des émigrants bruxellois, tandis que Leuven en attirait 4,2% et la province du Brabant wallon, 19%. Cette hémorragie appauvrit la Région

belastingen betalen. Tegelijk verlaten echter steeds meer Belgen het gewest. In 2000 verlieten 5.637 inwoners het gewest; in 2006 waren het er 12.000. Tussen 1989 en 2007 hebben 150.000 personen het gewest verlaten.

Volgens de studies van Stratec zijn het vooral middenklassegezinnen die het gewest verlaten. Van degenen die in 2005 het gewest verlieten, trok 60% naar de dichtstbijzijnde arrondissementen en provincies: 35% naar het arrondissement Halle-Vilvoorde, 4,2% naar Leuven en 19% naar Waals-Brabant. Het vertrek van de middenklasse betekent een ware aderlating voor het gewest en heeft ingrijpende gevolgen voor het beleid.

In 2016 zou Brussel over een GEN moeten beschikken. Ondanks de positieve gevolgen op de mobiliteit, zal het GEN de stadsvlucht nog vergroten. Op basis van de 5% die de studie van Beliris voorspelt maar ook van de huidige tendens, zouden 17.725 gezinnen het gewest verlaten na de komst van het GEN.

Zowel de financiële als de ecologische gevolgen van de stadsvlucht zijn zorgwekkend.

Het GEN zal een fortuin kosten en we zullen er het omgekeerde mee bereiken van wat we willen als we niet ingrijpen. ECOLO sluit zich volledig aan bij het Internationaal Ontwikkelingsplan (IOP), maar als we de stadsvlucht niet kunnen keren, is het een maat voor niets.

Mijnheer Smet, kunt u de cijfers die ik vermeldde bevestigen? Beschikt u nog over andere statistieken?

Heeft de regering onderzocht welke oorzaken aan de grond van de stadsvlucht liggen? Bestaan er recente studies over het onderwerp die het debat kunnen voeden?

Welke maatregelen wil de regering nemen inzake fiscaliteit, verbetering van de levenskwaliteit en huisvesting om de bevolking niet alleen op peil te houden, maar zelfs te doen aangroeien? Wat is de regering van plan om ongewenste neveneffecten van het GEN bestrijden?

Het debat is uiteraard nog niet afgesloten. Wat het GEN betreft, moet de regering de nodige maatregelen nemen op het gebied van mobiliteit,

en la privant d'importantes rentrées fiscales, vu que ce sont surtout des revenus moyens qui quittent Bruxelles. Cela a donc un impact sur les politiques que nous pouvons mener face à l'ensemble des défis restant à relever dans cette Région.

A l'horizon 2016, Bruxelles devrait disposer d'un Réseau express régional, le RER, performant, reliant la ville à sa périphérie. Si l'on peut se réjouir de cette arrivée pour des aspects liés à la mobilité, néanmoins des études d'incidences montrent qu'elle risque d'accentuer encore plus la migration vers d'autres Régions. L'étude de Beliris tablait sur un pourcentage de 5%. S'il s'agit de 5% en plus de la tendance actuelle, ce seraient quelque 17.725 ménages qui risqueraient de quitter la Région bruxelloise à la suite de l'arrivée du RER.

L'impact financier ainsi que l'impact écologique de cet exode me préoccupent. Je pense que le rôle des villes est d'avoir des habitants et oublier cette préoccupation, c'est aussi se tromper de défi, avec pour conséquence qu'il faudra investir massivement dans des infrastructures et des mécanismes de réparation qui coûteront extrêmement cher au contribuable et qui iront totalement à l'encontre de notre voeu de voir mener les meilleures politiques écologiques.

Mon groupe souscrit entièrement au PDI (Plan de développement international) et au rôle international de la Région bruxelloise. Toutefois si, parallèlement, la Région bruxelloise ne relève pas le défi que représente la densité de la population urbaine, elle va manquer son objectif et, partant, le plein épanouissement durable de cette Région. Inévitablement, nous allons devoir nous poser cette dernière question.

M. le ministre, confirmez-vous les chiffres que je viens d'avancer, et en disposez-vous d'autres pour alimenter notre réflexion ?

Les causes exactes de l'exode des Bruxellois ont-elles été identifiées par votre gouvernement et ont-elles été analysées en profondeur ? Disposez-vous d'études récentes à ce sujet, susceptibles, elles aussi, de nourrir la réflexion des parlementaires et de déterminer la stratégie à mener ?

Quelles sont les mesures en termes de fiscalité, d'amélioration du cadre de vie, d'accès au logement

ruimtelijke ordening en planning en een globale strategie bepalen voor de komende jaren. Mevrouw Delforge zal het straks over mobiliteit hebben.

(Applaus bij de meerderheid)

pour les familles et de politique de densité bruxelloise que compte prendre le gouvernement pour aborder cette question majeure et maintenir la population en Région bruxelloise, mais aussi l'augmenter dans les années à venir ? Quels sont les outils actuellement disponibles à cette fin ? Comment le gouvernement compte-t-il anticiper les éventuels effets négatifs collatéraux de l'arrivée du RER ?

Voilà, en somme, les questions que je voudrais vous poser. Bien entendu, le débat ne va pas se conclure aujourd'hui. Néanmoins, il me semble essentiel que nous prenions bien la mesure des problèmes posés par le RER, non seulement en termes de mobilité, mais aussi d'aménagement du territoire et de planification. De même, il nous incite à nous interroger sur la stratégie globale de la Région bruxelloise dans les années à venir. Mme Delforge interviendra plus tard sur les aspects relatifs à la mobilité.

(Applaudissements sur les bancs de la majorité)

Discussion conjointe

M. le président.- La parole est à M. Draps.

M. Willem Draps.- M. le ministre, chers collègues, périodiquement, et d'une manière quelque peu rituelle, notre parlement fait le point sur l'état d'avancement du dossier RER, qui a débuté voici déjà plus de dix ans. Les interventions servent souvent à constater de nouveaux retards et le manque de prise en considération par la SNCB de l'aspect intra-urbain du RER. A cet égard, M. Fassi-Fihri, qui était le premier intervenant, me semble avoir posé les bonnes questions. Or, celles-ci sont généralement posées dans une certaine indifférence, en tout cas du côté de la SNCB depuis des années, si bien que l'exercice pourrait devenir lassant, d'autant plus que ce n'est plus en 2015 que les responsables de la SNCB envisagent l'entrée en service de l'ensemble du réseau défini, mais plutôt en 2018.

Nous sommes en 2008. Une fois encore, comme l'a rappelé M. Grimberghs, les échéances prévues dans l'accord de coopération ne sont pas respectées. Nous sommes en train de concevoir un réseau qui n'a

Samengevoegde bespreking

De voorzitter.- De heer Draps heeft het woord.

De heer Willem Draps *(in het Frans).- Af en toe rakelt het parlement de kwestie van het GEN weer eens op. De zaak sleept al meer dan tien jaar aan. De vertragingen stapelen zich op en de NMBS behandelt het project stiefmoederlijk. De heer Fassi-Fihri heeft een aantal goede vragen gesteld. Als het aan de directie van de NMBS ligt, gaat het GEN pas in 2018 echt van start.*

Zoals de heer Grimberghs reeds opmerkte, worden de termijnen vastgelegd in het samenwerkings-akkoord, niet nageleefd. Het GEN heeft nog geen duidelijk imago. De Franse afkorting RER is eigenlijk gewoon overgenomen van het Réseau Express Régional, het Parijse netwerk van openbaar vervoer. Het GEN zal nochtans een tweetalig gewest bedienen en krijgt ook haltes in Vlaanderen. Ik vind dan ook dat de Franse benaming moet worden gewijzigd.

In Duitsland spreekt men over de S-Bahn. Dit vervoermiddel heeft hier nog geen commercieel

toujours pas d'image ni d'identité. Dans cette enceinte, nous parlons du RER par souci de facilité, en réutilisant le sigle employé à Paris. Toutefois, nous vivons dans une Région bilingue située dans un pays lui aussi multilingue, et l'aire de desserte du RER concerne largement la Flandre. C'est pourquoi, il conviendrait de trouver un nom pour ce réseau qui soit unique.

En Allemagne, on le dénomme S-Bahn et d'une autre manière ailleurs. Cependant, aujourd'hui, l'image commerciale, le concept même de ce moyen de transport n'existent pas, n'ont pas été développés. Voilà qui démontre à quel point nous sommes loin d'un produit abouti.

Deuxième remarque : comme plusieurs intervenants l'ont souligné, nous n'avons même pas encore défini de manière précise l'implantation de chacun des points d'arrêt, leur insertion dans le tissu urbain ou suburbain. Tout reste dans les limbes.

Et, actuellement, à l'occasion des travaux TGV depuis Hal vers Bruxelles, ensuite de Bruxelles à Louvain, ces deux lignes ont été mises à quatre voies. La hauteur de quai qui a été adoptée est de 55 cm, norme TGV. Dans les travaux en cours sur la ligne 161, cette hauteur a été poussée à 72 cm. Dans les réseaux RER parisiens ou S-Bahn allemands, la hauteur d'un quai de train suburbain atteint 1,20 m. Nous aménageons ainsi des quais de hauteurs différentes de ligne à ligne, ce qui en dit long sur l'intégration du projet.

Un autre aspect concerne le matériel roulant. Il avait été juré qu'on ferait adopter le cahier des charges au conseil d'administration de la SNCB avant la fin 2007. Certains services s'étaient bien documentés, avaient consulté le matériel le plus récent en Europe. La DSB (Chemins de fer danois) vient d'acheter du matériel pour desservir la grande banlieue de Copenhague. Il s'agit de trains à quatre caisses avec de larges portes afin d'accélérer les opérations d'embarquement et de débarquement des véhicules ; ils sont de conception "boa", comme ceux que nous achetons pour le métro de Bruxelles et permettent une circulation dans l'ensemble du train. Est-ce le choix à faire ? Nous faut-il du matériel à un ou à deux étages ? Le débat reste ouvert.

Aujourd'hui - coïncidence de date -, le jour même où le conseil d'administration de la SNCB a enfin

imago, geen concept. Dat toont aan dat het product nog lang niet afgewerkt is.

Bovendien hebben we de inplanting van de haltes nog niet duidelijk vastgelegd, noch hun inschakeling in het stedelijk weefsel.

Ondertussen zijn de HST-lijnen Halle-Brussel en Brussel-Leuven op vier sporen gebracht. De perrons zijn 55 cm hoog, de norm voor HST's. Bij de werken aan lijn 161 werden de perrons 72 cm hoog gemaakt. De Parijse RER of de Duitse S-Bahnstations hebben echter een perronhoogte van 1,20 m. Dat elke lijn zijn eigen perronhoogte heeft, zegt veel over de integratie van het project.

De raad van bestuur van de NMBS zou het bestek voor het rollend materieel goedkeuren tegen eind 2007. De Deense spoorwegen hebben pas nieuw materieel gekocht om de voorsteden van Kopenhagen te bedienen. Zij kochten treinen met vier rijtuigen, met brede deuren en van het type 'boa', zodat je door heel de trein kunt bewegen. Is dit wat we nodig hebben? Moeten we treinen met een verdieping gebruiken? Het debat blijft open.

Vandaag staat het bestek eindelijk op de agenda van de raad van bestuur van de NMBS. Ik heb net vernomen dat ze besloten heeft af te zien van de voorstadsmetro's en dieseltreinen met twee rijtuigen te gebruiken, die op heel het NMBS-net inzetbaar zijn. Dat zou meer aanvaardbaar zijn voor de raad van bestuur, waarin de gewesten nog steeds niet vertegenwoordigd zijn.

Wat doet de regering om de betrokkenen te overtuigen van wat er nodig is voor een stedelijk en voorstedelijk spoorwegnet? Hoe gaat ze te werk om iemand aan te duiden die een concept, een stijl kan ontwerpen voor het GEN, zodat het een echt netwerk wordt, in plaats van een aantal bijkomende lijnen, die niet beantwoorden aan de behoeften van het gewest?

(Applaus)

inscrit à son ordre du jour ce cahier des charges, on me dit avoir complètement abandonné l'idée d'un matériel spécifiquement de type métro suburbain, de type RER typique pour s'orienter à nouveau vers des automotrices bi-caisses, utilisables sur l'ensemble du réseau de la SNCB, qui serviront donc l'été à renforcer le trafic vers le littoral. On considère qu'il s'agirait finalement d'un meilleur achat, mieux défendable dans l'enceinte du conseil d'administration de la SNCB, où les Régions ne sont toujours pas représentées.

Ma question est très simple : que fait le gouvernement bruxellois pour rappeler à ceux qui continuent à l'ignorer les caractéristiques d'un réseau de desserte urbaine et suburbaine en chemin de fer ? Comment faire pour nommer un créateur de normes, d'un style, d'une conception RER permettant demain de parler d'un réseau autour de Bruxelles et non d'une simple adjonction de lignes à la suite de décisions prises dans un concept que je considère très éloigné des préoccupations de notre Région ?

(Applaudissements)

M. le président.- La parole est à M. Madrane.

M. Rachid Madrane.- Les collègues qui m'ont précédé l'ont exprimé à leur manière dans leurs interventions : le RER à Bruxelles suscite une série d'interrogations et de craintes. Certains se demandent s'il n'existe pas un risque d'exode vers la périphérie, d'autres s'inquiètent de savoir si le RER permettra vraiment une meilleure desserte ferroviaire intra-bruxelloise. On s'interroge aussi sur la lenteur du processus, sur la concertation entre la SNCB et la STIB, sur la limitation d'accès à la ville... Autant d'interrogations, d'inquiétudes, de préoccupations légitimes que mon groupe et moi-même partageons.

Et pourtant, même si nous sommes tous interrogatifs et quelque peu préoccupés, nous sommes tous conscients de la nécessité du RER. Il est nécessaire pour Bruxelles, car, matin et soir, la voiture asphyxie notre Région et ses environs. Chaque jour, ce sont plus de 700.000 voitures qui se déplacent dans nos rues. Plus de la moitié sont des navetteurs qui viennent de l'extérieur de la Région et, à l'horizon 2015, selon une étude de

De voorzitter.- De heer Madrane heeft het woord.

De heer Rachid Madrane *(in het Frans).- Het GEN roept heel wat vragen op met betrekking tot de mogelijke stadsvlucht, de verbetering van het vervoersaanbod binnen Brussel, de zeer moeizame vordering van het dossier, het overleg tussen de NMBS en de MIVB, enzovoort.*

Wij zijn ons allen bewust van de noodzaak van het GEN. Elke dag rijden er meer dan 700.000 voertuigen rond in Brussel. Het pendelverkeer is goed voor meer dan de helft daarvan. Volgens een studie van het bestuur Uitrusting en Vervoer (BUV) zal het aantal verplaatsingen in 2015 meer dan 1 miljoen bedragen. Zonder een krachtdadig mobiliteits-beleid zal die verkeersevolutie in en rond Brussel tot een algemene verzadiging van het wegennet leiden, met alle sociaal-economische en ecologische gevolgen van dien. Zonder het GEN zal de reistijd tegen 2015 met 32% toenemen in het gewest en met 45% in de hele GEN-zone. De Brusselaars zullen hiervan de eerste slachtoffers zijn. Ook de stijging van de olieprijzen en de

l'Administration des équipements et des déplacements (AED), le nombre de voitures dans la capitale dépassera le million.

Sans politique de mobilité forte, l'évolution de la pression automobile à destination et autour de Bruxelles mènera inéluctablement à une congestion généralisée de nos voiries. Cette congestion sera pénalisante à la fois sur le plan socio-économique et sur le plan environnemental.

Sans le RER, le temps de parcours augmentera à l'horizon 2015 de 32% sur les voiries de la Région et de 45% sur l'ensemble de la zone RER. Ces derniers chiffres indiquent clairement qu'en l'absence de RER, ce sont les Bruxellois qui seront les premiers pénalisés.

Ajoutons à cela la montée du prix du pétrole, l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre... Autant de nouveaux arguments économiques ou environnementaux qui devraient nous convaincre, encore un peu plus, de l'importance de développer à Bruxelles les transports en commun, et le RER en particulier.

Toutefois, si pour mon groupe la mise en place du RER est nécessaire pour contribuer à une meilleure fluidité dans Bruxelles et autour de la Région, il apparaît tout aussi nécessaire que certaines mesures d'accompagnement soient mises en place. Nous souhaitons le financement par un Fonds fédéral de la mobilité d'une extension en sous-sol de l'axe Nord-Sud du réseau de la STIB. En d'autres termes, nous demandons le financement par le fédéral de la construction d'une extension du métro dans la Région bruxelloise. Celle-ci sera utile aux navetteurs utilisant le RER, et augmentera l'offre et la performance des transports en commun dans notre Région.

Nous souhaitons également la mise en place d'un monitoring fiscal mesurant la perte induite par l'exode des ménages fiscaux vers la périphérie. Et s'il s'avère, sur la base de ce monitoring, que les pertes pour la Région de Bruxelles-Capitale sont élevées, nous demanderons aux autorités fédérales de mettre en place des mesures compensatoires.

Je pense, par exemple, à des mesures permettant une meilleure régulation de l'offre de logements, soit par l'augmentation du parc de logements publics, soit par des mesures de régulation des

toenemende uitstoot van broeikasgassen zijn bijkomende argumenten om het openbaar vervoer in Brussel, en dus zeker het GEN, nog verder uit te bouwen.

De overheid hoort begeleidende maatregelen te nemen bij de ontwikkeling van het GEN. Zo vragen wij dat de federale overheid de uitbreiding van de metro (Noord-Zuidas) in het Brussels Gewest zou financieren via een mobiliteitsfonds. Die uitbreiding zal niet alleen nuttig zijn voor de pendelaars die het GEN gebruiken, maar zal ook het aanbod en de doeltreffendheid van het openbaar vervoer voor de Brusselaars verbeteren.

Daarnaast pleiten wij voor een fiscale monitoring. Op die manier kunnen wij de federale overheid om compensaties vragen wanneer blijkt dat het gewest belastinginkomsten verliest door de stadsvlucht.

Ik denk bijvoorbeeld aan een betere regulering van het woningaanbod door meer openbare woningen aan te bieden of de huurprijzen te reguleren of een combinatie van beide.

Daarnaast moeten er nieuwe GEN-haltes komen in wijken die niet bediend worden door het openbaar vervoer. Daarvoor moeten we het inplantingsplan van die haltes kennen.

Het GEN is essentieel voor de pendelaars, die tijd verliezen in de files, en voor de Brusselaars, die daardoor over een nieuw vervoermiddel binnen het gewest zullen beschikken. Het GEN is goed voor het milieu, de volksgezondheid en de levens-kwaliteit. Om het te doen slagen, moet de federale overheid compenserende maatregelen nemen ten voordele van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, dat tenslotte dagelijks werk biedt aan bijna 350.000 pendelaars.

(Applaus bij de PS)

loyers, soit par une combinaison des deux.

Nous souhaitons également une meilleure desserte ferroviaire intra-bruxelloise, grâce à la création de nouvelles gares et haltes RER dans des quartiers non desservis par les transports en commun. Pour cette raison, comme l'a rappelé M. Grimberghs, il est très important de connaître le plan d'implantation des arrêts RER en Région bruxelloise.

En conclusion, au nom du groupe socialiste, je dirai que le RER est essentiel, tant pour les navetteurs, qui perdent du temps dans les embouteillages pour rejoindre la capitale, que pour nous, les Bruxellois, qui souffrons de la congestion de notre ville, et qui pourrions ainsi utiliser un nouveau moyen de transport intra-urbain. Le RER est essentiel pour des raisons environnementales, de santé publique et de qualité de vie. Pour que ce projet soit une réussite, il faudra que le fédéral l'accompagne de mesures compensatoires en faveur de notre Région. Ce ne serait que justice pour une Région qui est le premier bassin d'emplois du pays et qui fournit quotidiennement un emploi à près de 350.000 navetteurs.

(Applaudissements sur les bancs du PS)

M. le président.- La parole est à Mme De Pauw.

Mme Brigitte De Pauw *(en néerlandais).- Notre groupe est, lui aussi, favorable au RER. Les propos de certains collègues, qui témoignent d'un mode de pensée insulaire, m'inquiètent. Devons-nous nous enfermer dans notre Région ?*

Une meilleure liaison en transports en commun n'est que l'une des raisons qui poussent les gens à aller vivre en dehors de la ville. Il nous incombe de résoudre les problèmes et de faire en sorte que Bruxelles devienne une Région attirante, offrant une certaine qualité de vie.

Je plaide aussi en faveur du projet Diabolo, qui doit assurer un meilleur accès à l'aéroport de Zaventem et à l'important pôle d'emplois qui l'entoure, non seulement pour les personnes qui vivent en Flandre et travaillent à Bruxelles, mais aussi pour les Bruxellois peu qualifiés qui pourraient y trouver du travail.

De voorzitter.- Mevrouw De Pauw heeft het woord.

Mevrouw Brigitte De Pauw.- Ik sluit mij aan bij het betoog van de heer Madrane. Ook onze fractie is voorstander van het GEN. Ik ben bekommerd om de uitspraken van sommige collega's die getuigen van eilanddenken. Moeten we ons opsluiten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest? We leven in een veranderende wereld. Dit probleem moet ten gronde worden aangepakt.

Een betere verbinding met het openbaar vervoer is niet de enige reden om het gewest te verlaten. Er zijn nog vele andere redenen waarom mensen ervoor opteren om buiten Brussel te gaan wonen. Het is onze taak om ook die problemen op te lossen en ervoor te zorgen dat Brussel een heel aantrekkelijk gewest wordt. Er zullen altijd mensen zijn die liever op het platteland wonen, zoals er ook mensen zijn die de stad verkiezen. We moeten ons in de eerste plaats om deze laatsten bekommeren en zoveel mogelijk maatregelen treffen om de leefkwaliteit in ons gewest

Le problème que j'abordais en février 2007 concernant une série d'autorisations urbanistiques qui n'étaient pas immédiatement délivrées est partiellement résolu. Toutefois, des problèmes subsistent autour de la déviation via Machelen. Le gouvernement bruxellois refuserait de marquer son accord sur l'extension de cette déviation à son territoire. Où en est ce dossier ? Il est important qu'il avance le plus rapidement possible, dans l'intérêt des Bruxellois.

(Applaudissements)

M. le président.- La parole est à Mme Quix.

Mme Marie-Paule Quix *(en néerlandais).- Nous sommes également favorables au RER, dont le chantier progresse difficilement. Les interpellations d'aujourd'hui témoignent des mêmes préoccupations quant à l'issue du projet que celles émises lors de l'audition de M. Lallemand en avril 2007.*

Ce débat s'inscrit néanmoins à un moment propice. Le gouvernement fédéral et les Régions viennent en effet de lancer une étude concernant l'évolution et l'optimisation du RER. Celle-ci permettra notamment de répondre à la question relative aux haltes à prévoir sur le réseau. L'opinion des Régions diverge sur ce point.

Il importe pour mon groupe que ce réseau n'assure pas uniquement le transport des navetteurs, mais aussi celui des Bruxellois, en intégrant notamment les quartiers actuellement mal desservis. L'équilibre entre le confort et la vitesse est essentiel. L'intégration harmonieuse des haltes du RER au tissu urbain est une priorité. Les abords des gares sont en effet peu attirants pour les riverains.

aantrekkelijk te maken.

Bij deze wil ik ook pleiten voor het Diaboloproject, de betere ontsluiting van de luchthaven van Zaventem en de belangrijke werkgelegenheidspool errond. Niet alleen voor de mensen die vanuit Vlaanderen in Brussel komen werken, maar ook voor de vele laaggeschoolden in dit gewest die een beroep kunnen doen op het grote jobaanbod dat daar voor hen is, is het Diaboloproject zeer belangrijk. Er moet snel werk van worden gemaakt.

Het probleem dat ik in februari 2007 aankaartte rond een aantal stedenbouwkundige attesten die niet onmiddellijk werden afgegeven, is gedeeltelijk opgelost. Er blijven echter problemen bestaan rond de aftakking via Machelen. De Brusselse regering zou weigeren haar akkoord te geven over de uitbouw van deze aftakking op haar grondgebied. Hoever staat het met dit dossier? In het belang van de Brusselaars is het belangrijk dat er zo snel mogelijk werk van wordt gemaakt.

(Applaus)

De voorzitter.- Mevrouw Quix heeft het woord.

Mevrouw Marie-Paule Quix.- Net zoals collega's Brigitte De Pauw en Rachid Madrane, zijn wij absoluut voorstander van dit gewestelijk expressnet. De heer Denis Grimberghs heeft terecht gewezen op een resolutie uit 1996, wat aantoont hoe moeizaam dit project verloopt. Bij de voorbereiding van dit betoog heb ik het verslag van de hoorzitting op 18 april 2007 met de heer Luc Lallemand nagelezen. In de interpellaties hoor ik heel wat vragen van toen terugkomen. Deze vragen wijzen op een heel grote bezorgdheid en ongerustheid over de goede afloop.

Dit debat komt hoe dan ook op het juiste moment. Eergisteren lanceerden de federale overheid en de gewesten immers een studie over de verdere evolutie en optimalisering van het GEN. Die studie moet onder andere een antwoord bieden op de brandende vraag naar het aantal haltes op het net waarin dient te worden voorzien. De meningen van de gewesten lopen daarover uiteen. Voor ons is het alleszins duidelijk dat het gewestelijk expressnet er niet alleen kan komen om pendelaars zo snel mogelijk van en naar Brussel te brengen, het moet absoluut ook een efficiënt vervoermiddel zijn voor

Par ailleurs, il me paraît exagéré d'imputer au RER un exode urbain. Il ressort d'une étude de Beliris que 5% des ménages bruxellois de la classe moyenne quitteraient Bruxelles. Mais ne nous laissons pas jeter de la poudre aux yeux : un RER bien conçu est nécessaire pour Bruxelles, même s'il faut un équilibre dans l'offre globale de mobilité, peut-être en envisageant des mesures fiscales.

La Région bruxelloise prévoit-elle des mesures fiscales ? Quelles autres mesures sont-elles prévues pour empêcher cet exode redouté ?

Il s'avère que la qualité de vie insuffisante, et notamment la pression automobile, sont les principales causes de l'exode des Bruxellois.

Par ailleurs, le délai de dix-huit mois initialement prévu pour la délivrance des permis d'urbanisme s'est rapidement avéré irréaliste et a été doublé, notamment en raison des réclamations déposées par les habitants. La concertation avec les habitants est fondamentale. Ce n'est d'ailleurs pas la première fois que ce genre de situation critique se produit.

Pouvez-vous confirmer que le RER sera une réalité dès 2014, conformément aux déclarations de M. Lallemand ?

L'idée d'une communauté urbaine, évoquée cette semaine dans le magazine "Knack", me semble intéressante. Elle ne remet pas en cause le principe de territorialité, mais suppose que les Régions soient prêtes à octroyer des moyens financiers à une sorte de communauté urbaine brabançonne, et à prendre des décisions communes sur des sujets comme la mobilité. Quel est votre point de vue sur cette idée ?

de Brusselaars zelf. Sommige gebieden worden immers niet goed bediend door het openbaar vervoer en daar kan het GEN soelaas bieden.

Een gezond evenwicht tussen comfort en snelheid is essentieel. Zoals de heer Denis Grimberghs reeds zei, dienen die haltes op harmonieuze wijze in het stedelijk weefsel te worden geïntegreerd. Dat is een heel grote zorg van heel wat bewoners, die ook wordt gestaafd door de realiteit, want wonen in de buurt van een station is in Brussel niet meteen aantrekkelijk.

Dat het GEN een exodus uit Brussel op gang zou brengen, lijkt me overdreven. Uit een studie die werd verricht op vraag van Beliris, zou blijken dat 5% van de Brusselse gezinnen, hoofdzakelijk de middenklassegezinnen die hier belastingen betalen, Brussel zou verlaten. Men mag zich daar echter niet door laten misleiden. Volgens mij is een goed geconcipieerd GEN ook voor Brussel belangrijk, onder andere om bepaalde wijken beter te kunnen bedienen. Er moet dus worden gezocht naar een gezond evenwicht in het globale mobiliteitsaanbod. Of daar ook fiscale maatregelen aan moeten worden verbonden, weet ik niet. Ik kan me voorstellen dat de andere gewesten niet meteen vragende partij zijn.

Wordt er gedacht aan fiscale maatregelen? Aan welke andere maatregelen denkt men om die gevreesde exodus tegen te gaan?

Nogal wat mensen verlaten het Brussels Hoofdstedelijk Gewest precies om de dreigende onleefbaarheid, daar hebben de heer Rachid Madrane en mevrouw Brigitte De Pauw reeds op gewezen. De leefbaarheid komt onder druk te staan en 'koning auto' is een van de grote boosdoeners.

Uit de hoorzitting met de heer Luc Lallemand bleek dat ook op het vlak van de stedenbouwkundige vergunningen het schoentje knelt. Als ik het verslag goed gelezen heb, dacht men oorspronkelijk aan een vrij optimistische termijn van 18 maanden voor het afgeven van de vergunningen. Die termijn bleek al snel niet haalbaar en werd verdubbeld. Een deel van die vertraging is te wijten aan het indienen van bezwaarschriften door heel wat bewoners, die zo de procedure verlengen. Mijns inziens is overleg met de buurtbewoners van essentieel belang. Het is trouwens niet de eerste keer dat dit pijnpunt naar

boven komt: enkele weken geleden kregen we hetzelfde verhaal bij de bouw van een biobrandstofinstallatie aan de Heembeekkaai; ook toen waren de inwoners niet te spreken over het gebrek aan communicatie.

Ik ga ervan uit dat de verklaringen van de heer Lallemand van vorig jaar overeind blijven. Dat betekent dat het GEN vanaf 2014 een feit is. Kunt u dat bevestigen?

Het GEN-dossier is zeer complex en tegelijk van fundamenteel belang voor Brussel en het Vlaamse en Waalse achterland. Er is voorzien in tal van overlegstructuren. Is het echter geen tijd om een stap verder te gaan?

In het tijdschrift Knack staat deze week een heel boeiend artikel over Brussel. De auteurs hebben het over de communauté urbaine. Volgens hen heeft die het voordeel dat ze het territorialiteitsbeginsel niet ter discussie stelt, maar wel veronderstelt dat de gewesten bereid zijn om bevoegdheden en financiële middelen af te staan aan een soort van Brabantse stadsgemeenschap, waarin gezamenlijk beslissingen worden genomen over onder meer mobiliteit. Ze voegen eraan toe dat de geesten daar vandaag nog niet rijp voor zijn. Een gelijkaardige constructie bestaat al voor Kortrijk en Rijsel. Mijns inziens gaan de zaken zo traag vooruit omdat het schort aan samenwerking. De communauté urbaine lijkt me dan ook een interessant denkspoor. Wat is ter zake uw standpunt?

M. le président.- La parole est à M. Demol.

De voorzitter.- De heer Demol heeft het woord.

M. Johan Demol *(en néerlandais).- Bien que je ne connaisse pas Copenhague, M. Smet, je doute que son aspect géologique et sa structure soient comparables à celles de Bruxelles.*

Quant à mon expérience en tant que cycliste, elle date d'une époque où vous ne connaissiez pas encore l'existence du vélo.

De heer Johan Demol.- Mijnheer Smet, ik ken Kopenhagen niet en ben er ook nog nooit geweest. Ik betwijfel of het geologisch aspect en de structuur van die stad dezelfde zijn als die van Brussel.

Mijn zoon rijdt dolgraag met de fiets, maar ik wil niet dat hij dat doet in de straten van Brussel. Ik hoef ook weinig lessen te krijgen over het fietsen; ik reed al met de fiets door de straten van Brussel toen u nog niet eens wist dat er zoiets als een fiets bestaat!

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).- Je suis donc plus jeune que vous, M. Demol, et un plus*

De heer Pascal Smet, minister.- Mijnheer Demol, ik ben dan ook jonger dan u, en wellicht is er voor

grand avenir m'attend peut-être.

M. Johan Demol *(en néerlandais).- Je suis né en 1957. Je me réjouis d'entendre que les propos de MM. Fassi-Fihri et Doulkeridis ont des accents du Vlaams Belang ; ils ne font que dire ce que nous répétons depuis longtemps. Notre problème, c'est que nous sommes des visionnaires et que les visionnaires sont toujours des incompris. Nous avons toujours douté de l'utilité et de la faisabilité du RER. Vous agitez des chiffres dépassés et imprécis, et vous avancez comme objectif principal du RER celui de débarrasser les voies d'accès vers Bruxelles de quelques dizaines de milliers de voitures.*

En soi, c'est un objectif louable. Mais la question est de savoir si le RER est crédible. Notre parti a émis des objections fondamentales depuis le début.

Pourquoi miser si fort sur des liaisons radiales de et vers Bruxelles ? Ce faisant, le RER ne répond pas à la majorité des déplacements, fait de trafics divers. Il faut des lignes transversales, aussi bien dans Bruxelles que dans le Brabant flamand.

L'impact sur les flux de mobilité est à peine chiffré. Le RER n'est vraiment pas à la hauteur. On a bâclé des mesures sans en prévoir les effets. C'est une politique inquiétante, pour un pays où les moyens et l'espace sont limités. Ce type de gestion ne bénéficie qu'aux entrepreneurs.

Le coût total reste une grande inconnue. Qui doit payer quoi ? Pour le gouvernement bruxellois, tout va bien tant que les investissements peuvent être endossés par les autorités fédérales et la SNCB. Il y a trois ans, le ministre parlait du financement de mesures d'accompagnement par la Région de Bruxelles-Capitale, mais une vue d'ensemble des mesures et de leur financement se fait attendre.

Qu'adviendra-t-il de la gestion et de l'exploitation ? Pour diverses raisons, dues à un manque de communication et de coordination entre les différents partenaires concernés, l'octroi des permis de bâtir a pris beaucoup de retard dans notre Région. La gestion du système de circulation n'est manifestement pas réglée non plus.

Plusieurs collègues citent une étude récente, dont il ressort que le RER entraînera un exode important de ménages bruxellois vers les zones environnantes.

mij ook een grotere toekomst weggelegd.

De heer Johan Demol.- Ik ben geboren in 1957. Hoe dan ook, ik ben zeer gelukkig, want het betoog van verscheidene sprekers was gekruid met Vlaams Bloktaal. De heren Fassi-Fihri en Doulkeridis zeggen wat wij al zo lang vertellen. Ons probleem is wellicht dat we visionair zijn, en visionaire mensen worden nooit begrepen. Wij hebben steeds grote vraagtekens geplaatst bij het nut en de haalbaarheid van het GEN. Men zwaait met verouderde en onduidelijke cijfers en stelt als centrale doelstelling voorop om enkele tienduizenden wagens van de invalswegen rond Brussel te halen.

Op zich is dat een zeer lovenswaardige doelstelling. De vraag is echter of het GEN zoals het zich nu ontwikkelt, wel geloofwaardig is. Vanaf het begin heeft onze partij, vaak als enige, fundamentele bedenkingen gemaakt.

Waarom wordt zo sterk ingezet op radiale verbindingen van en naar Brussel? Niet enkel het woon-werkverkeer in en rond Brussel is belangrijk. Het leeuwendeel van de verplaatsingen bestaat uit wat men noemt 'het diverse verkeer'. Daar biedt het GEN niet of nauwelijks een antwoord op. Zowel binnen Brussel als in Vlaams-Brabant is er grote nood aan transversale lijnen.

Er zijn amper cijfers over de impact op de mobiliteitsstromen. Het GEN schiet schromelijk tekort. Men heeft met de losse pols gewoon wat maatregelen geschetst en men zal zien waar men uitkomt. Een bedenkelijke politiek voor een land waar de middelen en de ruimte beperkt zijn. Alleen de aannemers varen wel bij een dergelijke vorm van bestuur.

Het totale kostenplaatje is en blijft een groot vraagteken. Wie moet wat betalen? Voor de Brusselse regering is het allemaal goed zolang ze alle investeringen in en om het spoor kan afwentelen op de federale overheid en de NMBS. In antwoord op een vraag van fractielid Jos Van Assche drie jaar geleden sprak de minister over begeleidende maatregelen die het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zal financieren. Deze zijn duidelijk voor rekening van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zelf. Maar een duidelijke overzicht van de maatregelen en hun financiering daarvoor blijft uit.

Nous avons abordé cette problématique depuis le début. Ici et au parlement flamand, nous avons toujours accusé les pouvoirs publics de prendre des décisions par rapport au RER sans en étudier les conséquences, comme celle d'une augmentation de l'exode urbain.

L'impact de cet exode a été minimisé, sans même avoir été étudié. Auditionné au parlement flamand en avril 2005, le représentant de la STIB a été jusqu'à affirmer que l'exode urbain ne pouvait être un argument contre le RER, parce qu'il durait depuis 30 ans et n'était donc pas une conséquence du RER. Il ne tenait manifestement pas compte du fait que le RER pouvait encore augmenter cet exode, alors que la crainte de celui-ci est mentionnée dans l'accord de gouvernement. Le représentant de la STIB a été encore plus loin, en disant qu'il fallait un transport public efficace entre Bruxelles et sa soi-disant périphérie, pour offrir une solution à la réalité du logement.

Ceci m'amène à une cinquième critique fondamentale. Sous le couvert d'une amélioration de la mobilité, le projet de RER jouera un rôle certain dans la politique d'Anschluss de Bruxelles. Il faut ajouter à cela l'illusion que Bruxelles serait le moteur économique de ce pays. C'est faux, car les entreprises et institutions choisissent d'établir leur siège à Bruxelles uniquement pour des fonctions de représentation. L'activité s'opère ailleurs, sur le terrain.

Si le motif est noble, le but véritable semble pervers et la mise en oeuvre est un échec, car le projet ne repose sur rien. C'est pourquoi, nous n'avons jamais accordé notre confiance au RER. A conditions semblables, nous ne le ferons jamais.

Nos critiques se sont toujours révélées à propos. Nous avons appris avant-hier que le nouveau ministre fédéral de la Mobilité a conclu un accord avec les ministres régionaux compétents, portant sur la réalisation d'une étude d'évaluation et d'optimisation du réseau express régional. Or, notre parti plaide depuis des années en faveur d'une étude de faisabilité sérieuse et d'une analyse coûts-bénéfices.

Voilà près de dix ans que le RER nous occupe. Est-ce vraiment notre problème ? Ne ferions-nous pas mieux de nous concentrer sur les transports publics de notre ville ? Il est illusoire de croire que le RER

Wat zal het worden met het beheer en de uitbating? Vorig jaar omstreeks deze tijd werd duidelijk dat de toekenning van bouwvergunningen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest grote vertraging oploopt. Vaak had dit verschillende redenen. Maar die redenen waren wel onder één noemer te vangen: gebrek aan coördinatie en communicatie tussen de verschillende betrokken partners. Het is duidelijk dat ook voor het beheer van het verkeerssysteem nog niets is geregeld.

Een aantal collega's haalden een recente studie aan waaruit moet blijken dat er een grote vlucht van Brusselse gezinnen zal zijn naar de omliggende gebieden. Het is voor ons zeer bevreemdend te moeten vaststellen dat men nu pas wakker wordt terwijl men in het verleden deze bezwaren onder de mat trachtte te vegen. Wij hebben deze problematiek immers vanaf het begin aangekaart. We hebben, zowel hier als in het Vlaamse en federale parlement, steeds aangeklaagd dat de overheid beslissingen in verband met het GEN neemt zonder de consequenties, zoals een toename van de stadsvlucht, te onderzoeken. Meer nog, de impact op de stadsvlucht werd zonder enig studiewerk gelogenstraft en geminimaliseerd. De vertegenwoordiger van de MIVB op de hoorzitting in het Vlaams Parlement in april 2005 ging zelfs zo ver te stellen dat de stadsvlucht geen argument tegen het GEN kan zijn omdat die stadsvlucht al 30 jaar bezig is en dus geen gevolg is van het GEN. Er wordt blijkbaar geen rekening mee gehouden dat het GEN de stadsvlucht nog kan vergroten.

Niettemin spreekt de vrees voor de stadsvlucht duidelijk uit het regeerakkoord. Het is vreemd dat een studie daarover dan zo lang op zich liet wachten. De vertegenwoordiger van de MIVB ging nog verder en stelde dat er nood is aan efficiënt openbaar vervoer tussen Brussel en zijn zogenaamde periferie om een oplossing te bieden voor de woonrealiteit.

Hiermee kom ik tot een vijfde en fundamentele kritiek.

In het licht van de steeds terugkerende en luider klinkende aanspraken van Brusselse politici op Vlaams geld en Vlaams grondgebied, wordt volgens ons de essentie van het hele GEN-opzet duidelijk. Onder het mom van een verbetering van de mobiliteit zal het plan een duidelijke rol spelen

va augmenter l'offre du transport en commun à Bruxelles. L'usage de trains dans la ville est néfaste.

Le développement d'un bon réseau de métro par exemple, qui relierait les importants pôles économiques autour de notre ville, améliorerait incontestablement le trafic domicile-travail, sans provoquer un exode urbain. Cela inciterait peut-être même les gens à s'installer à Bruxelles.

Pour une fois, nous aurions ainsi entrepris quelque chose de positif pour l'avenir de la Région.

in de Anschlusspolitiek van Brussel. Koppel dat aan het sprookje dat Brussel de motor is van het economisch leven van dit land, en het plaatje is compleet.

Brussel is niet de motor, wel het waterhoofd van het economisch leven in dit land. Enkel om representatieve functies kiezen bedrijven, instellingen en organisaties om hun hoofdzetel in Brussel te vestigen. De activiteit wordt op het terrein elders gepresteerd. De dag dat Brussel haar hoofdstedelijke rol niet meer wil of kan spelen, dan spat het waterhoofd als een zeepbel uit elkaar.

Ik vat ons standpunt samen: de aanleiding is nobel, het echte doel lijkt pervers en de uitvoering loopt in het honderd, gewoon omdat het plan amper onderbouwd is. Daarom hebben wij nooit ons vertrouwen gesteld in het GEN. In gelijkblijvende omstandigheden zullen wij dat ook nooit doen.

U kunt nu misschien een beetje meewarig doen over "de oppositiepartij die steeds aan de kant gaat staan", maar onze kritische opmerkingen zijn steeds ter zake gebleken. Eergisteren bereikte ons het nieuws dat de nieuwe, maar voorlopige, federale minister van Mobiliteit met de bevoegde gewestministers een akkoord heeft gesloten over een studie voor de evaluatie en optimalisering van het gewestelijk expressnet. Onze partij pleit reeds jaren voor een ernstige en degelijke haalbaarheids-studie en een kosten-batenanalyse waarin alle effecten in rekening worden gebracht. Men is daar nooit op ingegaan.

Ik heb al bijna tien jaar zitting in het parlement en even zo lang zijn wij hier over het GEN bezig. Is dat echt ons probleem? Concentreren wij ons beter niet op het openbaar vervoer in de stad? Sommigen in het halfrond hopen met het GEN het aanbod van het openbaar vervoer in de stad te kunnen vergroten. De heer Grimberghs is daar een grote voorstander van. Maar dat is een illusie. Het begrip GEN voor de verbinding van de stad met haar wijde omtrek is op zich al achterhaald. Het gebruik van treinen in de stad is uit den boze.

Om dat aan te tonen, grijp ik terug naar de geschiedenis van de Parijse metro, de eerste metro ter wereld. Op het einde van de negentiende eeuw wilde men het centrum van Parijs met de buiten-steden verbinden. Oorspronkelijk dacht men aan de aanleg van een soort gewestelijk expressnet. Maar

al vlug besefte men dat het door een stad als Parijs laten rijden van zware treinen niet echt een goed idee was en koos men uiteindelijk voor lichtere, ondergrondse treinen, het begin van de Parijse metro.

De uitbouw van een degelijk netwerk van bijvoorbeeld de metro met aansluiting op belangrijke economische polen rond onze stad, zoals de luchthaven, de industriezones van Groot-Bijgaarden, Vilvoorde en Zellik, zou het woon-werkverkeer zeker verbeteren, zonder een stadsvlucht te veroorzaken. Het zou misschien zelfs mensen aansporen zich in Brussel te vestigen, omdat ze dankzij een efficiënt openbaar vervoer snel hun werk kunnen bereiken, zoals dat ooit is geweest.

Zo zouden wij voor een keer iets positiefs hebben ondernomen voor de toekomst van het gewest.

M. le président.- La parole est à Mme Delforge.

Mme Céline Delforge.- Le RER, on en parle depuis longtemps. Il faut s'interroger sur son utilité et sur l'opportunité de son installation. Le but initial était d'opérer un transfert modal de la voiture vers les transports en commun pour les navetteurs. Cela correspond tout à fait à l'objectif que notre Région s'est fixé il y a bien longtemps déjà : une diminution à concurrence de 20% de la pression automobile. Mais, pour le moment, les nouvelles ne sont pas très bonnes. Tout ce que l'on voit du RER, ce sont des travaux et des désagréments, tandis que les délais de finalisation s'allongent.

On parle maintenant de 2018 pour son arrivée. Or, la situation devient critique pour les Bruxellois en termes d'asphyxie automobile. En outre, la STIB, dans la définition de son réseau, s'efforce, à la demande du parlement, de tenir compte du RER. C'est logique, car on ne restructure pas l'ensemble du réseau de transports publics dans une ville sans tenir compte de l'arrivée d'un nouveau venu, que l'on espère réellement bien implanté.

Or, nous rencontrons un réel problème. Il suffit d'écouter les usagers dans le tram ou le métro. Ils ont l'impression que le gros des moyens a été dédié à la restructuration des transports en commun afin de pouvoir répondre aux demandes massives aux heures de pointe, à savoir à celles des navetteurs.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- De oorspronkelijke doelstelling van het GEN bestond erin om het autoverkeer met 20% te doen dalen en meer pendelaars op het openbaar vervoer te doen overschakelen. Het nieuwe streefdoel voor de realisatie van het GEN is 2018. Het verkeersinfarct dat Brussel in zijn greep houdt, is nochtans een zeer dringend probleem. Op verzoek van het parlement houdt de MIVB ook rekening met het GEN, want de twee netwerken moeten uiteraard goed op elkaar worden afgestemd.*

De meeste gebruikers hebben de indruk dat de investeringen van de MIVB vooral dienen om de dienstverlening tijdens de spitsuren te verbeteren. Wie tijdens de daluren het openbaar vervoer gebruikt, is de pineut. Ik hoop dat het GEN ook de Brusselaars tot voordeel zal strekken en dat het voldoende haltes zal hebben. Blijkbaar krijgt de regering binnenkort 65 miljoen euro om jaarlijks één kilometer metrolijn aan te leggen, terwijl het GEN er pas veel later komt. Dat is volledig absurd. Het GEN moet zo snel mogelijk worden gerealiseerd om het metronetwerk aan te vullen.

Het gaat van kwaad naar erger. Ik heb vernomen dat de gewesten en de federale overheid een studie ter waarde van 1,2 miljoen euro hebben besteld over de optimale exploitatie van het GEN. Het is

Les usagers bruxellois voient aujourd'hui la qualité de leurs déplacements se dégrader lorsqu'ils n'entrent pas dans le flux des navetteurs. Nous attendons ce RER, dont on espère qu'il profitera aux Bruxellois, puisqu'il constitue une nouvelle voie de pénétration dans la ville. Nous souhaitons donc la création de toute une série d'arrêts qui pourront également servir aux déplacements intra-bruxellois. Or, nous allons recevoir une somme de 65 millions d'euros qui nous permettrait de réaliser annuellement un kilomètre de métro ! C'est évidemment absurde ! Il faudrait plutôt que ce RER puisse être rapidement rendu opérationnel et permettre de doubler le métro là où c'est nécessaire, de pallier les lacunes aux endroits où il n'existe aucun transport sur rail en site propre et de créer des voies de tram rapide pour les Bruxellois.

Plus ça va, moins ça va ! En outre, on apprend qu'une étude vient d'être commandée, pour la coquette somme de 1,2 million d'euros, par les Régions et le fédéral, afin de savoir comment on va optimiser le RER ! C'est piquant ! On parle du RER depuis longtemps et il est peut-être temps de s'interroger sur ce que l'on veut en faire ! Je m'inquiète : on n'y avait pas pensé auparavant ? Toutes les études concernant les mesures d'accompagnement n'auraient donc servi à rien ? Je m'inquiète d'autant plus que le ministre wallon des Transports, André Antoine, se réjouit du fait que le RER va pouvoir absorber la saturation automobile. Cela ne signifie donc nullement que l'on va effectuer un transfert modal, mais que le RER va uniquement servir à absorber l'augmentation des déplacements, sans améliorer la qualité de vie des Bruxellois ! Personnellement, je préférerais que le million d'euros consacré à cette étude serve à réaménager des voiries, afin de diminuer la capacité automobile.

Je m'inquiète également, car je constate qu'en Wallonie, on continue à bâtir, à octroyer des permis. M. Draps l'a souligné lors de notre premier débat sur la mobilité. On bâtit de manière tout à fait absurde, à coups de lotissements impossibles à desservir en transports en commun. A cet égard, je lance un appel au cdH afin qu'il fasse entendre raison à ses amis wallons.

(Rumeurs)

Je commence donc à m'inquiéter. La Région va participer à cette étude. A Bruxelles, nous savons ce

wel kras dat er pas na al die jaren wordt nagedacht over de toekomst van het GEN. De Waalse minister van Transport André Antoine vindt het bijvoorbeeld een goede zaak dat de druk van het autoverkeer zal afnemen, maar rept met geen woord over de levenskwaliteit van de Brusselaars. Ik zou er de voorkeur aan geven dat het geld van de studie wordt geïnvesteerd in de heraanleg van de Brusselse wegen met het oog op de vermindering van het autoverkeer.

In het Waals Gewest blijft men kwistig bouwvergunningen uitdelen, vaak op plaatsen die zo goed als onbereikbaar zijn met het openbaar vervoer. Ik roep de leden van het cdH op om hun Waalse partijgenoten tot enige redelijkheid aan te manen.

(Rumoer)

Ik word stilaan ongerust. Het gewest wil dat het GEN in voldoende en goed bediende haltes voorziet binnen Brussel, zodat het niet alleen voor de pendelaars, maar ook voor de Brusselaars voordelen biedt. Momenteel kan de MIVB het grote aantal pendelaars niet opvangen, met alle gevolgen van dien voor de Brusselse mobiliteit.

Sommige Waalse ministers verheugen er zich al over dat het GEN meer pendelaars zal kunnen vervoeren. Vanuit Brussels standpunt dient het GEN echter te zorgen voor een betere levenskwaliteit in de stad en voor een daling van de vervuiling met CO2 en fijn stof.

Gezien de tegenstrijdige belangen zou ik graag weten hoe de studie zal worden aangewend.

De Vlaamse en de Waalse regering zijn blij dat er een verbinding komt met industrie- en kantoorzones buiten Brussel. Is het misschien de bedoeling dat het GEN de totale hoeveelheid verplaatsingen doet stijgen en de economische activiteiten versnippert?

(Applaus)

que nous voulons : des haltes bien desservies, à des fins de transport intrabruxellois. De même, nous souhaitons que le réseau de la STIB ne soit pas uniquement destiné à transporter des navetteurs - ce qui serait le cas si le nombre de haltes RER se révélait insuffisant. Nous le constatons d'ailleurs maintenant : pour absorber le flux de voyageurs pendant la journée et la semaine, il faut inévitablement transporter beaucoup de navetteurs sur le réseau STIB. Les moyens n'étant pas extensibles, les autres modes de déplacement en pâtissent. Ce n'est pas la faute de la STIB, mais une conséquence de la situation actuelle.

Certains ministres wallons se réjouissent déjà de notre supposée capacité à absorber plus de navetteurs. Or, ce n'est pas le but, qui est d'aboutir à un transfert modal et d'améliorer la qualité de la vie urbaine et, au-delà de nos limites régionales, de diminuer la pollution en CO2 et en particules fines, dont nous souffrons de plus en plus, comme en témoignent les alertes répétées aux pics de pollution. La santé de chaque citoyen de Belgique est concernée.

Dès lors, M. le ministre, j'aimerais bien savoir à quoi servira cette étude, étant donné l'existence d'intérêts contradictoires. Quelle est la position de la Région ?

Enfin, les gouvernements flamand et wallon se réjouissent de voir desservis des zonings industriels et de bureaux - en dehors de Bruxelles. Le RER va-t-il, au final, servir à augmenter la masse globale de déplacements en morcelant les activités économiques et, par conséquent, en augmentant les besoins en mobilité globale ?

(Applaudissements)

M. le président.- La parole est à Mme Teitelbaum.

Mme Viviane Teitelbaum.- En octobre dernier, j'avais déjà interpellé le ministre-président au sujet du chiffre de 1.031.000 d'habitants qu'avait atteint notre Région au 1er janvier 2007. Il reflétait une évolution que n'avait plus connue la Région depuis 1980. Cette situation apparaissait comme confortable, puisque la Région voyait son potentiel démographique augmenter.

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).- Op 1 januari 2007 had het Brussels Hoofdstedelijk Gewest 1.031.000 inwoners. Sinds 1980 neemt de bevolking toe. Dat lijkt een comfortabele situatie.*

Deze stijging verbergt echter een dubbele beweging. Al jaren verlaten veel Brusselaars, vooral uit de middenklasse, de hoofdstad. In 2006 ging het om ruim 12.000 personen. Dit wordt

A l'analyse, un double constat s'imposait cependant. D'une part, depuis plusieurs années, de nombreux Bruxellois, surtout à revenus moyens et aisés, désertent la capitale pour s'installer aux alentours de Bruxelles. Comme l'a fait remarquer M. Doulkeridis, en 2006 plus de 12.000 personnes ont ainsi quitté Bruxelles pour le Brabant wallon ou la Flandre. D'autre part, ces départs sont compensés par un autre mouvement de nouveaux arrivants provenant d'Europe et d'ailleurs.

Cette augmentation de la population ne doit donc pas masquer l'exode urbain des ménages bruxellois à revenus moyens et supérieurs, qui suscite des questions en termes de rentrées fiscales. Cette situation pourrait encore s'aggraver, puisque l'étude d'incidence réalisée à la demande de Beliris démontre que la mise en place du RER pourrait provoquer une migration de 5% des ménages bruxellois vers la périphérie à l'horizon 2015.

Le RER permettra d'atteindre rapidement le coeur de la ville. Nombre de jeunes ménages seront alors poussés à déserter, en raison de la hausse des prix immobiliers, et trouveront dans ce moyen de transport un argument en faveur de ce déménagement. Cet aspect a-t-il été pris en compte dans le projet de mise en place du RER ? Quelles mesures permettraient-elles de corriger ces effets négatifs ?

Par ailleurs, la réalisation du RER comporte une contradiction. Ce réseau est censé répondre au problème de pollution dans la ville, mais sa création suppose que l'on abîme de nombreux arbres. Par ailleurs, si on ne construit pas d'écoducs en même temps que le RER dans la Forêt de Soignes, on portera atteinte à la vie des animaux, à la faune et à la flore. C'est un sujet sérieux, même si Mme Dupuis m'a répondu en commission que les animaux n'étaient pas classés !

M. Christos Doulkeridis.- Il y aura un écoduc.

Mme Viviane Teitelbaum.- Mais ce n'est pas encore prévu dans le permis. On ne peut pas vouloir d'une part améliorer la situation écologique, et d'autre part abîmer la nature en se disant satisfait du résultat.

(Applaudissements)

gecompenseerd door inwijking uit Europa en daarbuiten.

De toename van de bevolking belet dus niet dat er een stadsvlucht aan de gang is, die gevolgen heeft voor de fiscale inkomsten van het gewest. De effectenstudie op vraag van Beliris geeft aan dat het GEN ertoe zou leiden dat 5% van de Brusselse gezinnen tegen 2015 naar de rand zou vertrekken.

Veel jonge gezinnen ondervinden immers problemen met de hoge vastgoedprijzen en de gemakkelijke GEN-verbinding zou een bijkomend argument vormen om de stad te verlaten. Hebben de bedenkers van het GEN daarmee rekening gehouden? Hoe zullen ze dit negatieve effect corrigeren?

Het GEN moet ook de vervuiling in de stad tegengaan, maar om het aan te leggen, moeten er wel heel wat bomen sneuvelen. Als er tegelijk met het GEN geen ecoducten gebouwd worden in het Zoniënwoud, betekent dat een ernstige bedreiging voor de fauna en flora. Dat is ernstig, ook al antwoordde mevrouw Dupuis in de commissie dat dieren niet beschermd zijn!

De heer Christos Doulkeridis *(in het Frans).- Er komt een ecoduct.*

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).- Maar dat staat nog niet in de vergunning. U kunt niet de natuur vernietigen om de ecologische situatie te verbeteren.*

(Applaus)

M. le président.- La parole est à M. Smet.

M. Pascal Smet, ministre.- Je vais d'abord répondre aux questions qui m'ont été posées, puis je donnerai un avis plus politique.

Le RER est un projet qui nécessite la collaboration de l'Etat fédéral et des trois Régions, même si son ossature centrale est le chemin de fer, qui relève des compétences fédérales. C'est probablement un des principaux problèmes dans ce dossier.

C'est la convention RER qui précise les modalités de la coordination, qui s'effectue à trois niveaux. Premièrement, au niveau stratégique au travers d'un comité exécutif des ministres de la Mobilité. Deuxièmement, au niveau tactique au travers d'un comité de pilotage réunissant les représentants des ministres compétents, de l'administration et des quatre opérateurs belges. Troisièmement, au niveau opérationnel par le biais d'un groupe réunissant les quatre opérateurs.

Le comité de pilotage est constitué de douze membres, dont trois représentent la Région bruxelloise. Le premier est mandaté par moi-même en tant que ministre de la Mobilité, le deuxième par l'administration régionale et le troisième par la STIB. Ces trois membres se concertent dans le cadre des travaux de pilotage menés par le comité. Ils parlent évidemment d'une seule voix.

La convention RER a été publiée officiellement au Moniteur le 1er mars 2006 et le comité de pilotage a été installé officiellement le 28 avril 2006. Depuis lors, il s'est réuni onze fois. La présidence de ce comité incombe au service public fédéral Mobilité et Transport. Le comité de pilotage s'est réuni le 15 février 2008. On notera la présence à cette réunion du nouveau ministre fédéral de la Mobilité, Yves Leterme, qui a exprimé un message fort de soutien au projet de RER.

En 2007, le comité de pilotage a demandé à la SNCB de prendre l'initiative de réunir le groupe opérationnel, dont elle assure la présidence. Ce groupe s'est réuni pour la première fois le 17 janvier 2008. Cette réunion a été consacrée aux modalités de travail du groupe, qui a décidé de créer des sous-groupes thématiques permettant d'approfondir certains sujets. La prochaine réunion est programmée pour le 20 mars 2008. Si le groupe opérationnel ne s'est réuni officiellement qu'au

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans)*.- *Het GEN is een project waarvoor de federale overheid en de drie gewesten moeten samenwerken, ook al gaat het om een spoorwegproject, dat onder de federale bevoegdheid valt.*

Het GEN-akkoord bepaalt de coördinatieregels. De coördinatie gebeurt op drie niveaus: op strategisch niveau via een uitvoerend comité met de mobiliteitsministers; op tactisch niveau via een stuurcomité met de vertegenwoordigers van de bevoegde ministers, het bestuur en de vier Belgische operatoren; op operationeel niveau via een groep met de vier operatoren.

Het stuurcomité is samengesteld uit 12 leden, waarvan 3 vertegenwoordigers van het Brussels Gewest (1 vertegenwoordiger van de minister van Mobiliteit, 1 vertegenwoordiger van het gewestbestuur en 1 vertegenwoordiger van de MIVB). Die drie vertegenwoordigers plegen overleg om met een stem te spreken. Het voorzitterschap wordt waargenomen door de FOD Mobiliteit en Vervoer.

Het stuurcomité is opgericht op 28 april 2006 en is voor het eerst bijeengekomen op 15 februari 2008. Op die vergadering heeft de nieuwe federale minister van Mobiliteit Yves Leterme zijn steun aan het GEN-project betuigd.

In 2007 heeft het stuurcomité de NMBS gevraagd de operationele groep bijeen te roepen. Die vergadering heeft plaatsgehad op 17 januari 2008. Er werden meerdere thematische subgroepen opgericht. De volgende vergadering zal plaatsvinden op 20 maart 2008. Het is niet omdat de groep pas begin dit jaar is samengekomen, dat er geen contacten tussen de operatoren zijn geweest. De vier operatoren hadden, in afwachting van de officiële oprichting van de groep, een task force opgericht om informatie over de voortgang van het project uit te wisselen.

Er is ook overleg tussen Brussel Mobiliteit en de MIVB. Brussel Mobiliteit heeft aan de MIVB voorstellen gedaan om overlappingen te voorkomen en die sectoren te bedienen waar nu nog geen openbaar vervoer is. Brussel Mobiliteit heeft ook de uitwisseling van bepaalde lijnen tussen de operatoren voorgesteld. Mijnheer Grimberghs, de toekomstige metro op de Noord-Zuidas hoeft niet

début de cette année, il ne faut pas penser pour autant qu'il n'y a aucun contact entre les opérateurs. Ainsi, les quatre opérateurs ont créé, dans l'attente de la constitution officielle de ce groupe, une "task force" RER qui a permis de nombreux échanges d'informations nécessaires à l'avancement du projet.

A ce stade, Bruxelles Mobilité et la STIB se concertent. Bruxelles Mobilité a fait à la STIB des propositions visant à mettre en évidence les doublons et les secteurs non couverts par l'offre de transports en commun présente à Bruxelles. Elle a également proposé des échanges de lignes entre opérateurs. M. Grimberghs, je ne pense pas qu'une future liaison métro nord-sud ferait double emploi avec la ligne 26. Bien d'autres tracés sont possibles. A mon avis, une nouvelle ligne de métro devrait partir de l'hôpital militaire de Neder-Over-Heembeek, passer par la place Peter Benoit, Schaerbeek Formation et Schaerbeek. Il s'agit d'un secteur totalement différent.

M. Denis Grimberghs.- Je n'ai pas dit que le RER devait être systématiquement un dédoublement. Et vous nous prouvez qu'il est possible de réfléchir au type d'investissements à réaliser pour éviter ces dédoublements.

M. Pascal Smet, ministre.- C'est ce que nous faisons.

M. Denis Grimberghs.- On a fait le contraire pendant très longtemps. Les lignes de métro actuelles circulent souvent sur des sites de chemin de fer. C'est maintenant qu'il faut saisir l'opportunité.

M. Pascal Smet, ministre.- Depuis trois ou quatre ans, nous y réfléchissons. Il en est tenu compte dans le contrat de gestion, et ce sera également le cas dans IRIS 2.

Un autre point important est l'intégration tarifaire entre les opérateurs. Evidemment, c'est à plus long terme, car un grand débat est indispensable : qui paiera quoi ? En cas d'intégration tarifaire, un des participants doit plier : sera-ce la STIB, la Région bruxelloise, la SNCB, De Lijn ? La question reste ouverte.

Une troisième catégorie de questions précises concerne la STIB, les arrêts, le rôle de la STIB, la concertation. J'y reviendrai tout à l'heure plus en

noodzakelijk een overlapping met lijn 26 te vormen. Er zijn heel wat andere trajecten mogelijk. Ik denk bijvoorbeeld aan een metro die vanaf het militair ziekenhuis in Neder-Over-Heembeek via het Peter Benoitplein naar Schaarbeek-Vorming en Schaarbeek rijdt. Dat is een totaal andere sector.

De heer Denis Grimberghs *(in het Frans).- Ik heb niet gezegd dat het GEN systematisch voor overlappingen zal zorgen. Uw reflectie bewijst dat het mogelijk is om dergelijke overlappingen te voorkomen.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Dat is inderdaad wat wij trachten te doen.*

De heer Denis Grimberghs *(in het Frans).- Men heeft lang het tegendeel gedaan. De huidige metro's rijden vaak op spoorwegterreinen.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Daarmee is rekening gehouden in het beheerscontract en in IRIS 2.*

De harmonisatie van de tarieven is pas mogelijk als de betrokken partijen (de MIVB, het Brussels Gewest, de NMBS en De Lijn) zijn overeengekomen wie wat zal betalen.

Strikt genomen is het spooraanbod van het GEN een zaak van de NMBS, evenals de plaatsing van de haltes en het overleg met de gewesten. Het Brussels Gewest heeft dat trouwens zo gewild. De logica van de NMBS is er één van vervoer tussen steden en niet van vervoer binnen één enkele regio.

détails en répondant aux questions de M. Grimberghs.

Stricto sensu, la définition de l'offre ferroviaire du RER relève de la SNCB et la définition des arrêts de la concertation entre la SNCB et les Régions. C'est clair : nous avons souhaité que le RER dépende de la SNCB. Elle l'étudie donc avec une logique ferroviaire, laquelle consiste normalement à garantir une liaison entre les villes et non, instinctivement, à organiser un transport dans une aire subrégionale. C'est un des problèmes auxquels nous sommes confrontés.

Evidemment, nous ne pouvons pas laisser à la seule SNCB le choix de l'implantation des nouveaux arrêts, malgré le fait que leur réalisation incombe à Infrabel. Soyons clairs : ces arrêts ne seront pas payés par la Région bruxelloise, ni par Beliris où demeure alors le risque de faire payer indirectement la Région bruxelloise. Chacun d'entre nous en est convaincu, mais il s'agira de tenir le même message devant nos partis ; en effet, tout parti, tant wallon que flamand, tient parfois d'autres agendas et d'autres objectifs. Il est donc important que tous les Bruxellois, tous partis confondus, tiennent le même discours.

Sans être trop négatifs, nous ne pouvons pas oublier que plusieurs projets sont en cours de préparation, voire d'exécution. Je pense à Vivier d'Oie, Arcade, Germoir, Gare de l'Ouest, Simonis, CERIA, Moensberg ; j'y reviendrai en détails. La STIB, de son côté, veille en particulier à adapter son réseau pour améliorer les correspondances entre le chemin de fer et les transports publics bruxellois. Je pense au terminus du tram à Boondael, au bouclage de la petite ceinture à la gare de l'Ouest. Les arrêts font l'objet d'une étude de localisation. La question est importante et une nouvelle étude a été lancéee.

La Région a toujours exprimé le point de vue selon lequel le RER ne devait pas seulement être un outil performant au service des navetteurs, mais qu'il devait aussi bénéficier aux Bruxellois. Le PRAS (Plan régional d'affectation du sol) a mis en avant 45 gares existantes et nouvelles. Notre PRD (Plan régional de développement) a certes repris le schéma officiel de la SNCB en matière de lignes ferroviaires, mais il y a superposé la demande de gares régionales résultant du PRAS. Certaines, dont Verboeckhoven, Rogier et Saint-Josse, ne sont pas encore avalisées par les instances officielles de la

We kunnen de keuze van de haltes niet aan de NMBS alleen overlaten, hoewel Infrabel ze moet plaatsen. Het gewest zal niet instaan voor de financiering, ook niet via Beliris (want dan dreigt het alsnog onrechtstreeks de rekening te moeten betalen). Alle Brusselse mandatarissen moeten dat standpunt binnen hun partijen verdedigen.

Een aantal projecten zijn in voorbereiding: Diesdelle, Arcade, Germoir, Weststation, Simonis, CERIA en Moensberg. De MIVB stelt alles in werking om zijn netwerk aan te passen en de overstap op het treinverkeer te verbeteren. Ik denk hierbij aan het eindpunt van de tram in Boondaal en aan de afwerking van de kleine ring ter hoogte van het Weststation.

Aan de keuze van de haltes is een nieuwe studie gewijd, die bijna klaar is.

Het Brussels Gewest heeft steeds het standpunt verdedigd dat het GEN niet alleen een cadeau voor de pendelaars mag zijn, maar ook voordelen moet bieden voor de Brusselaars. In het gewestelijk bestemmingsplan (GBP) is er sprake van 45 GEN-stations. Het Gewestelijk Ontwikkelingsplan (GEWOP) volgt het officiële spoorwegschema van de NMBS, maar voegt er nog een aantal haltes aan toe. Voor sommige daarvan, waaronder Rogier, heeft de NMBS nog geen groen licht gegeven.

In de overeenkomst over het GEN van 4 april 2003 wordt er geen definitieve selectie van stations gemaakt. Er wordt pas een keuze gemaakt na de realisatie van de studie die in artikel 13 wordt vermeld. Overigens is die studie nog maar net van start gegaan. Ze is gebaseerd op alle vorige studies die de drie gewesten en het GEN lieten uitvoeren en zal aanleiding geven tot een aantal voorstellen.

Er zal voor elke lijn een afweging moeten worden gemaakt tussen de reissnelheid en het aantal haltes. Dat is niet eenvoudig. Het spreekt voor zich dat een trein die om de twee minuten stopt, niet bijster veel succes zal hebben.

Het GEN zal naar planning 169 haltes tellen, waarvan 45 in het Brussels Gewest. De Brusselse regering wil dat het GEN zoveel mogelijk Brusselse haltes aandoet.

We moeten erover waken dat de NMBS voor het

SNCB.

La convention RER du 4 avril 2003 ne tranche pas en ce qui concerne les gares. La sélection des gares et des points d'arrêt est renvoyée à un arbitrage à réaliser après l'étude reprise à l'article 13 et qui vient d'être finalement initialisée lors de la conférence interministérielle d'avant-hier. Cette étude finale est par conséquent très importante. Elle s'appuie sur toutes les études antérieures menées par les trois Régions et par le fédéral, notamment concernant la modélisation IRIS 2 mise au point par Stratec pour la Région. Stratec fait partie du consortium adjudicataire de l'étude RER.

Encore une fois, cette étude sera essentielle, puisqu'elle va chapeauter toutes les autres, les synthétisera et reprendra des propositions. Le moment est donc venu d'être très attentif à son déroulement.

Un arbitrage devra nécessairement être réalisé entre la vitesse commerciale d'une ligne, qui doit rester attractive pour les navetteurs, et la précision de la desserte dans la Région. Cet équilibre est très difficile à trouver. Nous devons rester conscients de ce que peu de personnes prendraient un train qui s'arrêterait partout et qu'il nous faut donc trouver un équilibre. Tout le monde en est bien convaincu.

Pour mémoire, 169 gares existantes et potentielles sont prévues dans le réseau RER tel que défini à ce jour, dont 45 en Région bruxelloise. Pour maximiser les chances que les gares bruxelloises soient maintenues dans le futur réseau optimisé, la Région a toujours défendu le point de vue qui suit.

Il importe de veiller à ce que le matériel commandé par la SNCB soit spécifiquement RER, équipé de larges portes côté quai, et doté d'une grande capacité d'accélération, afin de pouvoir interposer de nouvelles gares dans le réseau sans trop pénaliser la vitesse commerciale. Cela dit, la SNCB n'était pas du tout convaincue, puisqu'elle veut utiliser ces mêmes rames à Anvers ou autour de cette ville, par exemple.

Ensuite, il importe de se doter d'un outil de modélisation afin de simuler plusieurs variantes de réseau et d'horaire RER à impliquer dans les autres segments de l'offre. Nous devrons tenir compte des caractéristiques précises du matériel, en mesurant les aspects critiques et en proposant des solutions

GEN specifiek materieel bestelt, met bredere deuren en een groter acceleratievermogen, zodat de reissnelheid niet in het gedrang komt. De NMBS was van plan materieel te bestellen dat ook elders kon worden ingezet, bijvoorbeeld in en rond Antwerpen.

In het samenwerkingsakkoord is voorts geld uitgetrokken om een simulatiemodel op punt te stellen, zodat we trajecten en dienstregelingen kunnen simuleren teneinde het GEN zo goed mogelijk te integreren in het bestaande net.

Tot slot wordt de laatste hand gelegd aan een analytische studie naar de potentiële reizigers rond elke bestaande of geplande halte (gewenst traject uitgaande van het vertrekpunt en de eindbestemming). De conclusies van die studie zullen normaal gezien positief uitvallen voor de Brusselse haltes, aangezien het aantal potentiële reizigers er hoger is dan in de rand.

Het gewest houdt vast aan het principe van de 45 haltes die in het GBP en het GewOP zijn ingeschreven en wacht op de resultaten van de studie om de onderhandelingen aan te vatten. Die studie zal binnen 8 tot 10 maanden afgerond zijn. Het gewest heeft tot nu toe geweigerd om toegevingen te doen. Die krachtdadige houding heeft geleid tot de aanvaarding van de halte Mouterij op lijn 161, de haltes Arcade en Diesdelle op lijn 26 en de halte Ceria-Coovi op lijn 50A. Het zal evenwel moeilijker zijn om de NMBS te overtuigen van het nut van de drie potentiële haltes op het ondergronds traject van lijn 161, namelijk Verboeckhoven, Rogier en Sint-Joost.

De weg naar een akkoord van de NMBS over de nieuwe haltes is bezaaid met heel wat struikelblokken: de traditie om langeafstandstreinen te bevoorrechten, technische problemen en plaatsgebrek. Ik denk echter niet dat we al te pessimistisch moeten zijn.

Met betrekking tot het rollend materieel heb ik al verwezen naar de discussies in het stuurcomité.

Er komen 95 nieuwe dieseltreinen met ongeveer 17.000 zitplaatsen, bovenop de 181 gemoderniseerde dubbele treinen MS66-79, met 32.000 zitplaatsen.

pour y remédier. Cette étude de modélisation dynamique a été financée par l'accord de coopération en y associant la SNCB.

Par ailleurs, nous devons mener une étude analytique de la clientèle potentielle autour de chaque gare existante ou potentielle, en partant des lignes désirées en termes de point de départ et de destination des usagers. Cette étude a été finalisée pour être intégrée dans le socle d'études sur lequel s'appuie le travail qui examine l'article 13.

Evitons donc de sombrer dans le pessimisme. La Région agit et doit mener à terme cette étude en collaboration avec les Régions flamande et wallonne et le pouvoir fédéral.

Les conclusions de ces travaux sont plutôt rassurantes pour nos gares bruxelloises, car le potentiel de toutes nos gares est supérieur à celui de la périphérie, eu égard, bien évidemment, à notre densité urbaine. Ce potentiel, certes intuitif, a pu être qualifié gare par gare, en définissant le besoin idéal en parkings de voitures et vélos pour garantir une bonne intermodalité, sans oublier les transports en commun.

La Région n'a donc, à ce stade, pas cédé sur le principe des 45 gares du PRAS-PRD, car elle attend les résultats de l'étude pour entamer les négociations. L'étude finale sera prête dans huit à dix mois. Nous estimons aussi qu'il ne sert à rien de nous découvrir avant, en cédant partiellement du terrain. Jusqu'à présent, cette attitude ferme a déjà permis d'engranger les haltes Germoir à Etterbeek/Ixelles sur la ligne 161, Arcade à Watermael-Boitsfort sur la ligne 26, ainsi que la halte Vivier d'Oie sur la même ligne.

La gare de CERIA-COOVI, sur la ligne 50A à Anderlecht est également acceptée à présent par la SNCB, en raison du campus d'importance suprarégionale qui a été créé, des différentes activités économiques qui y sont implantées et de l'excellente connexion via le métro tant vers Erasme que vers le centre d'Anderlecht. Seront probablement beaucoup moins faciles à défendre les trois gares potentielles de la partie souterraine de la ligne 161 : Verboeckhoven, Rogier, Saint-Josse.

Certes, il reste encore du chemin pour obtenir l'accord de la SNCB à propos des nouvelles haltes. Ce chemin est parfois semé d'embûches, qui

Eind november ontving de NMBS de definitieve offertes, met telkens twee tot vier mogelijkheden. Deze offertes zijn bijna volledig geanalyseerd en het directiecomité van de NMBS kreeg een eerste concreet voorstel. Binnenkort bespreekt het dit met het stuurcomité.

Sinds de parlementaire resolutie van april 2007 komt een overlegcomité met Infrabel en het gewest regelmatig samen onder voorzitterschap van mijn kabinet. Ook mevrouw Dupuis en de minister-president zijn hierbij betrokken.

Alle aanvragen voor attesten en vergunningen worden zo spoedig mogelijk behandeld. Voor lijn 50A werd een vergunning aangevraagd op 21 december 2007 en die komt er tegen juni 2008. De werken gaan van start tegen augustus 2009. Voor lijn 161 werd de vergunning afgegeven op 8 januari 2008, maar de gemeente stelde een beroep in. De werken zijn gepland voor eind 2008. Voor lijn 124 was er een attest op 27 april 2007. De vergunning komt er midden maart 2008 en de werken beginnen in juni 2009.

Mevrouw De Pauw, de regering is niet tegen Diabolo en keurt binnenkort in tweede lezing een herziening van het GBP goed, zodat er tegen eind 2008 een vergunning kan worden afgegeven.

Mijnheer Doulkeridis, volgens de studie van Stratec zouden er, zonder begeleidende maatregelen, ongeveer 18.000 gezinnen het gewest verlaten, meestal uit de middenklasse. Een GEN met een aantrekkelijke rijsnelheid en grotendeels gefinancierd door de werkgevers zou dat stimuleren.

We hebben het GEN echter nodig om de stad te ontlasten van het drukke autoverkeer. We moeten dan ook begeleidende maatregelen treffen. In de eerste plaats moeten we overstapparkings aanleggen en een coherent parkeerbeleid voeren. De regering heeft daarvoor een belangrijke beslissing genomen.

Brussel moet een groene, veilige, aangename en gezinsvriendelijke stad met minder auto's worden. Dat is de enige oplossing om de stadsvlucht tegen te gaan.

Vlaams- en Waals-Brabant moeten een steden-

découlent soit des traditions ferroviaires belges - même si un phénomène identique est observable à l'étranger - qui privilégient les trains "longues distances", soit de réelles difficultés techniques, soit encore du manque d'espace disponible.

S'agissant du matériel roulant, j'ai évoqué dans ma réponse à M. Fassi-Fihri les discussions intervenues au sein du comité de pilotage. Nonante-cinq automotrices neuves, représentant environ 17.000 places assises, doivent venir compléter les 181 automotrices doubles MS66-79 modernisées, représentant 32.000 places assises.

Les offres définitives des constructeurs sont parvenues à la SNCB fin novembre. Chaque constructeur a remis deux à quatre variantes. L'analyse de ces variantes touche à sa fin et une première proposition concrète est déposée au comité de direction de la SNCB. Prochainement, une réunion se tiendra entre le comité de pilotage et la SNCB pour en parler.

La troisième grande série de questions concerne la délivrance des permis. A la suite de la résolution du parlement en avril 2007, un comité de concertation Infrabel-Région se réunit périodiquement sous la présidence de mon cabinet. Mme Dupuis prend également des initiatives en la matière et le ministre-président y est également représenté, de même que toutes les administrations régionales concernées.

Toutes les procédures de demande de certificats et de permis d'urbanisme sont passées en revue et les points de vue harmonisés afin d'aboutir dans les meilleurs délais. Il en ressort que, pour la ligne 50A, un permis d'urbanisme a été introduit le 21 décembre 2007 et est attendu pour juin 2008. Le début des travaux est prévu pour août 2009. Pour la ligne 161, le permis a été délivré le 8 janvier 2008, un recours a été introduit le 8 février par la commune auprès du Collège d'urbanisme. Le début des travaux est fixé à la fin 2008.

Pour la ligne 124, le certificat a été obtenu le 27 avril 2007 et la délivrance du permis est prévue pour la mi-mars 2008. Les travaux sont programmés pour juin 2009. Pour le Diabolo, contrairement à ce que Mme De Pauw a dit avoir entendu, le gouvernement ne s'y oppose pas et s'apprête même à approuver en deuxième lecture l'arrêté de mise en révision partielle du PRAS, ce qui devra relancer la

bouwkundig beleid voeren dat tot minder versnipperde bebouwing leidt. Waals minister Antoine heeft drie jaar geleden een groot gebied verkaveld in Waals-Brabant, waar heel wat Brusselaars zijn gaan wonen.

procédure et aboutir à la délivrance du permis fin 2008.

J'en viens aux questions de M. Doulkeridis concernant les mesures d'accompagnement et le risque d'exode.

L'étude effectuée par Stratec, sur la base d'une modélisation des comportements de nos concitoyens, a mis en effet en évidence que, sans mesures d'accompagnement, presque 18.000 ménages pourraient quitter la ville, dont la majorité issus des classes moyennes. Je confirme ces chiffres. Si aucune mesure n'est prise, il existe un risque qu'un RER attractif en temps de parcours, surtout si son tarif est financé quasi à 100% par les employeurs, ne provoque une nouvelle pression de délocalisation chez nos résidents. Cette pression serait similaire à celle que nous avons subie lors de l'essor des autoroutes.

Toutefois, ce n'est pas une raison pour rejeter le RER : nous en avons besoin pour éviter l'asphyxie de notre ville par les voitures des navetteurs et des Bruxellois et pour diminuer la pression automobile sur les quartiers résidentiels. Il faut prendre des mesures d'accompagnement pour éviter les effets pervers du RER. Elles sont de quatre ordres. Il y a tout d'abord les mesures classiques : premièrement, aménager des parkings de transit, mener une politique cohérente de stationnement... Vous savez que le gouvernement a pris une décision importante dans ce dernier domaine.

Deuxièmement, il faut faire de Bruxelles une ville agréable, verte, avec moins de voitures, plus sécurisée, plus adaptée aux ménages avec enfants. C'est là que se trouve le vrai défi pour contrer l'exode urbain.

Troisièmement, l'aménagement du territoire en Brabant flamand et en Brabant wallon doit éviter la dispersion des habitants et entreprises. La décision que M. Antoine a prise il y a trois ans d'ouvrir au lotissement un grand nombre de nouvelles parcelles dans le Brabant wallon est en ce sens catastrophique, puisqu'elle a ouvert la voie aux Bruxellois pour s'y installer.

M. Christos Doulkeridis.- Quelle est notre marge à cet égard ?

De heer Christos Doulkeridis *(in het Frans).- Wat kunnen we daartegen ondernemen?*

M. Pascal Smet, ministre.- Quatrièmement, une vraie politique fiscale favorisant les citadins serait un outil très efficace, surtout pour ceux qui habitent là où ils travaillent. Cela n'existe pas en Belgique !

Le gouvernement actuel a déjà beaucoup travaillé sur l'attractivité de la Région, en améliorant le cadre de vie des Bruxellois, car nous sommes persuadés que c'est en agissant dans cette direction que nous parviendrons à conserver nos habitants sur le territoire de la Région. Les politiques de revitalisation urbaine, par exemple, participent au développement positif de la Région, par la promotion de l'habitat, la rénovation de l'espace public et le soutien socio-économique dans les quartiers les plus fragilisés. Le gouvernement a, dès lors, renforcé cette politique, notamment en augmentant de plus de 40% le budget des contrats de quartier. Dans les projets d'aménagement des espaces publics, nous sommes toujours attentifs à cet aspect d'attractivité de la ville, en veillant à les rendre aux habitants.

Chaque année, nous avons augmenté le budget de la SDRB, dont la mission de rénovation urbaine est de produire et de vendre des logements moyens pour favoriser la mixité sociale tout en maintenant ou en faisant revenir des contribuables dans le territoire régional. Endiguer l'exode urbain qui touche en priorité les populations à revenus moyens, en facilitant l'accès au logement des familles bénéficiant de revenus moyens qui ne trouvent plus de biens immobiliers accessibles sur le marché privé, est un objectif majeur poursuivi dans le cadre de cette politique.

Le rôle du Fonds du logement de la Région de Bruxelles-Capitale est, à cet égard, également important, puisqu'il octroie des prêts à des taux très intéressants permettant aux personnes à revenus moyens d'acquérir un logement à Bruxelles. Nous menons des politiques multiples et complémentaires de façon à améliorer la qualité et l'accessibilité du logement à Bruxelles : primes à la rénovation, construction et rénovation de logements sociaux et moyens, augmentation du nombre de logements en Agence immobilière sociale (AIS).

Outre ces politiques actives en matière d'amélioration de la qualité et de l'accès au logement, nous mettons en oeuvre un plan de sécurité qui permet aux communes et à la STIB d'engager du personnel. Celui-ci est chargé de la

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Er is ook nood aan fiscale gunstmaatregelen voor mensen die in dezelfde stad wonen en werken.*

De regering heeft al veel maatregelen genomen om de levenskwaliteit te verbeteren, want dat is de enige manier om de stadsvlucht te counteren. Zo werken we aan goede huisvesting, vernieuwing van de openbare ruimte en sociaal-economische omkadering in kansarme buurten. De regering heeft het budget voor de wijkcontracten met 40% verhoogd.

Ook het budget van de GOMB wordt stelselmatig opgetrokken om meer woningen voor midden-inkomens te bouwen. Dat is bevorderlijk voor de sociale gemengdheid en de bestrijding van de stadsvlucht. Het zijn namelijk vooral gezinnen uit de middenklasse die hun biezen pakken, omdat ze geen betaalbare woning meer vinden op de privémarkt.

Het Woningfonds verstrekt voordelige leningen aan mensen met een middeninkomen, waardoor ze gemakkelijker een woning kunnen kopen. De regering neemt heel wat uiteenlopende maatregelen ter bevordering van de levenskwaliteit en de huisvesting: renovatiepremies, sociale woningen enzovoort.

Bovendien geven we ook geld aan de gemeenten en de MIVB om in het kader van het veiligheidsplan extra personeel aan te werven dat een oogje in het zeil houdt ter preventie van spijbelen, diefstal, afpersing enzovoort. Ook dat is bevorderlijk voor de levenskwaliteit.

De regering maakt ook werk van een nettere stad.

Op fiscaal vlak zijn de gewestbelasting en de registratierechten voor de aankoop van een eerste woning gehalveerd. De regering neemt wel degelijk maatregelen om de levenskwaliteit van de Brusselaars te verbeteren.

Een van de grote problemen van het GEN zou men in het Engels omschrijven als een gebrek aan "political ownership". Het ontbreekt het GEN aan politieke eendracht. In Antwerpen, waar de mobiliteitsproblemen minder groot zijn, hebben alle partners (de havenbedrijven, de economische sector, de vakbonden en de overheid) zich achter het project van een voorstadsnet geschaard en dit

veille contre le décrochage scolaire, de la lutte contre le vol et le racket et du renforcement de la présence préventive en soirée, notamment dans les stations, afin d'améliorer la quiétude dans les quartiers pour les habitants.

Le gouvernement a également été particulièrement attentif à l'amélioration de la propreté publique, qui est un élément important en termes d'attractivité.

Des efforts ont également été consentis sur le plan fiscal, pour réduire de moitié la taxe régionale ou les droits d'enregistrement pour l'acquisition d'un premier logement. Vous pouvez constater, M. Doulkeridis, que le gouvernement travaille afin d'améliorer la qualité de vie des Bruxellois et de faire de Bruxelles une ville où il fait bon vivre. Nous devons encore faire beaucoup plus, mais nous avons déjà réalisé certaines choses.

Je terminerai par deux remarques. Pour moi, l'un des grands problèmes de la réalisation du RER, c'est l'absence de ce que l'on appelle en anglais une "political ownership", une propriété politique du projet. Je vais me référer à la situation de la mobilité à Anvers. Les problèmes y sont moins graves qu'à Bruxelles. Mais à Anvers, le monde industriel du port, le monde économique, le monde syndical et le monde politique ont voulu se grouper pour convaincre le gouvernement flamand - nous sommes là dans le cadre d'une Région - qu'il était possible de trouver des meneurs pour un tel projet. Cette unité politique manque ici pour réaliser le projet de RER, et plus généralement celui de la mobilité autour de Bruxelles.

M. Christos Doulkeridis.- C'est l'élargissement que vous voulez ! Je comprends.

M. Pascal Smet, ministre.- C'est un problème réel ! Je me suis déjà exprimé à ce sujet.

(Rumeurs)

M. Denis Grimberghs.- Donnez-nous la solution !

M. Pascal Smet, ministre.- Je préfère dire les choses telles qu'elles sont. Pour moi, c'est le vrai problème du RER, qui va sans cesse revenir. Il y a trop d'interlocuteurs avec des opinions différentes et

bij de Vlaamse regering verdedigd. Een dergelijke politieke eenheid bestaat in Brussel niet.

De heer Christos Doulkeridis *(in het Frans).- U bent voorstander van een uitbreiding van het gewest...*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Mijn standpunt daarover is bekend.*

(Rumoer)

De heer Denis Grimberghs *(in het Frans).- Geeft u ons dan de oplossing!*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Het echte probleem van het GEN is dat er te veel belanghebbenden zijn, met elk een ander standpunt. De ontwikkeling van het GEN moet*

des intérêts parfois divergents. Et, bien sûr, on ne peut pas concevoir le développement du RER sans le développement de la STIB au-delà des frontières régionales, vers la Flandre et la Wallonie, pour compléter son réseau. Heureusement, il y a maintenant une ouverture sur ce plan en Flandre et en Wallonie. Le gouverneur du Brabant flamand s'est prononcé en ce sens la semaine dernière.

L'aspect de l'aménagement du territoire est également fortement lié à cela. Mme Quix a fait référence à un article de "Knack", où est évoqué le concept de "Verbund" tel qu'on le connaît en Allemagne. Le vrai défi, c'est celui de l'avenir. Un magazine comme "Knack" accepte l'idée d'une communauté urbaine. Mais on dit beaucoup de choses à ce propos sans savoir ce que ce terme signifie au niveau des transferts de compétences et des moyens financiers. En fin de compte, il faut toujours savoir qui décide. Ce n'est pas clair, et nous devons faire en sorte que Bruxelles continue à avoir le pouvoir de décision en matière de mobilité.

Le dossier du RER est un dossier compliqué. Il y a trop d'acteurs. Je crois que tous les Bruxellois, tous partis confondus, doivent s'unir et se battre pour la même chose. Mais nous allons continuer à nous heurter à ce problème essentiel ; si nous ne disposons pas de tous les outils de la mobilité et de l'aménagement du territoire, et s'il n'y a pas une unité politique pour porter le projet, il y aura toujours des problèmes de développement, renforcés par l'idée que la SNCB ne se considère pas comme un opérateur de réseau urbain.

M. Draps n'est pas ici, mais il hésitait sur la conservation du sigle RER vis-à-vis des néerlandophones. Qu'il se rassure : RER pourrait vouloir dire "Regionaal Express Rail" ; on peut toujours trouver un nom. Ce n'est pas le plus important.

Le grand défi consistera à résoudre les grands problèmes dans les mois et les années qui viennent.

(Applaudissements sur les bancs de la majorité)

M. Christos Doulkeridis.- M. Picqué n'intervient pas ?

M. le président.- Non.

samengaan met de ontwikkeling van de MIVB buiten de gewestgrenzen. Sinds kort zijn het Vlaams en het Waals Gewest bereid om daarover te praten.

Mevrouw Quix refereert aan een artikel in Knack, waar sprake is van het begrip "Verbund" zoals dat in Duitsland bestaat. Knack aanvaardt de idee van een stadsgemeenschap. Wanneer men het vandaag over een stadsgemeenschap heeft, bestaat er echter nog veel onduidelijkheid over de precieze bevoegdheidstransfers en over de financiële middelen. Het is belangrijk dat Brussel zijn beslissingsbevoegdheid inzake mobiliteit behoudt.

Als het gewest niet alle beleidsmiddelen inzake mobiliteit en ruimtelijke ordening in handen heeft en als er over het GEN geen politieke eendracht wordt bereikt, zal het project met problemen blijven kampen. Daarbij komt nog dat de NMBS niet van oordeel is dat ze stedelijk openbaar vervoer moet organiseren.

De heer Draps is er niet, maar er zou ook een Nederlandstalige benaming voor het letterwoord RER kunnen worden gevonden, zoals "Regionaal Express Rail". Dat is evenwel niet de grootste uitdaging.

(Applaus bij de meerderheid)

De heer Christos Doulkeridis *(in het Frans).- Zal de heer Picqué niet spreken?*

De voorzitter.- Neen.

La parole est à M. Fassi-Fihri.

M. Hamza Fassi-Fihri.- Je remercie le ministre. A la fin de son exposé, il a résumé la sensation que j'avais en écoutant toutes les interventions de mes collègues ; nous voulons tous le RER, mais nous restons inquiets à ce sujet. En effet, j'ai l'impression que la parole bruxelloise, le leadership et l'appropriation du projet par Bruxelles, n'est pas admise par l'ensemble des interlocuteurs et des intervenants dans l'affaire.

Lors du débat, les intervenants ont relevé de nombreux problèmes, tels que le transport modal, l'exode urbain ou le lien avec l'aménagement du territoire. Dans l'intervalle, certaines décisions plus techniques continuent à être prises, ce qui donne l'impression que nous sommes dépossédés de la décision politique ultime. C'est pour cette raison que je regrette que nous n'ayons pas été associés à la discussion préalable ou parallèle à l'étude lancée par le comité interministériel. Je pense notamment à la discussion sur la question de l'identification des points d'arrêt dans une perspective de long terme.

Vous avez évoqué deux études sur le gare à gare et sur la modélisation. Les résolutions rappelées par mes collègues demandaient des études, dont nous aurions pu discuter et prendre connaissance ; elles auraient pu servir de base à une discussion mettant les arrêts et le dossier du RER dans une perspective à moyen et long termes.

Lorsque je me suis intéressé au sujet, je me suis rendu compte que les premiers projets théoriques du RER ont vu le jour dans les années 60. Quelque 50 ans après ces premières réflexions théoriques, le RER n'est toujours pas là. Si l'on ne place pas sa réalisation concrète dans une perspective déterminée dans le temps, des phases seront entamées et des arrêts seront identifiés sans tenir compte de l'évolution de Bruxelles, des zones de développement nouvelles, de Schaerbeek Formation, des prévisions du PDI ou d'évolutions institutionnelles que l'on n'imagine pas encore.

Mon regret réside donc dans le fait que certaines décisions techniques avancent, mais que le débat politique pour mettre en perspective le moyen et le long terme n'a pas lieu. J'espère qu'il n'est pas trop tard et que nous aurons l'occasion de le tenir.

Voilà l'essence de mon intervention et des

De heer Fassi-Fihri heeft het woord.

De heer Hamza Fassi-Fihri *(in het Frans).- Alle sprekers zijn voorstander van het GEN, maar er zijn nog heel wat elementen die voor ongerustheid zorgen.*

Wij hebben het gevoel dat Brussel niet voldoende wordt gehoord in dit dossier en zich het project niet voldoende kan toe-eigenen. Er moeten nog tal van problemen worden opgelost (de intermodaliteit, de stadsvlucht, de ruimtelijke ordening), maar ondertussen worden er technische beslissingen genomen, waardoor wij de indruk krijgen dat wij van de politieke eindbeslissing worden uitgesloten. Ik betreur dat wij niet bij de voorafgaande discussies of de studie van het interministerieel comité werden betrokken. Ik denk met name aan de discussie over de vaststelling van de haltes.

De eerste theoretische projecten voor het GEN dateren uit de jaren '60. Zo'n 50 jaar later is dat GEN er nog altijd niet. Als wij geen concreet tijdschema vastleggen, bestaat het gevaar dat er geen rekening wordt gehouden met de evolutie van Brussel, de nieuwe ontwikkelingsgebieden, Schaarbeek-Vorming, het internationaal ontwikkelingsplan of nog de institutionele hervormingen.

Ik betreur dat er technische beslissingen worden genomen zonder dat daar een politiek debat over de plannen op middellange en lange termijn mee gepaard gaat. Ik hoop dat dit debat er alsnog komt.

impressions que j'ai ressenties au cours de notre débat.

M. le président.- La parole est à M. Grimberghs.

M. Denis Grimberghs.- Pour compléter l'intervention de mon collègue, j'insisterai sur l'appel que vous avez lancé concernant le financement des arrêts. Vous nous demandez de nous engager, chacun dans notre groupe et dans nos partis, à plaider pour que le fédéral y pourvoie. J'estime qu'il existe un moyen simple de le vérifier, et que nous y serons confrontés sous peu. Nous devons actualiser le plan décennal de la SNCB et la moindre des choses serait d'en retrouver trace dans son plan d'investissement, comme pour tout ce qui concerne le RER.

Je vous ai entendu citer une série d'arrêts prévus, pour lesquels des engagements existent. D'abord, je vous rappelle mon souci de l'amplitude du service ; rappelons-nous que le nombre de gares bruxelloises non desservies est phénoménal. Il s'agit donc d'être sûr que les trains s'y arrêtent, mais de bonne foi, c'est ce qui est envisagé. Cependant, les projets d'architecture qui y sont liés et les projets d'organisation de la station sont-ils aujourd'hui sur la table ?

On nous dit que nous aurons un arrêt à certains endroits. Qui s'en chargera ? Comme vous, je crains aussi des problèmes sur la question du financement. A deux titres : le cas échéant, certains seraient tentés de le faire financer par les Bruxellois ; ensuite, d'autres pourraient aussi nous dire que le financement se fera via la promotion. Le mal ne serait pas moindre !

J'illustre mon propos par un exemple extraordinaire. La Région a acheté, via la Société d'acquisition foncière (SAF), la zone de Schaerbeek-Josaphat. On allait y développer un quartier. Un arrêt RER y était prévu avant l'achat du terrain, mais la SNCB n'a pas réservé un franc de la plus-value foncière réalisée pour financer l'arrêt en question.

Aujourd'hui, en fait, on réfléchit au type d'urbanisation qui doit être réalisée sur le site, pour que la promotion immobilière finance l'arrêt... Il est quand même extraordinaire que, sur un terrain qui appartenait à la SNCB, on n'ait même pas prévu les

De voorzitter.- De heer Grimberghs heeft het woord.

De heer Denis Grimberghs *(in het Frans).- U hebt iedereen opgeroepen om binnen de eigen partij te pleiten voor een federale financiering van de haltes. Wij zullen binnenkort merken of die oproep het gewenste resultaat oplevert en we daarvan sporen terugvinden in het investeringsplan van de NMBS. Voor bepaalde haltes in Brussel zijn er toezeggingen, maar liggen er ook plannen op tafel voor de architectuur en de inrichting? Ook ik vrees dat de financiering van de haltes nog problemen zal opleveren, en dat de rekening ofwel naar het Brussels Gewest zal worden doorgeschoven, ofwel met het geld bestemd voor stadspromotie zal moeten worden betaald.*

Een goed voorbeeld is het Josaphatterrein. Het gewest heeft het van de NMBS gekocht om er een woonwijk te bouwen, maar de NMBS heeft niets van die inkomsten opzij gezet voor de financiering van de halte aldaar. Hetzelfde dreigt te gebeuren voor Schaarbeek-Vorming. Op grond van de bevoegdheid voor stedenbouw moet het gewest toch in staat zijn om de NMBS te verplichten tot bepaalde investeringen.

De verschillende vormen van openbaar vervoer moeten goed op elkaar zijn afgestemd. De haltes van het GEN moeten aansluiten op die van de metro. Dat is in de huidige planning niet het geval.

réserves financières qu'il fallait pour faire ce type d'investissement.

Si l'on n'y prend garde, le même problème se posera demain à Schaerbeek-Formation. La Région bruxelloise, qui a quelque autorité en matière d'urbanisme, doit prévoir des restrictions afin d'imposer ces investissements à la SNCB. Cela devra figurer dans le plan décennal.

Je voudrais enfin souligner la nécessité de prendre en compte l'intégration entre les modes de transport public. Il faudra que les stations RER soient configurées de la même manière que les stations de métro. C'est loin d'être le cas actuellement au niveau des gares.

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

De voorzitter.- De heer Doulkeridis heeft het woord.

M. Christos Doulkeridis.- J'ai été déçu par le fait que M. Picqué n'ait pas pris la peine de répondre personnellement, car ce débat ne concerne pas seulement le ministre de la Mobilité, mais le gouvernement bruxellois tout entier. Ses implications sont énormes pour l'avenir de la Région bruxelloise.

Certaines questions appelaient des réponses plus techniques, mais la Région doit s'engager au plus haut niveau sur la manière dont elle se projettera dans les années qui viennent. Le RER n'est qu'une manière d'aborder le problème, tandis que l'exode des habitants continue.

Je soutiens le travail réalisé sous cette législature. La tendance commence à s'inverser par rapport à ce qui se faisait précédemment. Toutefois, j'attendais des réponses plus prospectives, en fonction des défis auxquels nous aurons à faire face dans les années à venir. Nous devrons dès lors revenir sur le sujet dans les prochaines semaines.

De heer Christos Doulkeridis *(in het Frans).- Ik ben teleurgesteld dat minister-president Picqué niet persoonlijk heeft geantwoord, want dit debat gaat over meer dan enkel mobiliteit.*

Het Brussels Gewest zal tijdens de komende jaren bijzondere inspanningen moeten leveren. Het GEN is geen alleenzaligmakende oplossing, want de stadsvlucht houdt niet op.

Ik vind dat deze regering beter werk levert dan de vorige, maar toch verwacht ik een nog meer proactieve houding.

M. le président.- La parole est à M. Picqué.

De voorzitter.- De heer Picqué heeft het woord.

M. Charles Picqué, ministre-président.- Vous avez souhaité que je participe à ce débat, et ce souhait m'honore. Pour résumer ma pensée, je dirais que nous nous trouvons face à un grand nombre d'inconnues. Selon que l'on envisage telle ou telle de ces inconnues, l'ensemble de la stratégie change,

De heer Charles Picqué, minister-president *(in het Frans).- Dit dossier bevat nog veel vraagtekens. Afhankelijk van wat de toekomst brengt, zal het gewest zijn strategie misschien nog moeten aanpassen. Het heeft niet veel zin dat ik me vandaag over het dossier uitspreek. Zodra ik over*

que ce soit en termes de mobilité, d'urbanisme ou d'aménagement du territoire. Tout est lié et, lorsque l'on touche à une variable, toute la stratégie est modifiée.

En conséquence, ne croyez pas que, si je ne m'exprime pas aujourd'hui, c'est en raison d'un manque d'intérêt pour ce débat. Très franchement, il serait stérile d'évoquer tous les scénarios, parce que certaines données nous font encore défaut. Nous en disposerons d'ici peu et je reprendrai alors très volontiers ce débat.

M. Christos Doulkeridis.- Peut-être n'avez-vous pas lu toutes les interpellations et avez-vous pu croire qu'elles étaient toutes centrées sur le RER. En l'occurrence, la mienne ne portait pas sur le RER en tant que tel, mais reposait sur la préoccupation de l'arrivée du RER et tentait d'élargir la perspective.

S'il est vrai que des inconnues subsistent, il existe au moins une certitude : l'exode des contribuables, qui existe depuis 1975 et dont la tendance ne s'est jamais inversée. La question des habitants et de la densité des contribuables doit donc être à la base d'une réflexion concernant la stratégie à mener dans les années qui viennent.

De ce point de vue, le RER doit davantage nous inquiéter que l'actuel statu quo. Mon groupe s'est exprimé en faveur du RER. Il est indispensable d'en disposer, notamment pour des raisons de transfert modal. Mais il reste de nombreux points à régler.

Vous nous dites que le débat est à venir. Je plaide avec conviction pour que nous l'organisions aussi entre nous. Je ne vous reproche rien, M. Picqué, mais j'ai cru que vous alliez vous exprimer de manière plus complète sur le sujet.

Je remercie M. Smet pour ses réponses et pour l'énumération des réalisations du gouvernement. C'est très important, mais le prospectif importe tout autant, et c'est sur ce qui se réalisera dans les mois qui viennent qu'il nous faudra vraiment travailler.

En ce qui concerne la mobilité stricto sensu, je voudrais éclaircir un point avec vous. Si j'ai bien compris, une étude a été commanditée par les trois Régions et par le fédéral ?

M. Pascal Smet, ministre.- Non, deux études ont déjà été réalisées. La première, réalisée gare par

meer gegevens beschik, zal ik dat wel doen.

De heer Christos Doulkeridis *(in het Frans).- Misschien hebt u bij het lezen van mijn interpellatie niet opgemerkt dat ik de komst van het GEN in een breder perspectief plaats.*

Naast alle vraagtekens bestaat er één zekerheid: sinds 1975 is de stadsvlucht niet opgehouden. Dat de stad haar middenklasse verliest, moet de gewestelijke beleidsstrategie van de komende jaren bepalen. Niet de grote vertraging is onrustwekkend, maar de komst van het GEN op zich. Het GEN is onmisbaar voor de mobiliteit, maar er moeten nog heel wat pijnpunten worden opgelost.

Ik ben enigszins verbaasd dat de heer Picqué vandaag nog niets over dit dossier kan zeggen.

De politieke verwezenlijkingen die de heer Smet opsomt, zijn niet onbelangrijk. Toch zullen vooral de komende maanden bepalend zijn voor de totstandkoming van het GEN.

Is het correct dat de drie gewesten en de federale overheid een studie hebben besteld over de mobiliteit tout court?

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Nee, er zijn al twee studies uitgevoerd. Een eerste*

gare, a montré le potentiel de la Région bruxelloise, mais aussi de la périphérie. Il s'agit d'une étude essentielle, puisqu'elle donne le potentiel de chaque gare. Elle représente un outil très important dans la négociation sur le RER, en montrant notamment que tous les arrêts bruxellois sont essentiels pour la viabilité du réseau.

La deuxième étude est une modélisation, réalisée en tenant compte des changements d'horaire et du nombre de trains. Le but est de déterminer l'effet produit sur le réseau.

L'étude finale a, quant à elle, été initialisée avant-hier, lors de la conférence interministérielle. Cette étude était annoncée depuis longtemps, mais les choses ont traîné en raison de multiples acteurs, dont Beliris et le gouvernement fédéral.

L'étude a finalement été lancée. Sur la base des deux études précitées, d'autres études encore, du PRD et des plans de développement du Brabant wallon et du Brabant flamand, elle a pour but de déterminer le réseau que nous souhaitons pour le RER.

Cette étude est évidemment très importante, puisque le choix des gares va à présent être opéré. Comme je vous l'ai dit, cette étude va également tenir compte de tous les schémas de développement. Toutefois, l'étude ne posera pas à notre place de choix politique.

Ce n'est d'ailleurs pas le but de cette étude. Les axes de mobilité - chemin de fer, métro, trams en sites propres, lignes de bus - structurent l'espace public et le territoire. De plus en plus, les villes qui réussissent au niveau mondial partent de ce concept.

En conclusion, l'étude en question va chapeauter toutes celles qui existent déjà. L'année à venir sera très importante dans la détermination du choix des arrêts.

M. Christos Doulkeridis.- M. le ministre, je vous remercie.

- Les incidents sont clos.

studie brengt het potentieel van de afzonderlijke stations in kaart. Dit document is van groot belang voor de onderhandelingen, aangezien het aantoont dat elke Brusselse halte noodzakelijk is voor de leefbaarheid van het netwerk.

De tweede studie betreft een simulatiemodel dat rekening houdt met wijzigingen qua uurregeling en aantal treinen.

De laatste studie is eergisteren van start gegaan, naar aanleiding van de interministeriële conferentie. De studie was al lang aangekondigd maar liep vertraging op door toedoen van onder meer Beliris en de federale regering. De tekst zal op basis van de eerste twee studies, maar ook van het GEWOP en de ontwikkelingsplannen van Waals- en Vlaams-Brabant, het netwerk van het GEN uittekenen. De plaats van de haltes wordt in dit stadium vastgelegd. Het blijft natuurlijk aan de regering om politieke keuzes te maken.

Waar het om gaat is dat de openbare ruimte in feite wordt gestructureerd door trein, tram en bus. Steeds meer wereldsteden nemen dat idee als uitgangspunt.

De nieuwe studie zal rekening houden met alle vorige studies over het GEN. Volgend jaar worden de haltes van het GEN geselecteerd.

De heer Christos Doulkeridis *(in het Frans).- Ik dank u.*

- De incidenten zijn gesloten.

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE M. DIDIER GOSUIN

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,

concernant "l'octroi à l'IBDE d'un subside de 32 millions d'euros non sollicités par l'IBDE pour servir à financer Vivaqua en court-circuitant la législation sur les marchés publics".

M. le président.- Etant donné que M. Didier Gosuin a reçu réponse écrite à sa question, celle-ci est retirée de l'ordre du jour.

QUESTION ORALE DE M. DIDIER GOSUIN

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,

concernant "les centrales d'achat et cadastres des économies d'échelles dans les communes".

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DIDIER GOSUIN

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 toekenning van een subsidie van 32 miljoen euro aan de BIWD - die daar niet om gevraagd heeft - voor de financiering van Vivaqua zonder rekening te houden met de wetgeving op de overheidsopdrachten".

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DIDIER GOSUIN

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 aankoopcentrales en inventaris van de schaalvoordelen in de gemeenten".

M. le président.- Etant donné que M. Didier Gosuin a reçu réponse écrite à sa question, celle-ci est retirée de l'ordre du jour.

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

QUESTION ORALE DE M. WALTER VANDENBOSSCHE

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,

concernant "les allochtones sur le marché du travail bruxellois : statistiques et diversité".

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER WALTER VANDENBOSSCHE

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

betreffende "de allochtonen in de Brusselse arbeidsmarkt: statistische afbakening en diversiteit".

M. le président.- Etant donné que M. Walter Vandenbossche a reçu réponse écrite à sa question, celle-ci est retirée de l'ordre du jour.

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

QUESTION ORALE DE M. DIDIER GOSUIN

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,

concernant "l'aide de l'Agence bruxelloise des entreprises aux petites entreprises et spécialement aux petits commerçants".

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DIDIER GOSUIN

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

betreffende "de steun van het Brussels Agentschap voor de Onderneming aan de kleine ondernemingen en voornamelijk aan de kleine winkeliers".

M. le président.- Etant donné que M. Didier Gosuin a reçu réponse écrite à sa question, celle-ci est retirée de l'ordre du jour.

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

QUESTION ORALE DE M. DIDIER GOSUIN

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DIDIER GOSUIN

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,

concernant "la création nette d'emplois en Région de Bruxelles-Capitale".

M. le président.- Etant donné que M. Didier Gosuin a reçu réponse écrite à sa question, celle-ci est retirée de l'ordre du jour.

QUESTION ORALE DE M. DIDIER GOSUIN

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,

concernant "la rareté des demandeurs d'emplois disposant du brevet de connaissance linguistique du SELOR".

M. le président.- Etant donné que M. Didier Gosuin a reçu réponse écrite à sa question, celle-ci est retirée de l'ordre du jour.

QUESTION ORALE DE M. DIDIER GOSUIN

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,

concernant "l'absence d'exploitation par Actiris des expériences de création d'emploi diffusées par l'Union européenne".

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

betreffende "de netto banenschepping in het Brussels Gewest".

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DIDIER GOSUIN

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

betreffende "de schaarse werkzoekenden met het taalbrevet voor Nederlands van het Selor".

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DIDIER GOSUIN

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

betreffende "het feit dat Actiris geen lessen trekt uit de experimenten van de Europese Unie inzake jobschepping".

M. le président.- Etant donné que M. Didier Gosuin a reçu réponse écrite à sa question, celle-ci est retirée de l'ordre du jour.

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

QUESTION ORALE DE M. SERGE DE PATOUL

À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant "l'élaboration du plan de circulation bruxellois IRIS".

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER SERGE DE PATOUL

AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

betreffende "het opstellen van het Brussels vervoerplan IRIS".

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

QUESTION ORALE DE M. SERGE DE PATOUL

À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant "l'élaboration du plan de stationnement et prise en considération du principe de la 'congestion tax'".

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER SERGE DE PATOUL

AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

betreffende "het opstellen van het parkeerplan en het principe van de 'congestion tax'".

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

QUESTION ORALE DE M. DIDIER GOSUIN

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,

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DIDIER GOSUIN

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

concernant "l'absence d'action à votre initiative pour diffuser aux visiteurs du Salon de l'Auto l'information sur les véhicules propres".

M. le président.- Etant donné que M. Didier Gosuin a reçu réponse écrite à sa question, celle-ci est retirée de l'ordre du jour.

betreffende "het feit dat de minister niets ondernomen heeft om de bezoekers van het Autosalon informatie te verschaffen over schone voertuigen".

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

QUESTION ORALE DE M. DIDIER GOSUIN

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,

concernant "les liens entre le rapport annuel d'exécution du plan régional de développement et le rapport de Bruxelles Environnement sur l'état de l'environnement".

M. le président.- Etant donné que M. Didier Gosuin a reçu réponse écrite à sa question, celle-ci est retirée de l'ordre du jour.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DIDIER GOSUIN

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

betreffende "de verbanden tussen het jaarlijks verslag over de uitvoering van het gewestelijk ontwikkelingsplan en het verslag van Leefmilieu Brussel over de toestand van het milieu".

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

QUESTION ORALE DE M. WALTER VANDENBOSSCHE

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

concernant "les allochtones sur le marché du travail bruxellois : statistiques et diversité".

M. le président.- Etant donné que M. Walter Vandenbossche a reçu réponse écrite à sa question, celle-ci est retirée de l'ordre du jour.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER WALTER VANDENBOSSCHE

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

betreffende "de allochtonen in de Brusselse arbeidsmarkt: statistische afbakening en diversiteit".

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

QUESTION ORALE DE M. DIDIER GOSUIN

À M. EMIR KIR, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA PROPRETÉ PUBLIQUE ET DES MONUMENTS ET SITES,

concernant "le bonus pour les agents de l'ABP récompensant leur productivité".

M. le président.- Etant donné que M. Didier Gosuin a reçu réponse écrite à sa question, celle-ci est retirée de l'ordre du jour.

- La séance est levée à 12h01.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DIDIER GOSUIN

AAN DE HEER EMIR KIR, STAATSSECRETARIS VOOR HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BEVOEGD VOOR OPENBARE NETHEID EN MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN,

betreffende "de productiviteitspremie voor de personeelsleden van het GAN".

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

- De vergadering wordt gesloten om 12.01 uur.

ANNEXES

COUR CONSTITUTIONNELLE

EN APPLICATION DE L'ARTICLE 76 DE LA LOI SPÉCIALE DU 6 JANVIER 1989 SUR LA COUR CONSTITUTIONNELLE, LA COUR CONSTITUTIONNELLE NOTIFIE :

- les recours en annulation de l'ordonnance de la Région de Bruxelles Capitale du 1er mars 2007 relative à la protection de l'environnement contre les éventuels effets nocifs et nuisances provoqués par les radiations non ionisantes, introduits par la SA « Belgacom Mobile » et autres, et par le Conseil des ministres (n°s 4277 et 4278 du rôle – affaires jointes).

- les recours en annulation totale ou partielle de l'article 135*quater* de la loi du 26 avril 2002 relative aux éléments essentiels du statut des membres du personnel des services de police et portant diverses autres dispositions relatives aux services de police, tel qu'il a été inséré par l'article 37 de la loi du 15 mai 2007 sur l'Inspection générale et portant des dispositions diverses relatives au statut de certains membres des services de police, introduits par Annie Moulin et Walter Thiry et par Marc Claerhout et Philip Van Hamme (n°s 4358 et 4387 du rôle – affaires jointes).

- le recours en annulation des articles 16, 17, 21, 26 et 39 de la loi du 15 mai 2007 sur l'Inspection générale et portant des dispositions diverses relatives au statut de certains membres des services de police, introduit par Alex Bruyninckx (n° 4386 du rôle).

BIJLAGEN

GRONDWETTELIJK HOF

IN UITVOERING VAN ARTIKEL 76 VAN DE BIJZONDERE WET VAN 6 JANUARI 1989 OP HET GRONDWETTELIJK HOF, GEEFT HET GRONDWETTELIJK HOF KENNIS VAN:

- de beroepen tot vernietiging van de ordonnantie van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest van 1 maart 2007 betreffende de bescherming van het leefmilieu tegen de eventuele schadelijke effecten en hinder van niet-ioniserende stralingen, ingesteld door de nv « Belgacom Mobile » en anderen, en door de Ministerraad (nrs. 4277 en 4278 van de rol – samengevoegde zaken).

- de beroepen tot gehele of gedeeltelijke vernietiging van artikel 135quater van de wet van 26 april 2002 houdende de essentiële elementen van het statuut van de personeelsleden van de politiediensten en houdende diverse andere bepalingen met betrekking tot de politiediensten, zoals ingevoegd bij artikel 37 van de wet van 15 mei 2007 op de Algemene Inspectie en houdende diverse bepalingen betreffende de rechtspositie van sommige leden van de politiediensten, ingesteld door Annie Moulin en Walter Thiry en door Marc Claerhout en Philip Van Hamme (nrs. 4358 en 4387 van de rol – samengevoegde zaken).

- het beroep tot vernietiging van de artikelen 16, 17, 21, 26 en 39 van de wet van 15 mei 2007 op de Algemene Inspectie en houdende diverse bepalingen betreffende de rechtspositie van sommige leden van de politiediensten, ingesteld door Alex Bruyninckx (nr. 4386 van de rol).

- le recours en annulation de l'article 22 de la loi du 15 mai 2007 sur l'Inspection générale et portant des dispositions diverses relatives au statut de certains membres des services de police, introduit par Michel Brasseur et Gert Cockx (n° 4388 du rôle).

- het beroep tot vernietiging van artikel 22 van de wet van 15 mei 2007 op de Algemene Inspectie en houdende diverse bepalingen betreffende de rechtspositie van sommige leden van de politiediensten, ingesteld door Michel Brasseur en Gert Cockx (nr. 4388 van de rol).

- le recours en annulation de l'article 8 de la loi du 15 mai 2007 sur l'Inspection générale et portant des dispositions diverses relatives au statut de certains membres des services de police, introduit par Bart Velle et autres (n° 4391 du rôle).

- het beroep tot vernietiging van artikel 8 van de wet van 15 mei 2007 op de Algemene Inspectie en houdende diverse bepalingen betreffende de rechtspositie van sommige leden van de politiediensten, ingesteld door Bart Velle en anderen (nr. 4391 van de rol).

le recours en annulation des articles 14, § 3, et 20, § 2, de la loi du 15 mai 2007 sur l'Inspection générale et portant des dispositions diverses relatives au statut de certains membres des services de police, introduit par Gert Cockx et autres (n° 4392 du rôle).

- het beroep tot vernietiging van de artikelen 14, § 3, en 20, § 2, van de wet van 15 mei 2007 op de Algemene Inspectie en houdende diverse bepalingen betreffende de rechtspositie van sommige leden van de politiediensten, ingesteld door Gert Cockx en anderen (nr. 4392 van de rol).

- le recours en annulation de l'article 15 de la loi du 15 mai 2007 sur l'Inspection générale et portant des dispositions diverses relatives au statut de certains membres des services de police, introduit par l'ASBL « Syndicat National du personnel de Police et de Sécurité » et autres (n° 4393 du rôle).

- het beroep tot vernietiging van artikel 15 van de wet van 15 mei 2007 op de Algemene Inspectie en houdende diverse bepalingen betreffende de rechtspositie van sommige leden van de politiediensten, ingesteld door de vzw « Nationaal Syndicaat van het Politie- en Veiligheidspersoneel » en anderen (nr. 4393 van de rol).

- le recours en annulation partielle de certaines dispositions de la loi du 21 avril 2007 relative à l'internement des personnes atteintes d'un trouble mental, introduit par P.H. et autres (n° 4405 du rôle).

- het beroep tot gedeeltelijke vernietiging van sommige bepalingen van de wet van 21 april 2007 betreffende de internering van personen met een geestesstoornis, ingesteld door P.H. en anderen (nr. 4405 van de rol).

- le recours en annulation partielle et la demande de suspension partielle de la loi du 4 décembre 2007 relative aux élections sociales de l'année 2008, introduits par Marie-Rose Morel et autres (n° 4415 du rôle).

- het beroep tot gedeeltelijke vernietiging en de vordering tot gedeeltelijke schorsing van de wet van 4 december 2007 betreffende de sociale verkiezingen van het jaar 2008, ingesteld door Marie-Rose Morel en anderen (nr. 4415 van de rol).

EN APPLICATION DE L'ARTICLE 77 DE LA LOI SPÉCIALE DU 6 JANVIER 1989 SUR LA COUR CONSTITUTIONNELLE, LA COUR CONSTITUTIONNELLE NOTIFIE :

- les questions préjudicielles relatives à l'article 1258 du Code judiciaire, tel qu'il a été remplacé par l'article 26 de la loi du 27 avril 2007 concernant la réforme du divorce, posées par le Tribunal de première instance de Turnhout et par le Tribunal de première instance de Gand (n°s 4381 et 4425 du rôle – affaires jointes).

- la question préjudicielle relative aux articles 9, 24, 26 et 28 de la loi du 7 décembre 1998 organisant un service de police intégré, structuré à deux niveaux, posée par le Conseil d'Etat (n° 4398 du rôle).

- la question préjudicielle relative à la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière, posée par le Tribunal de première instance de Bruxelles (n° 4400 du rôle).

- les questions préjudicielles concernant les articles 21, § 2, 2°, 43, 3°, et 44 du décret de la Communauté flamande du 27 mars 1991 relatif à la pratique du sport dans le respect des impératifs de santé, posées par le Tribunal de première instance de Termonde (n°s 4408 et 4409 du rôle – affaires jointes).

- les questions préjudicielles relatives aux articles 146, alinéa 4, et 198bis du décret de la Région flamande du 18 mai 1999 portant organisation de l'aménagement du territoire, posées par le Tribunal correctionnel de Termonde (n° 4410 du rôle).

- la question préjudicielle concernant la législation sur les limitations des fermages (loi du 4 novembre 1969 modifiant la législation sur le bail à ferme et sur le droit de préemption en faveur des preneurs de biens ruraux et arrêté royal

IN UITVOERING VAN ARTIKEL 77 VAN DE BIJZONDERE WET VAN 6 JANUARI 1989 OP HET GRONDWETTELIJK HOF, GEEFT HET GRONDWETTELIJK HOF KENNIS VAN:

- de prejudiciële vragen over artikel 1258 van het Gerechtelijk Wetboek, zoals vervangen bij artikel 26 van de wet van 27 april 2007 betreffende de hervorming van de echtscheiding, gesteld door de Rechtbank van eerste aanleg te Turnhout en door de Rechtbank van eerste aanleg te Gent (nrs. 4381 et 4425 van de rol – samengevoegde zaken).

- de prejudiciële vraag over de artikelen 9, 24, 26 en 28 van de wet van 7 december 1998 betreffende de organisatie van een geïntegreerde politiedienst, gestructureerd op twee niveaus, gesteld door de Raad van State (nr. 4398 van de rol).

- de prejudiciële vraag betreffende de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid, gesteld door de Rechtbank van eerste aanleg te Brussel (nr. 4400 van de rol).

- de prejudiciële vragen betreffende de artikelen 21, § 2, 2°, 43, 3°, en 44 van het decreet van de Vlaamse Gemeenschap van 27 maart 1991 inzake medische verantwoorde sportbeoefening, gesteld door de Rechtbank van eerste aanleg te Dendermonde (nrs. 4408 en 4409 van de rol – samengevoegde zaken).

- de prejudiciële vragen betreffende de artikelen 146, vierde lid, en 198bis van het decreet van het Vlaamse Gewest van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening, gesteld door de Correctionele Rechtbank te Dendermonde (nr. 4410 van de rol).

- de prejudiciële vraag over de wetgeving inzake de pachtprijsbeperkingen (wet van 4 november 1969 tot wijziging van de pachtwetgeving en van de wetgeving betreffende het recht van voorkoop ten gunste van huurders van landeigendommen

du 11 septembre 1989 relatif aux commissions des fermages), posée par la Cour d'appel d'Anvers (n° 4411 du rôle).

- les questions préjudicielles relatives à l'article 9, (B) et (E), du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus, tel qu'il a été modifié par la loi du 8 avril 2002 « modifiant les articles 5, 9, 11, 21 et 42 du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus en exécution de la directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil, du 17 juin 1999, relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures », posées par le Tribunal de première instance de Bruxelles (n° 4426 du rôle).

- la question préjudicielle relative à l'article 40, § 1er, 2°, b), du Code des impôts sur les revenus 1964, posée par la Cour d'appel de Gand (n° 4427 du rôle).

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

- arrêt n° 19/2008 rendu le 21 février 2008, en cause :
  - le recours en annulation des articles 2, 12 et 14 à 18 du décret de la Communauté flamande du 16 décembre 2005 « portant création de l'agence autonomisée externe de droit public ' Vlaamse Regulator voor de Media ' (Régulateur flamand des Médias) et modifiant certaines dispositions des décrets relatifs à la radio-diffusion et à la télévision, coordonnés le 4 mars 2005 », introduit par le Conseil des ministres (n° 4026 du rôle).

en koninklijk besluit van 11 september 1989 betreffende de pachtprijzencommissies), gesteld door het Hof van Beroep te Antwerpen (nr. 4411 van de rol).

- de prejudiciële vragen betreffende artikel 9, (B) en (E), van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen, zoals dat artikel werd gewijzigd bij de wet van 8 april 2002 « tot wijziging van de artikelen 5, 9, 11, 21 en 42 van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen in uitvoering van de richtlijn nr. 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuur-voorzieningen aan zware vrachtvoertuigen », gesteld door de Rechtbank van eerste aanleg te Brussel (nr. 4426 van de rol).

- de prejudiciële vraag betreffende artikel 40, § 1, 2°, b), van het Wetboek van de inkomsten-belastingen 1964, gesteld door het Hof van Beroep te Gent (nr. 4427 van de rol).

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

- arrest nr. 19/2008 uitgesproken op 21 februari 2008, inzake:
  - het beroep tot vernietiging van de artikelen 2, 12 en 14 tot 18 van het decreet van de Vlaamse Gemeenschap van 16 december 2005 « houdende de oprichting van het publiekrechtelijk vormgegeven extern ver-zelfstandigd agentschap Vlaamse Regulator voor de Media en houdende wijziging van sommige bepalingen van de decreten betreffende de radio-omroep en de televisie, gecoördineerd op 4 maart 2005 », ingesteld door de Ministerraad (nr. 4026 van de rol).

- arrêt n° 20/2008 rendu le 21 février 2008, en cause :
  - le recours en annulation des articles 12 et 14 du décret de la Région flamande du 19 mai 2006 portant diverses mesures en matière d'environnement et d'énergie, introduit par la SA « Agfa-Gevaert » et autres (n° 4101 du rôle).

- arrêt n° 21/2008 rendu le 21 février 2008, en cause :
  - le recours en annulation de l'article 2, 3°, alinéas 1er et 5, de l'article 3, 2°, alinéas 1er et 5, et de l'article 5 de la loi du 22 mai 2006 « modifiant certaines dispositions de la loi du 17 avril 1878 contenant le Titre préliminaire du Code de procédure pénale, ainsi qu'une disposition de la loi du 5 août 2003 relative aux violations graves de droit international humanitaire », introduit par l'ASBL « Ligue des Droits de l'Homme » (n° 4120 du rôle).

- arrêt n° 22/2008 rendu le 21 février 2008, en cause :
  - les questions préjudicielles relatives aux articles 47septies, 47novies, 189ter et 235ter du Code d'instruction criminelle, posées par la Cour d'appel de Gand (n°s 4128 et 4196 du rôle).

- arrêt n° 23/2008 rendu le 21 février 2008, en cause :
  - la question préjudicielle concernant l'article 42, § 1er, des lois relatives aux allocations familiales pour travailleurs salariés, coordonnées par arrêté royal du 19 décembre 1939, posée par le Tribunal du travail de Bruxelles (n° 4167 du rôle).

- arrêt n° 24/2008 rendu le 21 février 2008, en cause :
  - la question préjudicielle relative à l'article 418 du Code des impôts sur les revenus 1992, tel qu'il était applicable avant l'entrée en vigueur de la loi du 15 mars 1999, posée par le Tribunal de première instance de Bruxelles (n° 4177 du rôle).

- arrest nr. 20/2008 uitgesproken op 21 februari 2008, inzake:
  - het beroep tot vernietiging van de artikelen 12 en 14 van het decreet van het Vlaamse Gewest van 19 mei 2006 houdende diverse bepalingen inzake leefmilieu en energie, ingesteld door de nv « Agfa-Gevaert » en anderen (nr. 4101 van de rol).

- arrest nr. 21/2008 uitgesproken op 21 februari 2008, inzake:
  - het beroep tot vernietiging van artikel 2, 3°, eerste en vijfde lid, artikel 3, 2°, eerste en vijfde lid, en artikel 5 van de wet van 22 mei 2006 « tot wijziging van sommige bepalingen van de wet van 17 april 1878 houdende de Voorafgaande Titel van het Wetboek van strafvordering, alsmede van een bepaling van de wet van 5 augustus 2003 betreffende ernstige schendingen van het internationaal humanitair recht », ingesteld door de vzw « Ligue des Droits de l'Homme » (nr. 4120 van de rol).

- arrest nr. 22/2008 uitgesproken op 21 februari 2008, inzake:
  - de prejudiciële vragen betreffende de artikelen 47septies, 47novies, 189ter en 235ter van het Wetboek van strafvordering, gesteld door het Hof van Beroep te Gent (nrs. 4128 en 4196 van de rol).

- arrest nr. 23/2008 uitgesproken op 21 februari 2008, inzake:
  - de prejudiciële vraag over artikel 42, § 1, van de wetten betreffende de kinderbijslag voor loonarbeiders, gecoördineerd bij koninklijk besluit van 19 december 1939, gesteld door de Arbeidsrechtbank te Brussel (nr. 4167 van de rol).

- arrest nr. 24/2008 uitgesproken op 21 februari 2008, inzake:
  - de prejudiciële vraag betreffende artikel 418 van het Wetboek van de inkomsten-belastingen 1992, zoals van toepassing vóór de inwerkingtreding van de wet van 15 maart 1999, gesteld door de Rechtbank van eerste aanleg te Brussel (nr. 4177 van de rol).

- arrêt n° 25/2008 rendu le 21 février 2008, en cause :
  - la question préjudicielle relative à l'article 4 de la loi du 8 août 1997 sur les faillites, posée par la Cour d'appel de Bruxelles (n° 4182 du rôle).

- arrêt n° 26/2008 rendu le 21 février 2008, en cause :
  - la question préjudicielle relative à l'article 35quater, § 1er, 2°, de la loi du 26 mars 1971 sur la protection des eaux de surface contre la pollution, inséré par le décret flamand du 21 décembre 1990 contenant des dispositions budgétaires techniques ainsi que des dispositions accompagnant le budget 1991, posée par la Cour d'appel de Gand (n° 4183 du rôle).

- arrêt n° 27/2008 rendu le 28 février 2008, en cause :
  - la question préjudicielle concernant l'article 9, alinéa 3, deuxième phrase, de la loi du 12 avril 1965 relative au transport de produits gazeux et autres par canalisations, posée par le Tribunal de première instance de Bruxelles (n° 4155 du rôle).

- arrêt n° 28/2008 rendu le 28 février 2008, en cause :
  - la question préjudicielle concernant l'article 119bis, § 10, alinéa 3, de la Nouvelle loi communale, inséré par l'article 3 de la loi du 13 mai 1999 relative aux sanctions administratives dans les communes, posée par le Tribunal de police de Liège (n° 4186 du rôle).

- arrêt n° 29/2008 rendu le 21 février 2008, en cause :
  - la question préjudicielle concernant l'article 2 du décret de la Région flamande relatif à l'aménagement du territoire, coordonné le 22 octobre 1996, posée par le Conseil d'Etat (n° 4198 du rôle).

- arrêt n° 30/2008 rendu le 28 février 2008, en cause :

- arrest nr. 25/2008 uitgesproken op 21 februari 2008, inzake:
  - de prejudiciële vraag betreffende artikel 4 van de faillissementswet van 8 augustus 1997, gesteld door het Hof van Beroep te Brussel (nr. 4182 van de rol).

- arrest nr. 26/2008 uitgesproken op 21 februari 2008, inzake:
  - de prejudiciële vraag betreffende artikel 35quater, § 1, 2°, van de wet van 26 maart 1971 op de bescherming van de oppervlaktewateren tegen verontreiniging, ingevoegd bij het Vlaamse decreet van 21 december 1990 houdende begrotingstechnische bepalingen alsmede bepalingen tot begeleiding van de begroting 1991, gesteld door het Hof van Beroep te Gent (nr. 4183 van de rol).

- arrest nr. 27/2008 uitgesproken op 28 februari 2008, inzake:
  - de prejudiciële vraag over artikel 9, derde lid, tweede zin, van de wet van 12 april 1965 betreffende het vervoer van gasachtige producten en andere door middel van leidingen, gesteld door de Rechtbank van eerste aanleg te Brussel (nr. 4155 van de rol).

- arrest nr. 28/2008 uitgesproken op 28 februari 2008, inzake:
  - de prejudiciële vraag betreffende artikel 119bis, § 10, derde lid, van de Nieuwe Gemeentewet, ingevoegd bij artikel 3 van de wet van 13 mei 1999 tot invoering van gemeentelijke administratieve sancties, gesteld door de Politierechtbank te Luik (nr. 4186 van de rol).

- arrest nr. 29/2008 uitgesproken op 28 februari 2008, inzake:
  - de prejudiciële vraag over artikel 2 van het decreet van het Vlaamse Gewest betreffende de ruimtelijke ordening, gecoördineerd op 22 oktober 1996, gesteld door de Raad van State (nr. 4198 van de rol).

- arrest nr. 30/2008 uitgesproken op 28 februari 2008, inzake:

- la question préjudicielle relative aux articles 50, alinéa 2, et 1051, alinéa 2, du Code judiciaire, posée par la Cour d'appel de Mons (n° 4208 du rôle).

- arrêt n° 31/2008 rendu le 28 février 2008, en cause :
  - la question préjudicielle relative à l'article 198bis du décret de la Région flamande du 18 mai 1999 portant organisation de l'aménagement du territoire, tel qu'il a été inséré par l'article 11 du décret du 4 juin 2003, posée par la Cour d'appel d'Anvers (n° 4216 du rôle).

- arrêt n° 32/2008 rendu le 28 février 2008, en cause :
  - la question préjudicielle relative à l'article 25 du décret flamand du 22 décembre 1995 contenant diverses mesures d'accompagnement du budget 1996, posée par le Tribunal de première instance de Termonde (n° 4217 du rôle).

- arrêt n° 33/2008 rendu le 28 février 2008, en cause :
  - la question préjudicielle relative à l'article 34, § 2, de la loi du 25 juin 1992 sur le contrat d'assurance terrestre, posée par le Tribunal de première instance de Nivelles (n° 4237 du rôle).

- arrêt n° 34/2008 rendu le 28 février 2008, en cause :
  - la question préjudicielle relative aux articles 250 et 275, § 2, du Code des impôts sur les revenus 1992, à l'article 88 de l'arrêté royal du 27 août 1993 d'exécution dudit Code, confirmé par la loi du 30 mars 1994, et à l'annexe III de cet arrêté royal, posée par le Tribunal de première instance de Namur (n° 4247 du rôle).

- de prejudiciële vraag betreffende de artikelen 50, tweede lid, en 1051, tweede lid, van het Gerechtelijk Wetboek, gesteld door het Hof van Beroep te Bergen (nr. 4208 van de rol).

- arrest nr. 31/2008 uitgesproken op 28 februari 2008, inzake:
  - de prejudiciële vraag betreffende artikel 198bis van het decreet van het Vlaamse Gewest van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening, zoals ingevoegd bij artikel 11 van het decreet van 4 juni 2003, gesteld door het Hof van Beroep te Antwerpen (nr. 4216 van de rol).

- arrest nr. 32/2008 uitgesproken op 28 februari 2008, inzake:
  - de prejudiciële vraag betreffende artikel 25 van het Vlaamse decreet van 22 december 1995 houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 1996, gesteld door de Rechtbank van eerste aanleg te Dendermonde (nr. 4217 van de rol).

- arrest nr. 33/2008 uitgesproken op 28 februari 2008, inzake :
  - de prejudiciële vraag betreffende artikel 34, § 2, van de wet van 25 juni 1992 op de landverzekeringsovereenkomst, gesteld door de Rechtbank van eerste aanleg te Nijvel (nr. 4237 van de rol).

- arrest nr. 34/2008 uitgesproken op 28 februari 2008, inzake:
  - de prejudiciële vraag betreffende de artikelen 250 en 275, § 2, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992, artikel 88 van het koninklijk besluit van 27 augustus 1993 tot uitvoering van dat Wetboek, bekrachtigd bij de wet van 30 maart 1994, en bijlage III van dat koninklijk besluit, gesteld door de Rechtbank van eerste aanleg te Namen (nr. 4247 van de rol).

DÉLIBÉRATIONS BUDGÉTAIRES

- Par lettre du 18 février 2008, le Gouvernement transmet, en exécution de l'article 15 des lois coordonnées du 17 juillet 1991 sur la comptabilité de l'Etat, une copie de l'arrêté ministériel modifiant le deuxième ajustement du budget général des dépenses de la Région de Bruxelles-Capitale pour l'année budgétaire 2007 par transfert de crédits entre allocations de base du programme 1 de la division 9 et du programme 6 de la division 11.

- Par lettre du 18 février 2008, le Gouvernement transmet, en application de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 15 juin 2006, une copie de l'arrêté ministériel modifiant le budget 2008 de l'Institut bruxellois pour la Gestion de l'Environnement (modification n°1).

BEGROTINGSBERAADSLAGINGEN

- Bij brief van 18 februari 2008, zendt de Regering, in uitvoering van artikel 15 van de gecoördineerde wetten van 17 juli 1991 op de Rijkscomptabiliteit, een afschrift van het ministerieel besluit tot wijziging van de tweede aanpassing van de algemene uitgavenbegroting van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor het begrotingsjaar 2007 door overdracht van kredieten tussen de basisallocaties van programma 1 van afdeling 9 en van programma 6 van afdeling 11.

- Bij brief van 18 februari 2008, zendt de Regering, met toepassing van het besluit van de Regering van 15 juni 2006, een afschrift van het ministerieel besluit tot wijziging van de begroting van 2008 van het Brussels Instituut voor Milieubeheer (wijziging nr. 1)