

**CONSEIL DE LA REGION  
DE BRUXELLES-CAPITALE**

---

SESSION ORDINAIRE 1995-1996

5 JUNI 1996

---

**PERSPECTIVES  
POUR  
LE PORT DE BRUXELLES**

**RAPPORT**

fait au nom de la Commission  
de l'infrastructure,  
chargée des travaux publics et  
des communications

par Mme Sylvie Foucart (F.)

---

Ont participé aux travaux de la Commission:

1. Membres effectifs : Mme Françoise Carton de Wiart, MM. Willem Draps, Michel Hecq, Claude Michel, Mmes Françoise Schepmans, Michèle Carthé, Sylvie Foucart, Andrée Guillaume-Vanderroost, Evelyne Huytebroeck, M. Jan Béghin.

2. Membre suppléant : M. Denis Grimberghs.

**BRUSSELSE  
HOOFDSTEDELIJKE RAAD**

---

GEWONE ZITTING 1995-1996

5 JUNI 1996

---

**VOORUITZICHTEN  
VOOR  
DE HAVEN VAN BRUSSEL**

**VERSLAG**

uitgebracht namens de Commissie  
voor infrastructuur  
belast met openbare werken en  
verkeerswezen

door Mevr. Sylvie Foucart (F.)

---

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen :

1. Vaste leden : Mevr. Françoise Carton de Wiart, de heren Willem Draps, Michel Hecq, Claude Michel, mevrouwen Françoise Schepmans, Michèle Carthé, Sylvie Foucart, Andrée Guillaume-Vanderroost, Evelyne Huytebroeck, de heer Jan Béghin.

2. Plaatsvervanger : de heer Denis Grimberghs.

## I. Exposé du secrétaire d'Etat

### 1. Introduction

Au cours de cette séance le secrétaire d'Etat souhaiterait faire part de la politique portuaire qu'il a menée jusqu'aujourd'hui ainsi que les lignes directrices de la politique qu'il compte poursuivre à l'avenir, dans le contexte de l'accord de gouvernement du 1<sup>er</sup> juin 1995.

Avant de commencer il aimerait attirer l'attention des commissaires sur le fait que le Port de Bruxelles se porte bien. En effet, au cours de l'année 1995, il a enregistré une croissance de 6% de son trafic global. Celle-ci se remarque dans le trafic propre (+ 4 %), mais surtout dans le trafic de transit (+ 9 %). Compte tenu de la situation économique générale plutôt morose, c'est un résultat qui doit être considéré comme très encourageant. Il l'est d'autant plus que le Port de Bruxelles représente une exception, 1995 ayant été globalement défavorable aux ports belges.

### 2. Plan de développement pour le Port et la zone portuaire

L'accord de gouvernement prévoit l'élaboration d'un programme cohérent de politique portuaire. Depuis son entrée en fonction, le souci majeur du secrétaire d'Etat a été de lancer avec tous les acteurs concernés (le Port de Bruxelles, la Communauté portuaire bruxelloise,...) un ambitieux plan de développement pour le Port et la zone portuaire.

En tant que ministre de tutelle du Port de Bruxelles, il attache la plus grande importance à la réalisation de ce plan destiné à assurer à la fois une meilleure mobilité urbaine par une utilisation plus grande de la voie d'eau, mais également le maintien, voire la création à Bruxelles et dans la zone portuaire en particulier, d'un maximum d'activités et d'emplois industriels.

Les quatre axes majeurs de ce plan de développement sont les suivants:

#### 2.1. Premier axe: Le maintien et développement de l'outil foncier du Port par une extension maximale de la zone portuaire

C'est, bien sûr, un préalable à toute politique portuaire cohérente. Des terrains disponibles dans le périmètre des activités portuaires doivent être valorisés pour le développement d'activités portuaires modernes. Le secrétaire d'Etat a la volonté de voir restituer au Port de Bruxelles le rôle moteur qui doit être le sien comme pôle d'attraction d'entreprises,...entreprises dont la vocation est d'être situées dans une zone industrielle en périphérie d'un site urbain.

## I. Uiteenzetting van de staatssecretaris

### 1. Inleiding

Tijdens deze zitting wenst de staatssecretaris u in te lichten over het havenbeleid dat hij tot de dag van vandaag heeft gevoerd, alsmede over de krachtlijnen van het beleid dat hij van plan is in de toekomst te voeren, in de context van het Regeerakkoord van 18 juni 1995.

Alvorens daarmee aan te vangen, zou hij de aandacht willen vestigen op het feit dat de Haven van Brussel het goed stelt. Inderdaad, in de loop van 1995 heeft zij een groei opgetekend van 6 % van haar globaal handelsverkeer. Die groei wordt vastgesteld in het eigen verkeer (+ 4 %), maar vooral in het transitverkeer (+ 9 %). Rekening houdend met de eerder sombere algemene economische toestand, is dit een resultaat dat als zeer bemoedigend moet worden beschouwd. Het is dat des te meer daar de Haven van Brussel een uitzondering vormt, aangezien 1995 voor de Belgische havens globaal ongunstig was.

### 2. Het ontwikkelingsplan voor de Haven en het havengebied

Het regeerakkoord voorziet in de opstelling van een coherent programma inzake havenbeleid. Sinds de staatssecretaris zijn ambt heeft aanvaard, is het zijn grootste zorg geweest met alle betrokkenen (de Haven van Brussel, de Brusselse Havengemeenschap,...) een ambitieus ontwikkelingsplan op te starten voor de Haven en het havengebied.

Als voogdijminister van de Haven van Brussel hecht hij het grootste belang aan de verwezenlijking van dat plan, dat erop gericht is tegelijk te zorgen voor een betere stedelijke mobiliteit door meer gebruik te maken van de waterweg, en voor de instandhouding, ja zelfs het creëren, in Brussel en meer bepaald in het havengebied, van een maximum aan activiteiten en semi-industriële betrekkingen.

De vier grote krachtlijnen van dit ontwikkelingsplan zijn de volgende:

#### 2.1. Eerste krachtlijn: de instandhouding en de ontwikkeling van het grondbezit als werkmiddel van de Haven door een maximale uitbreiding van het havengebied

Dat is, natuurlijk, een noodzakelijke voorwaarde voor ieder coherent havenbeleid. Terreinen die binnen de omtrek van de havenactiviteiten beschikbaar zijn, moeten worden ontsloten voor de ontwikkeling van moderne havenactiviteiten. De staatssecretaris wil aan de Haven van Brussel de drijvende rol teruggeven die haar als aantrekkingspool van ondernemingen toekomt,... ondernemingen die aansturen op een vestiging in een industrieel gebied aan de rand van een stad.

L'acquisition par la Région du site de CARCOKE par exemple, permettra l'extension de la zone portuaire.

Cela nécessite bien entendu de mener avec la S.A. CARCOKE, filiale de COCKERILL, propriétaire du terrain, une négociation financière et technique globale qui permette à la Région de faire assainir le site et de l'acquérir sur base d'un montage financier qui pourrait s'inscrire dans les limites étroites des possibilités financières de la Région. Un budget de 19 millions est prévu pour l'année 1996. Le secrétaire d'Etat ne pense pas, cependant, qu'il soit fait appel à ces moyens dès 1996. Toutefois, il est nécessaire de maintenir ce montant-là dans le budget.

Son collègue Didier Gosuin et lui-même se sont mis d'accord – ce qui semble de bon sens – de lier le degré d'assainissement exigé à la nature de la destination finale des lieux.

Avec un peu de bonne volonté de part et d'autre, ce dossier paraît donc pouvoir être débloqué... disons... assez rapidement.

Développer le patrimoine portuaire passe également par des remembrements ou des échanges de terrains appartenant à d'autres autorités publiques.

Le secrétaire d'Etat pense plus particulièrement à l'échange de terrains sur le site de Tour et Taxis entre le Port de Bruxelles et la SNCB. Cet échange permettra l'extension et la modernisation du Centre TIR.

Dès 1988, la S.A. du Canal avait pris des contacts avec la SNCB pour l'achat de ce terrain et un accord de principe avait été obtenu. Les négociations n'aboutirent malheureusement pas à cette période (notamment en raison de changements institutionnels en cours à la SNCB comme à la S.A. du Canal).

Dès la mise sur pied du nouvel organisme portuaire régional, celui-ci relança les négociations avec la SNCB.

Dans le courant de l'année 1995, la S.A. Eurostation, filiale immobilière de la SNCB, intervint auprès du Port de Bruxelles pour entreprendre les négociations pour le compte de la SNCB. Les discussions s'orientèrent alors vers un échange de terrains plutôt que vers une vente.

Mais c'est suite à l'initiative du secrétaire d'Etat qu'un groupe de travail Port de Bruxelles-SNCB a été mis en place. Les négociations ont enfin abouti à un projet de compromis d'échange de terrains.

En échange des bâtiments A et B du site de Tour et Taxis, la SNCB céderait au Port plusieurs terrains, parmi lesquels un terrain situé derrière le centre TIR, et dont la localisa-

De aankoop door het Gewest van de site van CARCOKE, bijvoorbeeld, zal de uitbreiding van het havengebied mogelijk maken.

Dat vergt, natuurlijk, overleg op globaal financieel en technisch vlak met de N.V. CARCOKE, filiaal van COCKERILL, eigenaar van het terrein, wat het Gewest moet toelaten de site te saneren en aan te kopen op basis van een financiële constructie die zou kunnen worden ingepast binnen de enge perken van de financiële mogelijkheden van het Gewest. Voor 1996 werd een budget van 19 miljoen voorzien. De staatssecretaris denkt echter niet dat reeds in 1996 een beroep zal worden gedaan op die middelen. Het is, evenwel, noodzakelijk dat dit bedrag in de begroting behouden blijft.

Zijn Collega, Didier Gosuin en hijzelf zijn het erover eens – wat louter gezond verstand is – de vereiste graad van sanering te koppelen aan de aard van de uiteindelijke bestemming van het terrein.

Met een beetje goede wil van iedereen, lijkt dit dossier... laten we zeggen... vrij spoedig te kunnen worden gede-blokkeerd.

De ontwikkeling van het havenpatrimonium gebeurt ook door ruilverkavelingen of uitwisselingen van terreinen welke aan andere overheden toebehoren.

De staatssecretaris denkt, meer bepaald, aan de uitwisseling van terreinen tussen de Haven van Brussel en de NMBS, op de site van THURN en TAXIS. Die uitwisseling zal de uitbreiding en de modernisering van het TIR-centrum mogelijk maken.

In 1988 al had de N.V. Zeekanaal voor de aankoop van dat terrein contacten gelegd met de NMBS en een principiële akkoord verkregen. Spijtig genoeg werden de onderhandelingen in die tijd niet afgerond (inzonderheid wegens aan de gang zijnde institutionele veranderingen, zowel bij de NMBS als bij de N.V. Zeekanaal).

Zodra de nieuwe gewestelijke haveninstelling was opgericht, heeft deze laatste de onderhandelingen met de NMBS weer opgestart.

In de loop van 1995 meldde de N.V. Eurostation, immobiliënfiliaal van de NMBS, zich bij de Haven van Brussel met het oog op onderhandelingen in opdracht van de NMBS. De besprekingen gingen toen eerder in de richting van een uitwisseling van terreinen dan van een verkoop.

Maar het is als gevolg van het initiatief van de staatssecretaris dat een werkgroep Haven van Brussel – NMBS is opgericht. De onderhandelingen hebben uiteindelijk geleid tot een ontwerp van compromis over de uitwisseling van terreinen.

In ruil voor de gebouwen A en B van de site van Thurn en Taxis, zou de NMBS aan de Haven verschillende terreinen afstaan, waaronder een terrein dat gelegen is achter

tion est particulièrement stratégique puisqu'il doit permettre l'extension et la modernisation de ce centre. Cela contribuera essentiellement à assurer la création du grand centre moderne de distribution.

Le secrétaire d'Etat commence d'ailleurs à s'inquiéter des lenteurs mises par la SNCB à ratifier officiellement l'accord... Il espère en tous cas que le retard ne trouve pas son origine dans des nouvelles exigences de la SNCB - tout à fait périphériques au contexte portuaire. Le secrétaire d'Etat trouverait cela inexplicable et il s'en est d'ailleurs ouvert au Ministre fédéral du Transport, Michel Daerden.

## *2.2. Deuxième axe: Investissements indispensables pour faire du domaine portuaire le grand centre moderne de distribution à Bruxelles*

Il est essentiel pour une ville-région comme Bruxelles de posséder en son sein une zone d'éclatement de marchandises qui évite le trafic de poids lourds dans la ville.

Des centres logistiques sont créés dans la plupart des grandes villes. La distribution de marchandises vers les grossistes et aussi vers les particuliers se fait à partir de centres logistiques.

Pour mettre en oeuvre un tel centre, il faut en priorité étendre et moderniser le centre TIR.

Il est donc indispensable de construire ce qu'on appelle les entrepôts «de la troisième génération», les entrepôts actuels n'étant guère adaptés au stockage de marchandises de pointe comme le matériel électronique par exemple.

Une étude de marché a été entreprise pour analyser les potentialités d'une extension du centre d'entreposage TIR. Elle conclut qu'il existe une demande pour des entrepôts en Région bruxelloise. Différents scénarios se dégagent de cette étude et sont actuellement analysés.

Il est évident que la dotation régionale ne permettra pas au Port d'entreprendre seul la construction des entrepôts de la troisième génération. Il faudra donc développer des partenariats avec le secteur privé en vue de mobiliser toutes les possibilités de financement, en faisant un appel maximal au moyen des entreprises privées qui souhaitent en faire usage.

A cette fin, le secrétaire d'Etat prévoit de déposer prochainement au Gouvernement un avant-projet de modification de l'ordonnance du 3 décembre 1992 relative à

het TIR-centrum en waarvan de ligging bijzonder strategisch is, aangezien het de uitbreiding en de modernisering van dat centrum moet mogelijk maken. Dat zal een essentiële bijdrage leveren tot de oprichting van het grote, moderne distributiecentrum van Brussel.

Overigens begint de staatssecretaris zich ongerust te maken over het feit dat de NMBS zo lang talmt met de officiële bekrachtiging van het akkoord... In ieder geval, hoopt hij dat de oorsprong van die vertraging niet moet gezocht worden in nieuwe eisen van de NMBS - die helemaal buiten de havencontext vallen. Hij zou dat onbegrijpelijk vinden. Hij heeft de federale Minister van Vervoer, Michel Daerden, daarover trouwens aangesproken.

## *2.2. Tweede krachtlijn: de noodzakelijke investeringen om van het havengebied het grote, moderne distributiecentrum van Brussel te maken*

Het is voor een stadsgewest als Brussel van wezenlijk belang te kunnen beschikken over een zone voor de opsplitsing van goederen, waardoor het zware vrachtwagenverkeer in de stad vermeden wordt.

In de meeste grote steden worden logistieke centra opgericht. De distributie van de goederen onder de groothandelaars en ook onder particulieren gebeurt via logistieke centra.

Om een dergelijk centrum op te richten, moet het TIR-centrum bij voorrang worden uitgebreid en gemoderniseerd.

Het is dan ook noodzakelijk om de zogenaamde opslagplaatsen «van de derde generatie» te bouwen, aangezien de bestaande opslagplaatsen nauwelijks aangepast zijn aan de stockering van hoogtechnologische goederen zoals, bijvoorbeeld, elektronisch materiaal.

Er werd een marktstudie uitgevoerd om de potentiële mogelijkheden van een uitbreiding van het TIR-opslagcentrum te analyseren. Die studie komt tot het besluit dat er in de Brusselse regio vraag bestaat naar opslagplaatsen. Uit de studie resulteren verschillende scenario's die momenteel worden geanalyseerd.

Het ligt voor de hand dat de gewestelijke dotatie de Haven alleen niet zal toelaten die opslagplaatsen van de derde generatie te bouwen. Bijgevolg zullen partnerships moeten gesloten worden met de privé-sector om al de financieringsmogelijkheden te benutten, door een maximaal beroep te doen op de middelen van de privé-ondernemingen die van de opslagplaatsen wensen gebruik te maken.

Te dien einde is de staatssecretaris van plan om binnenkort bij de Regering een voorontwerp in te dienen van wijziging van de ordonnantie van 3 december 1992 betref-

l'exploitation et au développement du Canal, du Port, de l'avant-Port et de leurs dépendances dans la Région de Bruxelles-Capitale.

Cette modification permettra à la société régionale du Port de Bruxelles de participer à des sociétés mixtes, qui pourront assumer le financement des entrepôts de la troisième génération.

Pour permettre la réalisation de ce type d'investissements ambitieux, il était également indispensable de porter la durée des concessions octroyées sur la zone portuaire bien au-delà du terme de 10 ans.

Le cahier des charges du Port de Bruxelles stipulait, en son article 15 que «Lorsqu'un permis d'environnement est requis, l'octroi des concessions est lié à l'obtention de ce permis. La durée des concessions à accorder ne peut être supérieure à la durée de validité du permis d'environnement requis. La reconduction des concessions précitées est subordonnée à la prolongation de la durée du permis d'environnement. Elle a lieu pour le même terme que la prolongation du permis d'environnement.»

De plus en plus, cette règle posait un réel problème lorsqu'il était envisagé d'inciter un concessionnaire potentiel à construire un bâtiment sur un terrain appartenant au Port de Bruxelles. En effet, lorsqu'il s'agissait d'un investissement important, le candidat concessionnaire souhaitait à chaque fois un bail emphytéotique. Le candidat entend, en effet, amortir son investissement et un délai de 10 ans (durée du permis d'environnement), même prorogeable, est trop court, notamment vis-à-vis des banques. Par ailleurs, le principe de l'accession du bâtiment en faveur du Port de Bruxelles après 10 ans, en cas de non-prorogation, constituait une épée de Damoclès insupportable pour l'entreprise.

Il était, dès lors, souhaitable de supprimer l'obligation de lier la durée des concessions à celle des permis d'environnement.

Le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale vient d'approuver, lors de sa réunion du 30 mai, la modification en ce sens du cahier des charges.

### *2.3. Troisième axe: Politique spécifique destinée à favoriser une utilisation plus large de la voie d'eau pour le transport des marchandises*

Le secrétaire d'Etat pense en particulier au transport des déchets par voie d'eau, comme il en va dans la plupart des villes européennes.

Un projet de ce type (Brusaqua) a été lancé récemment à Bruxelles, à l'initiative du Port. En collaboration avec l'Agence régionale pour la propreté, des entreprises déjà

fende de exploitatie en de ontwikkeling van het Kanaal, de Haven, de Voorhaven en de aanhorigheden ervan in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Die wijziging zal de Gewestelijke Vennootschap van de Haven van Brussel toelaten te participeren in gemengde vennootschappen, welke zullen kunnen instaan voor de financiering van de opslagplaatsen van de derde generatie.

Om de verwezenlijking van dit type van ambitieuze investeringen mogelijk te maken, is het eveneens noodzakelijk de duur van de in het havengebied verleende concessies ruim te verlengen boven de huidige periode van 10 jaar.

Artikel 15 van het bestek van de Haven van Brussel bepaalt: «Indien een milieuvergunning is vereist, dan is de verlening van de concessie gekoppeld aan de verkrijging van deze vergunning. De duur van de te verlenen concessies kan niet langer zijn dan de geldigheidsduur van de vereiste vergunning. De hernieuwing van voornoemde concessies is ondergeschikt aan de verlenging van de duur van de milieuvergunning. Deze geldt gedurende dezelfde termijn als de verlenging van de milieuvergunning.»

Die regel was, hoe langer hoe meer, de oorzaak van een reëel probleem wanneer werd overwogen een potentiële concessiehouder ertoe aan te zetten een gebouw op te richten op een terrein dat aan de Haven van Brussel toebehoort. Immers, wanneer het om een aanzienlijke investering ging, wenste de kandidaat-concessiehouder telkens een erfpacht. De kandidaat wil, natuurlijk, zijn investering afschrijven en een zelfs verlengbare termijn van 10 jaar (de duur van de milieuvergunning) is daarvoor te kort, meer bepaald ten aanzien van de banken. Daarnaast, was het principe van de natrekking van het gebouw ten voordele van de Haven van Brussel, na 10 jaar, in geval van niet-verlenging, een voor de onderneming ondraaglijk zwaard van Damocles.

Bijgevolg was het wenselijk de verplichting op te heffen om de duur van de concessie te koppelen aan die van de milieuvergunning.

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering heeft recent, tijdens haar zitting van 30 mei, de wijziging van het bestek in die zin goedgekeurd.

### *2.3. Derde krachtlijn: specifiek beleid ter bevordering van een ruimer gebruik van de waterweg voor het vervoer van goederen*

De staatssecretaris denkt, in het bijzonder, aan het vervoer van bouwafval over water, zoals dat gebeurt in de meeste Europese steden.

Recent werd in Brussel een project van dat type (Brusaqua) opgestart, op initiatief van de Haven. In samenwerking met het Gewestelijk Agentschap voor Netheid

localisées dans la zone portuaire ont développé un projet de transport de déchets de construction.

D'autres projets sont à l'étude, afin de promouvoir l'utilisation de la voie d'eau pour le transport de marchandises: la mise en oeuvre d'une plate-forme multimodale à l'avant-Port de Bruxelles et l'implantation éventuelle dans le Port d'un terminal conteneurs.

Une complémentarité fonctionnelle entre cette plate-forme multimodale et le centre TIR est envisageable. En effet, le concept de grand centre logistique et de distribution vise des activités de stockage couplées à des activités de transport, auxquelles on adjoint la notion de services à valeur ajoutée. Une complémentarité fonctionnelle existe dans la mesure où des conteneurs déchargés à l'avant-Port pourraient être transférés facilement au centre TIR en vue d'un dégroupage, d'un stockage et d'une distribution.

#### *2.4. Quatrième axe: l'élaboration de synergies avec les partenaires intéressés.*

Si l'on veut construire à Bruxelles, dans le domaine portuaire, un grand centre de distribution et de prestations de services logistiques, il nous faut la collaboration de l'ensemble des acteurs concernés.

Le secrétaire d'Etat pense tout particulièrement à la SNCB qui est notre partenaire naturel en cette matière.

Il est convaincu que la SNCB, via le TRW, société spécialisée en ferroutage, pourrait bien s'intégrer dans ce type de partenariat. C'est dans ce contexte qu'il a créé un groupe de travail mixte qui s'est déjà réuni deux fois et qui est composé des représentants des utilisateurs, de la SNCB et du Port de Bruxelles.

Ce groupe de travail a pour objectif d'harmoniser les points de vue tant en matière d'investissements à réaliser que de leur localisation dans la zone portuaire.

Il semble que l'ensemble des acteurs concernés soient unanimes quant aux grandes lignes des différents sujets abordés lors de ces réunions (modernisation du centre TIR, avenir du TRW, plate-forme multimodale, terminal conteneurs, transport de déchets par voie d'eau) et ils expriment tous une volonté de développer la zone portuaire et d'en faire une zone économique importante pour la Région de Bruxelles-Capitale. Le secrétaire d'Etat leur a également soumis le plan décennal de la SNCB en vue de contribuer à la rédaction de l'avis du Port de Bruxelles qui a servi de support à l'avis que la Région de Bruxelles-Capitale a remis à l'autorité fédérale.

hebben ondernemingen die reeds in het havengebied gevestigd zijn, een project ontwikkeld voor het vervoer van bouwafval.

Momenteel liggen andere projecten ter studie om het gebruik van de waterweg voor het vervoer van goederen te bevorderen: de verwezenlijking van een multimodaal platform in de Voorhaven van Brussel en de eventuele vestiging van een containerterminal in de Haven.

Tussen dat multimodaal platform en het TIR-centrum kan een functionele complementariteit worden overwogen. Immers, het concept van een groot logistiek en distributiecentrum beoogt opslagactiviteiten gekoppeld aan vervoeractiviteiten, waarbij het begrip wordt gevoegd van diensten met toegevoegde waarde. Een functionele complementariteit bestaat voor zover containers, gelost in de Voorhaven, gemakkelijk zouden kunnen worden overgebracht naar het TIR-centrum voor ladingverdeling, opslag en distributie.

#### *2.4. Vierde krachtlijn: de uitwerking van synergismen met belangstellende partners*

Indien men in Brussel, in het havengebied, een groot centrum voor distributie en logistieke dienstverlening wil bouwen, is de medewerking nodig van al de betrokkenen.

De staatssecretaris denkt, meer bepaald, aan de NMBS, die in deze aangelegenheid onze natuurlijke partner is.

Hij is ervan overtuigd dat de NMBS, via de TRW, een in het rail-routevervoer gespecialiseerde maatschappij, zich goed zou kunnen integreren in dit type van partnership. Het is in die context dat hij een gemengde werkgroep heeft opgericht, die reeds tweemaal vergaderde en die is samengesteld uit de vertegenwoordigers van de gebruikers, van de NMBS en van de Haven van Brussel.

Die werkgroep heeft tot doel de standpunten in overeenstemming te brengen, zowel inzake te verwezenlijken investeringen, als met betrekking tot hun lokalisering in het havengebied.

Al de betrokkenen blijken unaniem te zijn wat betreft de grote lijnen van de verschillende, tijdens de vergadering besproken onderwerpen (modernisering van het TIR-centrum, toekomst van de TRW, multimodaal platform, containerterminal, vervoer van afval over water) en zij geven allen uitdrukking aan de wil om het havengebied te ontwikkelen en er een economisch gebied van te maken dat voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest belangrijk is. De staatssecretaris heeft hen ook het tienjarenplan van de NMBS voorgelegd om mee te werken aan de formulering van het advies van de Haven van Brussel, dat de grondslag vormde van het advies dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest aan de federale overheid heeft overgemaakt.

Ce plan décennal inquiète d'ailleurs le secrétaire d'Etat, car sur les 21,6 milliards de BEF d'investissements prévus pour le développement de trafic marchandises et la modernisation de terminaux, pas un franc n'a été budgété pour Bruxelles.

### 3. Revalorisation du Bassin Béco

Pour la revalorisation du bassin Béco, l'accord de gouvernement prévoit qu'un contrat spécifique doit être conclu entre la Région et le Port de Bruxelles en vue de réaliser un équilibre entre les activités portuaires et le tourisme lié à l'eau dans le cadre d'un concept urbain attractif

C'est en 1992 que le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale décide la mise en oeuvre d'un schéma directeur de la zone canal sud. Ce schéma concernait entre autres le bassin Béco.

A l'heure actuelle, un projet de « schéma directeur » concernant le bassin Béco a d'ores et déjà été établi. Ce schéma définit les principes généraux du réaménagement du bassin.

Le réaménagement serait effectué en deux phases; la première phase consistant en un réaménagement des endroits du bassin Béco où toutes les entreprises ont déjà été délocalisées. Cette phase peut, par conséquent, être entamée tout de suite.

Les aménagements proposés en vue d'intégrer des activités de détente et de loisirs aux activités portuaires existantes sont:

- construction d'un appontement permettant l'accostage de bateaux mouche;
- repavage des trottoirs et de la voirie (problème: les voiries situées entre le Canal et l'Avenue du Port sont des voiries privées);
- plantations d'arbres, plantes et arbustes;
- placement d'éclairage adéquat;
- ...

Un projet de réaménagement dont le montant s'élèverait à 10.175 millions de BEF a été proposé au secrétaire d'Etat. Ce montant est nettement supérieur au montant prévu à l'article budgétaire 12.50.63.01 «Dotation spéciale au Port de Bruxelles» qui est alimenté à concurrence de 10,9 millions pour l'année 1996. Bien entendu, le réaménagement devra s'étaler sur plusieurs années.

Toutefois, le financement du projet tel que proposé pourrait donc poser problème.

Trouwens, dat tienjarenplan verontrust hem omdat van de 21,6 miljard BF aan geplande investeringen voor de ontwikkeling van het goederenverkeer en de modernisering van terminals, geen frank voor Brussel werd voorzien.

### 3. Opwaardering van het Beco-bekken

Voor de opwaardering van het Beco-bekken bepaalt het regeerakkoord dat een specifiek contract moet gesloten worden tussen het Gewest en de Haven van Brussel om een evenwicht tot stand te brengen tussen de havenactiviteiten en het met het water verbonden toerisme, in het kader van een aantrekkelijk stedelijk concept.

Het is in 1992 dat de Brusselse Hoofdstedelijke Regering beslist heeft een richtschema op te stellen voor de zuidelijke kanaalzone. Dat schema had, onder meer, betrekking op het Beco-bekken.

Thans is reeds een ontwerp van «richtschema» betreffende het Beco-bekken opgesteld. Dat schema bepaalt de algemene principes van de herinrichting van het bekken.

De herinrichting zou worden uitgevoerd in twee fasen; de eerste fase zou bestaan in een herinrichting van de plaatsen van het Beco-bekken waar al de ondernemingen reeds werden gedelokaliseerd. Die fase kan, bijgevolg, onmiddellijk worden aangevat.

De inrichtingen die voorgesteld zijn om de ontspannings- en vrijetijdsactiviteiten in te passen in de bestaande havenactiviteiten zijn:

- de bouw van een aanlegsteiger om het aanmeren van plezierboten mogelijk te maken;
- herbestrating van de voetpaden en van de wegen (probleem: de wegen gelegen tussen het Kanaal en de Havenlaan zijn privé-wegen);
- aanplanting van bomen, planten en struiken;
- plaatsen van een adequate verlichting;
- ...

Er werd de staatssecretaris een herinrichtingsplan voorgesteld dat 101,75 miljoen BEF zou kosten. Dat bedrag is heel wat hoger dan het bedrag bepaald in begrotingsartikel 12.50.63.01 «Bijzondere dotatie aan de Haven van Brussel» dat voor 1996 is gestijfd met een bedrag van 10,9 miljoen. De herinrichting zal natuurlijk over verschillende jaren moeten gespreid worden.

De financiering van het plan, zoals het werd voorgesteld, zou dus een probleem kunnen zijn.

Le secrétaire d'Etat demandera aux responsables du Port de Bruxelles de revoir le projet afin d'en diminuer le coût et de le rendre plus compatible avec le montant qui est prévu au budget.

En outre, certains riverains pourraient également être amenés à participer financièrement au réaménagement du bassin Béco.

#### 4. Centenaire du Port de Bruxelles

Le Port de Bruxelles commémore, en 1996, le centième anniversaire de la création du canal maritime. Le 13 juin constitue la date clé à cet égard: c'est, en effet, le 13 juin 1896 que fut constituée la Société Anonyme du Canal et des Installations Maritimes de Bruxelles, première étape dans la voie de la réalisation du canal dans sa version maritime.

Dans le cadre de cette commémoration, le Port de Bruxelles a mis sur pied un ensemble de manifestations.

Le secrétaire d'Etat a tout particulièrement insisté auprès du Port pour que la NV Zeekanaal soit associée aux manifestations protocolaires.

Celles-ci se dérouleront le 13 juin. Le programme des manifestations protocolaires commencera, en début d'après-midi, par un grand rassemblement de bateaux au Quai de Heembeek en présence de sa Majesté le Roi Albert II, auquel les commissaires ont tous été conviés.

En fin d'après-midi, les commandants des bâtiments militaires seront reçus à l'Hôtel de Ville, ainsi que les autorités politiques et portuaires. En soirée, une séance académique se tiendra dans la salle des Glaces du futur Parlement bruxellois.

Un ensemble de manifestations destinées au grand public auront lieu le week-end des 15 et 16 juin. Ces festivités permettront aux Bruxellois de découvrir ou de redécouvrir le Port de Bruxelles. L'espace d'un week-end, tous les Bruxellois seront conviés à faire la fête bien sûr, mais aussi à multiplier les contacts avec ce qui fait la vie du Port, c'est à-dire, ses entreprises, ses usagers, ceux qui utilisent quotidiennement le canal et les infrastructures du domaine portuaire.

L'objectif de ces festivités est qu'à l'issue de ce centenaire, tous les Bruxellois soient convaincus que leur ville, Bruxelles, est une ville portuaire d'importance; et qu'à l'aube du XXI<sup>e</sup> siècle, c'est une chance de posséder un domaine portuaire qui contribue à leur bien-être et améliore leur qualité de vie.

La Région de Bruxelles-Capitale a souhaité intervenir financièrement dans cette commémoration du Centenaire:

De staatssecretaris zal aan de verantwoordelijken van de Haven van Brussel vragen het plan te herzien om de prijs ervan te verlagen en die beter te laten overeenstemmen met het bedrag dat in de begroting is bepaald.

Daarnaast zouden ook sommige aanwonenden ertoe kunnen gebracht worden financieel te participeren in de herinrichting van het Beco-bekken.

#### 4. Het eeuwfeest van de Haven van Brussel

De Haven van Brussel viert in 1996 de honderdste verjaardag van de totstandkoming van het Zeekanaal. 13 juni is in dat verband de sleuteldatum: immers, het is op 13 juni 1896 dat de Naamloze Vennootschap van het Zeekanaal en de Haveninrichtingen van Brussel werd opgericht, wat een eerste stap was naar de realisatie van het kanaal in zijn maritieme versie.

In het kader van die viering heeft de Haven van Brussel een aantal manifestaties op touw gezet.

De staatssecretaris heeft er bij de Haven bijzonder op aangedrongen dat de N.V. Zeekanaal bij de protocolaire manifestaties zou betrokken worden.

Die zullen plaatshebben op 13 juni. Het programma van de protocolaire manifestaties zal in de vroege namiddag beginnen met een grote samenkomst van boten aan de Humbeekkaai, in aanwezigheid van Zijne Majesteit Koning Albert II en waarop de commissieleden werden uitgenodigd.

Op het einde van de namiddag zullen de commandanten van de militaire schepen worden ontvangen op het Stadshuis, samen met de politieke en havenautoriteiten. 's Avonds zal in de Spiegelzaal van het toekomstig Brussels Parlement een academische zitting worden gehouden.

Tijdens het weekend van 15 en 16 juni zullen een aantal manifestaties voor het grote publiek plaatshebben. Die feestelijkheden zullen de Brusselaars toelaten de Haven van Brussel te ontdekken of opnieuw te ontdekken. Tijdens dat weekend zullen alle Brusselaars worden uitgenodigd om feest te vieren, dat ligt voor de hand, maar ook om nader kennis te maken met het leven van de Haven, anders gezegd, met haar ondernemingen, haar gebruikers, met allen die dagelijks gebruik maken van het kanaal en van de infrastructuur van het havendomein.

Het doel van die festiviteiten is dat, na dit eeuwfeest, alle Brusselaars ervan zouden overtuigd zijn dat hun stad, Brussel, een belangrijke havenstad is en dat het, met de XXI<sup>e</sup> eeuw in het verschiet, een geluk is een havendomein te bezitten dat bijdraagt tot hun welzijn en tot de verbetering van de kwaliteit van hun leven.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft financieel willen bijdragen in deze viering van het eeuwfeest. Het



elle s'est engagée à intervenir pour un montant maximum de 5 millions de francs.

### 5. Charte de développement

Un groupe de travail comprenant des représentants du Port de Bruxelles et de la Communauté portuaire bruxelloise a été constitué afin d'élaborer une «charte de développement» qui marquera la volonté des entreprises concernées de collaborer au développement du Port dans le respect des contraintes environnementales et urbanistiques.

Cette charte a pour but de tracer les orientations majeures, de dégager les actions prioritaires sur base d'une responsabilité partagée.

Elle assure à tous les partenaires des efforts conjoints et coordonnés, notamment en ce qui concerne:

- le respect de l'environnement;
- le développement harmonieux des activités portuaires en milieu urbain;
- l'entretien des terrains et des bâtiments et des voies d'accès;
- la sécurité et la lutte contre le vol, les déversements clandestins et le vandalisme;
- l'information et le respect des obligations légales;
- l'échange d'informations pertinentes;
- l'intervention rapide et adéquate en cas d'accident;
- la collaboration en matière de relations internationales avec les milieux portuaires.

Dès que cette charte aura été élaborée, le secrétaire d'Etat ne manquera pas de la présenter aux commissaires.

### 6. Evaluation de la satisfaction des usagers

Le contrat de gestion entre la Région et le Port de Bruxelles prévoit la mesure régulière de la satisfaction des usagers du Port de Bruxelles. Cette démarche est actuellement en cours. En effet, le questionnaire établi par le Port de Bruxelles est actuellement examiné par la Communauté portuaire bruxelloise, qui est consultée dans le cadre de l'accompagnement de cette évaluation.

L'objectif de la démarche est de déterminer les attitudes des usagers vis-à-vis de leur situation sur le domaine portuaire, et d'en mesurer l'évolution. Les résultats de cette

heeft zich verbonden tot een tegemoetkoming van maximum 5 miljoen frank.

### 5. Handvest van ontwikkeling

Er werd een werkgroep opgericht met de vertegenwoordigers van de Haven van Brussel en van de Brusselse Havengemeenschap, met het doel een «handvest van ontwikkeling» op te stellen, waarin de wil van de betrokken ondernemingen zal tot uiting komen om mee te werken aan de ontwikkeling van de Haven, met inachtneming van de verplichtingen inzake leefmilieu en stedenbouw.

Dit handvest heeft tot doel de voornaamste oriënteringspunten vast te stellen, de prioritaire acties te bepalen op basis van een gedeelde verantwoordelijkheid.

Dit handvest verzekert al de partners van gezamenlijke en gecoördineerde inspanningen, inzonderheid wat betreft:

- de eerbiediging van het leefmilieu;
- de harmonische ontwikkeling van de havenactiviteiten in een stedelijke omgeving;
- het onderhoud van de terreinen, de gebouwen en de toegangswegen;
- de veiligheid en de strijd tegen diefstal, sluikstortingen en vandalisme;
- de informatie over en de naleving van de wettelijke verplichtingen;
- de uitwisseling van relevante informatie;
- het snelle en adequate optreden bij ongeval;
- de samenwerking voor internationale betrekkingen met de havenmilieus.

Zodra dit handvest zal opgesteld zijn, zal de staatsecretaris niet nalaten het de commissieleden voor te stellen.

### 6. De evaluatie van de tevredenheid van de gebruikers

Het beheerscontract tussen het Gewest en de Haven van Brussel voorziet in de regelmatige meting van de tevredenheid van de gebruikers van de Haven van Brussel. Dat is momenteel aan de gang. Immers, de door de Haven van Brussel opgestelde vragenlijst wordt momenteel onderzocht door de Brusselse Havengemeenschap, die wordt geraadpleegd in het kader van de begeleiding van die evaluatie.

Het doel ervan is de houdingen van de gebruikers ten aanzien van hun toestand in het havendomein te bepalen en de evolutie ervan te meten. De resultaten van die ana-

analyse doivent permettre au Port d'adapter ses stratégies et ses actions pour conforter les attitudes positives ou redresser les attitudes défavorables.

## 7. Conclusion

Le développement et la modernisation du Port de Bruxelles et de la zone portuaire nécessiteront encore beaucoup d'efforts. Ces efforts le secrétaire d'Etat compte bien les réaliser à l'aide de son plan de développement. Il espère que grâce à la politique portuaire qu'il mène en collaboration avec les responsables du Port de Bruxelles et qu'il continuera à mener, le trafic au Port de Bruxelles ne cessera de croître.

L'histoire a montré que les époques fastes de Bruxelles ont toujours correspondu à une activité portuaire intense.

Les époques changent, l'activité économique se modifie mais les défis demeurent. Le Port doit continuer à jouer son rôle de moteur de développement économique de notre Région.

Avec les responsables de la société du Port, le secrétaire d'Etat emploiera à conserver pour le XXI<sup>e</sup> siècle au Port et plus largement à la zone portuaire sa fonction de poumon de la Région bruxelloise.

## II. Echange de vues

Un commissaire souhaiterait avoir de plus amples informations en ce qui concerne l'aménagement du bassin Béco; entre autres en ce qui concerne le quai prévu pour les bateaux-mouche. Le commissaire estime que les deux associations Brussels by water et la Fonderie, qui mènent une politique en matière de tourisme entre autres dans la zone du canal mériteraient une plus grande attention de la part du gouvernement régional.

Le secrétaire d'Etat reconnaît qu'il n'a pas été très explicite en ce qui concerne le réaménagement du bassin Béco et ce parce que le projet qui lui a été soumis est trop coûteux.

En ce qui concerne l'a.s.b.l. la Fonderie, le secrétaire d'Etat informe qu'elle reçoit une subvention indirecte de la Région; la communauté portuaire subventionne la Fonderie pour les visites guidées.

Le secrétaire d'Etat est d'avis que pour que les choses soient plus claires dans le budget de 1997, l'intitulé de l'article 12.50.62.01 «Subside à la Communauté portuaire» sera remplacé par «Subside à la Communauté portuaire

lyse moeten de Haven toelaten haar strategie en haar acties aan te passen om de positieve houdingen te versterken en de ongunstige houdingen te verbeteren.

## 7. Besluit

De ontwikkeling en de modernisering van de Haven van Brussel en van het havengebied zullen nog heel wat inspanningen vergen. De staatssecretaris is wel degelijk van plan die inspanningen te doen met de hulp van zijn ontwikkelingsplan. Hij hoopt dat, dank zij het havenbeleid dat hij in samenwerking met de verantwoordelijken van de Haven van Brussel gevoerd heeft en zal blijven voeren, het verkeer in de Haven van Brussel zal blijven toenemen.

De geschiedenis heeft getoond dat de gelukkige tijden die Brussel gekend heeft, altijd samenvielen met een intense havenactiviteit.

De tijden veranderen, de economische activiteit verandert, maar de uitdagingen blijven bestaan. De Haven moet verder haar rol blijven spelen van drijvende kracht van de economische ontwikkeling van ons Gewest.

Met de verantwoordelijken van de Vennootschap van de Haven, zal hij zich ervoor inzetten dat de Haven en, ruimer gezien, het havengebied, in de XXI<sup>e</sup> eeuw hun functie van long van ons Gewest zullen behouden.

## II. Gedachtenwisseling

Een commissielid wenst meer informatie over het Béco-dok, onder meer over de geplande kade voor de rondvaartboten. Het commissielid meent dat de gewestregering meer aandacht zou moeten besteden aan de twee Brusselse verenigingen die onder andere in de kanaalzone toeristische activiteiten organiseren, te weten Brussels by Water en De Bronsfabriek.

De staatssecretaris geeft toe dat hij zich inzake de herinrichting van het Béco-dok op de vlakte heeft gehouden omdat het project dat hem is voorgelegd te duur is.

Hij zegt dat de v.z.w. De Bronsfabriek indirect subsidies van het Gewest ontvangt: de Havengemeenschap subsidieert De Bronsfabriek immers voor de rondvaarten.

De staatssecretaris is van oordeel dat de titel van artikel 12.50.62.01 «Toelage aan de Havengemeenschap» in de begroting 1997 ter wille van de duidelijkheid zal worden vervangen door «Toelage aan de haven van Brussel en aan

bruxelloise et aux associations contribuant à la promotion et à l'utilisation de la voie d'eau.

Le commissaire, qui a interrogé le secrétaire d'Etat sur ce point, souligne que l'association «Brussels by water» regroupe en fait différentes associations qui oeuvrent pour le tourisme et l'éducation à l'écologie. Ce regroupement d'associations n'a pas de guichet le long du canal et pas d'autre embarcadère que celui de la place Saintelette.

Le secrétaire d'Etat est sensible au problème. Il reconnaît qu'il s'est plus soucié du développement portuaire que du développement du tourisme. Mais il portera l'attention nécessaire pour réaliser les aménagements légers qui peuvent être faits rapidement.

Un commissaire soulève les problèmes de l'avant-Port en Région flamande. Cela pourrait poser des problèmes dans le sens où il ne serait pas facile d'établir un accord commercial avec la Région flamande pour le partage des activités des deux communautés portuaires.

Le même commissaire demande si la proposition d'un vaporeto permettant de transporter des citoyens de Vilvorde à Anderlecht a été étudiée.

Le secrétaire d'Etat signale que d'autres approches existent (cf. projet Marina).

Le secrétaire d'Etat reconnaît que pendant une dizaine d'années des contestations ont eu lieu et le Port de Bruxelles a perdu des clients. Le PRD et la déclaration gouvernementale confirment le rôle crucial que doit jouer la communauté portuaire, qui doit assurer, en concertation avec les autorités publiques, le développement sur les plans économique, urbanistique et socioculturel de la zone du canal.

En ce qui concerne la concurrence, le secrétaire d'Etat estime que l'on peut redresser la barre par un plus grand dynamisme de la société du Port. Les activités menées par les deux communautés portuaires ne sont pas nécessairement concurrentes; on pourrait imaginer une répartition des spécificités entre Vilvorde et la Communauté portuaire de Bruxelles. La zone portuaire bruxelloise a un rôle important à jouer comme zone d'éclatement de marchandises - développement de la zone consacrée à la gare routière (TIR) et au centre de transbordement rail-route (TRW) -.

Le secrétaire d'Etat estime que c'est le secteur privé lui-même qui mènera cette spécialisation progressive. Il regrette cependant l'insuffisance de terrains mis à disposition de la Communauté portuaire. Il demeure toutefois relativement optimiste mais reste vigilant.

Le secrétaire d'Etat souligne que la concurrence ne se situe pas toujours avec Vilvorde; son inquiétude porte

de verenigingen die bijdragen tot het promoten van het gebruik van de waterweg». De toelagen aan de Havengemeenschap en aan de Bronsfabriek zullen duidelijk worden aangegeven.

Het commissielid dat de staatssecretaris daarover vragen heeft gesteld, wijst erop dat de vereniging «Brussels by Water» in feite verschillende verenigingen overkoepelt die zich bezighouden met toerisme en milieu-educatie. Die groepering van verenigingen heeft geen kantoor langs het Kanaal en geen andere aanlegsteiger dan die aan het Sainteletteplein.

De staatssecretaris is zich van het probleem bewust en erkent dat hij meer oog heeft gehad voor de ontwikkeling van de havenactiviteiten dan voor het toerisme. Hij zal er echter voor zorgen dat kleinschalige werken snel worden uitgevoerd.

Een commissielid brengt het probleem te berde van de Voorhaven, die op het grondgebied van het Vlaams Gewest is gelegen. Het zal immers niet makkelijk zijn om met het Vlaams Gewest een handelsakkoord te sluiten met het oog op de verdeling van de activiteiten van de beide havengemeenschappen.

Hetzelfde commissielid vraagt of het voorstel om met een boot passagiers van Vilvoorde naar Anderlecht te vervoeren, is onderzocht.

De staatssecretaris wijst erop dat er nog andere voorstellen zijn (bijvoorbeeld het Marina-project).

Hij geeft toe dat er gedurende een tiental jaren problemen zijn geweest en dat de Haven van Brussel klanten verloren heeft. In het GewOP en de regeringsverklaring wordt bevestigd dat de rol van de Havengemeenschap van cruciaal belang is. Die moet in overleg met de overheid zorgen voor de economische, stedenbouwkundige en sociaal-culturele ontwikkeling van de kanaalzone.

De staatssecretaris is voorts van oordeel dat men het tij kan keren door de Vennootschap van de Haven meer impulsen te geven. De twee havengemeenschappen hoeven geen concurrenten te zijn. Het moet mogelijk zijn Vilvoorde en de Havengemeenschap van Brussel elk specifieke taken te laten uitvoeren. De Brusselse Haven heeft een belangrijke rol te spelen als goederenverdeelcentrum (uitbouw van de zone voor transport via de weg (TIR-zone) en het overslagcentrum voor het spoor-wegverkeer (TRW)).

Volgens de staatssecretaris zal de privé-sector zelf voor die geleidelijke specialisatie zorgen. Hij betreurt echter wel dat er onvoldoende terreinen ter beschikking van de Havengemeenschap worden gesteld. Hij is echter vrij optimistisch, maar blijft hoe dan ook waakzaam.

De staatssecretaris zegt dat Vilvoorde niet altijd de concurrent is. De concurrentie komt eerder van Muizen en

plutôt sur les centres de Muizen et de Genk où des délocalisations ont été opérées suite à un accident dans la zone du Port. La préoccupation majeure du secrétaire d'Etat se concentre actuellement sur l'attitude de la SNCB.

Le secrétaire d'Etat rappelle que la SNCB et le Port ont paraphé un accord de convention au début de l'année pour s'échanger des terrains ce qui devait permettre au Port de s'étendre et de se moderniser tandis que la SNCB gagnerait des terrains sur le site de Tours et Taxis. Jusqu'à présent cette convention n'a toujours pas été signée bien qu'il y ait eu engagement.

En freinant cette signature, la SNCB retarde la modernisation du Port de Bruxelles. La politique de la SNCB est une politique de désengagement dans la zone portuaire qui pourrait précipiter la désindustrialisation de la Région bruxelloise. La SNCB pourrait également empêcher la plate-forme multimodale prévue dans la zone du canal en retirant les voies ferrées dans l'avant-port. Le plan d'investissements actuel de la SNCB prévoit 21,6 milliards de BEF pour des investissements dans le transport de marchandises et les terminaux, dont 0 BEF pour Bruxelles. Le contentieux avec la SNCB va au-delà de la problématique du désengagement dans le projet du RER ...

Le secrétaire d'Etat reconnaît qu'il y a une logique à réaliser des investissements dans le port de Zeebruges, d'Anvers et également dans l'axe Athus-Meuse. Il faut toutefois que la SNCB consente à réaliser un investissement minimal dans le Port de Bruxelles pour la plate-forme multimodale et pour le transport rail-route (TRW).

Le secrétaire d'Etat espère que le dossier SNCB pourra se débloquer. Actuellement, la SNCB va tout-à-fait à l'encontre de la volonté des acteurs de la Communauté portuaire, y compris de sa filiale B-Cargo en menaçant d'enlever les voies de chemin de fer dans l'avant-port.

Le secrétaire d'Etat a des difficultés à comprendre la cohérence qui guide la SNCB dans sa politique à Bruxelles.

Un commissaire, sans vouloir défendre la SNCB, tient cependant à signaler qu'au Centre européen d'importation de fruits et légumes on a constaté avec effroi la disparition presque totale du transport de ces produits par chemin de fer.

Un autre commissaire signale que les activités de la zone portuaire ne se limitent pas au transport et au stockage de fruits et légumes. Il est vrai que le taux de déchets était tel dans ce secteur qu'on a préféré les camions.

Le secrétaire d'Etat reconnaît qu'une réponse partielle se situe dans le dumping exercé par le transport routier. Il souligne que la concurrence des pays de l'Est a encore diminué les tarifs appliqués par les transporteurs routiers.

Genk. Na een ongeval in de havenzone zijn vele bedrijven daarheen verhuisd. De staatssecretaris maakt zich op dit ogenblik echter vooral zorgen over de houding van de NMBS.

Hij herinnert eraan dat de NMBS en de Haven begin dit jaar een voorakkoord hebben geparafeerd om gronden uit te wisselen, waardoor de Haven zou kunnen uitbreiden en zou kunnen gemoderniseerd worden, terwijl de NMBS terreinen van de Thurn en Taxis-site zou verkrijgen. De overeenkomst zelf is, hoewel beloofd, nog steeds niet ondertekend.

Door die ondertekening uit te stellen, vertraagt de NMBS ook de modernisering van de Haven van Brussel. De NMBS lijkt niet langer in de Haven geïnteresseerd, wat snel de doodsteek zou betekenen voor de industrie in het Brussels Gewest. De NMBS zou ook de totstandkoming van het geplande multimodale centrum in de kanaalzone onmogelijk kunnen maken als zij de sporen in de voorhaven zou wegnemen. Het huidige investeringsplan van de NMBS voorziet in 21,6 miljard frank voor investeringen in het goederentransport en de terminals, waarvan niet één frank voor Brussel. Het geschil met de NMBS heeft niet alleen te maken met het feit dat zij haar verbintenissen niet nakomt met betrekking tot het GEN-project...

De staatssecretaris vindt het logisch dat men investeert in de haven van Zeebrugge, Antwerpen en in de as Athus-Maas. De NMBS moet echter ook een minimum investeren in de Haven van Brussel ten behoeve van het multimodale centrum en voor het overslagcentrum spoorweg (TRW).

De staatssecretaris hoopt dat het NMBS-dossier uit het slop kan worden gehaald. De NMBS dreigt ermee om de sporen uit de voorhaven weg te nemen en dwarsboomt daarmee de plannen van de Havengemeenschap en haar filiaal B-cargo.

De staatssecretaris vindt geen logica in het beleid van de NMBS wat Brussel betreft.

Een commissielid zegt dat hij het niet opneemt voor de NMBS maar er niettemin op wijst dat het Europees centrum voor de invoer van fruit en groenten met lede ogen vaststelt dat die waren bijna niet meer per spoor worden vervoerd.

Een ander commissielid wijst erop dat de activiteiten van de Haven zich niet tot het vervoeren en het opslaan van fruit en groenten beperken. Het is een feit dat er in die sector zoveel afval is dat men liever met vrachtwagens vervoert.

De staatssecretaris geeft toe dat de verklaring ten dele te vinden is in de dumpingpraktijk van het wegverkeer. Hij wijst erop dat de concurrentie van de oostbloklanden de tarieven van de wegvervoerders nog meer heeft doen zak-

Cependant cela n'explique pas tout. La SNCB va actuellement tout à fait à l'encontre de la volonté de B-Cargo et de TRW, toutes deux filiales de la SNCB, et de l'ensemble des transporteurs européens qui demandent que soit installée dans la zone portuaire une plate-forme multimodale eau-rail-route dans l'avant-port.

Le secrétaire d'Etat rappelle que la voie d'eau peut avoir une contribution importante dans le désengorgement de la ville; ce n'est pas en désinvestissant un noeud urbain comme Bruxelles qu'on réglera le problème. Politiquement, le secrétaire d'Etat estime qu'il est hautement regrettable que la Région de Bruxelles-Capitale doive dépendre de zones de distribution en dehors de la Région. Au-delà des raisons techniques, il y a des objectifs stratégiques que la Région bruxelloise se doit de défendre.

Un membre - tout en partageant les inquiétudes quant au développement économique de la zone du port- souhaite aborder la problématique de la pollution visuelle du canal. Le Port dispose-t-il d'un bateau aspirateur?

Le secrétaire d'Etat précise tout d'abord que la saleté qui flotte sur le Canal provient en grande partie des déversoirs de la Senne et des égouts.

Lorsqu'il pleut pendant longtemps ou lors d'orages assez importants, et afin d'éviter des inondations dans Bruxelles, la Senne et les égouts déversent le trop-plein dans le Canal avec les déchets qu'il contient. Je me permets de vous rappeler que la Senne est gérée par les services de mon Collègue, Monsieur le Ministre Didier Gosuin.

Selon le Port de Bruxelles, les mesures possibles à prendre afin d'éliminer une grande partie de ces déchets sont les suivantes :

1. la mise en place de grilles spéciales munies de systèmes de récupération des déchets devant les accès de ces rejets dans le canal. L'estimation des travaux est de  $\pm$  50 millions;
2. l'acquisition ou la construction d'un ponton de système de ramassage des déchets à l'aide de grilles rotatives, de bandes transporteuses, de différents containers et d'une pelle hydraulique. L'estimation est de  $\pm$  30 millions.

Dès lors, compte tenu des besoins d'investissements économiques à consentir par le Port de Bruxelles dans l'avenir, ce type de mesure à caractère esthétique ne peut malheureusement pas figurer parmi les priorités d'investissement sur le budget propre du Port ou sur sa dotation.

Le secrétaire d'Etat souhaite aborder le problème du dragage. En fait, en période de fortes crues toutes les crasses sont rejetées dans le canal pour éviter des inondations trop importantes.

ken. Dat verklaart echter niet alles. De plannen van de NMBS gaan op dit ogenblik in tegen de wensen van B-cargo en TRW, twee van haar filialen, en alle Europese vervoerders, te weten dat er in de voorhaven een multimodaal centrum water-spoor-weg komt.

De staatssecretaris herinnert eraan dat het vervoer over het water een belangrijke bijdrage kan leveren tot de vermindering van de verkeersoverlast in de stad. Het is niet door investeringen in een verkeersknooppunt als Brussel terug te schroeven dat men de problemen zal oplossen. De staatssecretaris zegt dat het uit politiek oogpunt uiterst jammer is dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest afhankelijk is van distributiezones die zich niet op zijn grondgebied bevinden. Naast technische redenen, heeft het Brussels Gewest ook strategische belangen te verdedigen.

Een lid deelt de bezorgdheid van de staatssecretaris wat de economische ontwikkeling van de Haven betreft, doch wenst het probleem van de zichtbare vervuiling van het Kanaal te berde te brengen. Beschikt de haven over een boot om vuilnis uit het Kanaal op te vissen?

De staatssecretaris wijst erop dat het afval dat op het Kanaal drijft, hoofdzakelijk afkomstig is van de overloop van de Zenne en van de riolen.

Bij langdurige regenval of bij hevig onweer komt, om overstroming in Brussel te voorkomen, het overtollige water van de Zenne en de riolen in het Kanaal terecht, met het afval dat erin voorkomt. De staatssecretaris herinnert eraan dat de Zenne door de diensten van zijn collega, minister Didier Gosuin, beheerd wordt.

Volgens de Haven van Brussel moeten de volgende maatregelen worden getroffen om een groot gedeelte van het afval te weren :

1. het plaatsen van speciale roosters, die het mogelijk maken het afval op te vangen vóór het water in het Kanaal vloeit; de kostprijs van de werken worden geraamd op  $\pm$  50 miljoen;
2. de aankoop of de bouw van een ponton om via roterende roosters, transportbanden, containers en een hydraulische schop het afval op te vangen; geraamde kostprijs:  $\pm$  30 miljoen.

Rekening houdend met de economische investeringen die de Haven van Brussel in de toekomst moet doen, kan dit soort van esthetische investeringen geen voorrang hebben op de eigen begroting van de Haven of op de dotatie.

De staatssecretaris wenst het probleem van het baggeren aan te snijden. In feite wordt bij hoge waterstand al het vuil in het kanaal geloosd om al te grote overstromingen te vermijden.

La charte de développement doit permettre également de sensibiliser les entreprises riveraines à l'environnement.

Un membre se réjouit que le secrétaire d'Etat s'en tienne à la déclaration gouvernementale en ce qui concerne le plan de développement pour le port et la zone portuaire.

Il souhaite aborder le problème de Carcoke qui pose de grandes difficultés du fait de l'assainissement du site. Il lui semble néanmoins qu'il faudrait tenir compte des riverains qui habitent au-delà de la zone (il y a des logements sociaux derrière la butte). Comment la concertation de ces riverains, qui ne sont pas impliqués directement dans le développement économique de la zone, aura-t-elle lieu ?

Le même commissaire souhaite connaître le nombre d'emplois que représentent les entreprises de la zone portuaire. Il souhaite également connaître le flux dans ces emplois car il y a en certaines délocalisations d'entreprises. Enfin, il souhaite savoir vers quels types d'emplois on s'oriente et quel est le réservoir d'emplois que représente la communauté portuaire bruxelloise.

Le secrétaire d'Etat reconnaît que Carcoke, qui est une filiale de Cockerill, est un problème complexe.

Dans cette problématique, l'acquisition, l'assainissement et l'affectation sont liés.

L'assainissement du site conditionnera la valeur du site et le montant consacré à l'assainissement sera lié à l'affectation qu'auront ces douze hectares.

Le secrétaire d'Etat a demandé – conjointement avec son collègue compétent pour l'environnement – que l'assainissement du site soit lié concrètement à l'affectation du site. Étant donné que cette zone est répertoriée comme prioritairement industrielle au PRD, les riverains seront entendus dans le cadre de l'enquête qui sera menée lors de l'étude d'incidences sur l'environnement.

Le secrétaire d'Etat rappelle qu'auparavant, sur le site, il y avait une cokerie en activité. Il n'y a pas plus polluant que cela.

Le secrétaire d'Etat réitère que le PRD met la mixité des quartiers en exergue. Il ne faudrait pas empêcher qu'une activité industrielle puisse s'implanter sur les douze hectares de Carcoke alors qu'il y a un déficit de terrains d'au moins 25 hectares. De toute manière, pire que les activités antérieures de Kemira et de Carcoke, il n'y a pas.

Le secrétaire d'Etat signale que le nombre d'emplois concernés dans la zone du canal est de 10.000 emplois pour les 300 entreprises de la zone portuaire. Ce qui est impor-

Het handvest voor de ontwikkeling moet de bedrijven die langs de oevers gevestigd zijn milieubewust maken.

Het verheugt een lid dat de staatssecretaris zich houdt aan de regeringsverklaring wat het ontwikkelingsplan voor de haven en het havengebied betreft.

Hij wenst het probleem in verband met Carcoke ter sprake te brengen omdat er ernstige moeilijkheden zijn in verband met de sanering van dit terrein. Hij meent echter dat er rekening zou moeten worden gehouden met de buurtbewoners die buiten het gebied wonen (achter de heuvel bevinden zich sociale woningen). Hoe zullen die buurtbewoners, die niet rechtstreeks bij de economische ontwikkeling van het gebied betrokken zijn, worden geraadpleegd?

Hetzelfde commissielid wenst te weten hoeveel personen in de bedrijven van het havengebied tewerkgesteld zijn. Hij wenst tevens te weten hoe een en ander evolueert gelet op de delocalisaties van een aantal bedrijven. Ten slotte wenst hij te weten welk soort banen en hoeveel banen de Brusselsche Havengemeenschap te bieden heeft.

De staatssecretaris geeft toe dat Carcoke, die een dochteronderneming is van Cockerill, een ingewikkeld probleem is.

De kwesties van de aankoop, de sanering en de bestemming zijn met elkaar verweven.

De sanering van het terrein zal een invloed hebben op de waarde ervan en het bedrag dat aan die sanering zal worden besteed, zal afhankelijk zijn van de bestemming die aan die twaalf hectaren zal worden gegeven.

De staatssecretaris heeft er samen met zijn collega belast met leefmilieu op aangedrongen dat de sanering in concreto gekoppeld wordt aan de bestemming van het terrein. Volgens het GewOP is dit gebied bij voorrang voor de industrie bestemd. Daarom zullen de buurtbewoners inspraak hebben in het kader van het onderzoek dat zal plaatsvinden binnen het raam van de milieu-effectenstudie.

De staatssecretaris herninnert eraan dat er vroeger op dit terrein een cokesfabriek gevestigd was. Dit is de meest vervuilende industriële activiteit.

De staatssecretaris herhaalt dat het GewOP de gemengde wijken voorstaat. Wetende dat er vraag is naar ten minste 25 hectaren, mag men niet verhinderen dat er zich op de twaalf hectaren van het Carcoke-terrein een industrieel bedrijf vestigt. Slechter dan Kemira en Carcoke kan in geen geval.

De staatssecretaris deelt mede dat er 10.000 personen tewerkgesteld zijn in de 300 bedrijven die in het havengebied gevestigd zijn. Het is van belang erop te wijzen dat

tant à souligner, c'est que ces emplois sont à 63 % occupés par des Bruxellois (ce qui n'est pas le cas sur l'ensemble du territoire car pour le reste des activités, les emplois sont occupés à 52-53 % par des non-Bruxellois).

Un membre signale que la suppression de la taxe sur la force motrice pour les entreprises situées à Bruxelles-Ville et son remplacement par une taxe sur l'informatique peut avoir un impact sur l'emploi.

Le commissaire signale le cas des farines CERES qui ont remplacé cette taxe représentant 1.700.000 francs par an, par une taxe de quelques dizaines de milliers de francs, voir une centaine de milliers de francs. Cette entreprise s'est engagée à consacrer la différence de ce montant à un emploi.

Un commissaire signale qu'à l'époque, la Région de Bruxelles-Capitale a proposé à toutes les communes de supprimer la taxe sur la force motrice et de la compenser par une aide régionale. En ce temps-là, Bruxelles-Ville n'a pas accepté.

Bien que ce ne soit pas de ses compétences, le secrétaire d'Etat rectifie les affirmations du commissaire précédent: à l'époque, la Région bruxelloise avait suggéré de supprimer la taxe sur le personnel occupé et de la compenser par une dotation régionale, ce qui a été fait.

Un commissaire rappelle combien son groupe est attaché à la zone portuaire à la fois comme symbole de la mixité des activités en ville et à la fois par les activités industrielles du port intra-muros qu'elle rend possible.

Le commissaire remercie le secrétaire d'Etat de certaines mises au point rassurantes en terme de responsabilité collective par rapport à l'avenir de cette zone. Il rappelle toutefois que les entreprises établies dans cette zone ont connu d'énormes difficultés dues à l'incurie des pouvoirs publics. Etablir de nouvelles structures, dues à la régionalisation, n'a pas non plus été une sinécure. Durant la précédente législature, les choses ont été clarifiées par l'installation d'un moratoire officiel; les choses n'étaient pas toujours évidentes à gérer sur le terrain.

Le commissaire souligne que le pouvoir politique prend des initiatives sans toujours prendre en compte les moyens budgétaires nécessaires : il pense ici aux délocalisations d'entreprises.

Le commissaire estime que le problème d'embarcadères et la bonne collaboration avec des a.s.b.l. oeuvrant pour le tourisme à Bruxelles est accessoire par rapport aux problèmes réels rencontrés par les entreprises de la communauté portuaire, tant en termes d'emplois, d'activités économiques que d'environnement.

63 % van die betrekkingen door Brusselaars bekleed zijn (voor de andere activiteiten op het Brussels grondgebied zijn 52-53 % van de personeelsleden geen Brusselaars).

Een lid wijst erop dat de afschaffing van de belasting op de drijfkracht en het feit dat deze vervangen is door een belasting op de computerschermen in Brussel-Stad gevolgen kan hebben voor de werkgelegenheid.

Het commissielid haalt het geval aan van het meelbedrijf CERES, dat in de plaats van 1.700.000 frank per jaar nog slechts enkele tienduizenden franken of zo'n honderdduizend frank belasting moet betalen. Dit bedrijf heeft beloofd met het verschil iemand in dienst te nemen.

Een commissielid wijst erop dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vroeger aan alle Brusselse gemeenten heeft voorgesteld de belasting op de drijfkracht af te schaffen en het verlies te compenseren door steun van het Gewest. Brussel-Stad heeft dit voorstel afgewezen.

De staatssecretaris is weliswaar niet bevoegd voor deze aangelegenheid, maar loochent wat de vorige spreker zoëven heeft gezegd : het Brussels Gewest had destijds voorgesteld de belasting op het tewerkgestelde personeel af te schaffen en te vervangen door een dotatie van het Gewest, wat geschied is.

Een commissielid herinnert eraan dat zijn fractie veel belang hecht aan het havengebied omdat het symbool staat voor de gemengde activiteiten in de stad en omdat het ruimte biedt voor industriële havenactiviteiten in de stad.

Het commissielid dankt de staatssecretaris voor een aantal geruststellende preciseringen over de gezamenlijke verantwoordelijkheid voor de toekomst van dit gebied. Hij herinnert er echter aan dat de bedrijven die in dit gebied gevestigd zijn met enorme problemen te kampen hebben gekregen doordat de overheid haar taak niet ter harte nam. Ook het opzetten van nieuwe structuren die noodzakelijk waren door de regionalisatie was geen sinecure. Tijdens de vorige zittingsperiode is er klaarheid gebracht door een moratorium van overheidswege; in de praktijk waren de zaken niet altijd duidelijk.

Het commissielid wijst erop dat de politieke overheid soms initiatieven neemt zonder rekening te houden met de nodige begrotingsmiddelen : hij denkt hier aan de delocalisatie van bedrijven.

Het commissielid is van mening dat het probleem van de aanlegsteigers en de goede samenwerking met de v.z.w.'s die zich inzetten voor het toerisme in Brussel slechts bijzaak zijn in vergelijking met de echte problemen waarmee de havenbedrijven te kampen hebben op het vlak van de werkgelegenheid, de economische activiteiten en het leefmilieu.

Le commissaire est également sensible à la pollution esthétique ou visuelle que provoquent certaines entreprises. Mais ce qui l'inquiète le plus est le danger qu'à l'avenir le Port ne puisse plus satisfaire sa mission de service public de dragage.

La société du Port a non seulement une mission d'entretien d'une voirie, elle a également une mission d'hygiène publique fondamentale. Le canal sert de bassin d'orage résiduaire (ce qui permet à Bruxelles de ne pas être inondé lors de fortes pluies).

Le commissaire qui était intervenu pour s'informer des subsides octroyés aux a.s.b.l. la Fonderie et Brussels by water s'insurge contre les affirmations du commissaire précédent. Ce n'est pas parce qu'il a posé des questions sur le tourisme qu'il nie l'importance de la vocation fondamentale de cette zone industrielle.

Le commissaire précédent signale qu'il n'a pas critiqué en soi mais qu'il a voulu affirmer l'importance de la communauté portuaire et souligner combien est coûteux l'entretien d'une voie d'eau (beaucoup plus que celle d'une autoroute).

Lors des débats budgétaires, les commissaires avaient félicité le secrétaire d'Etat pour la manière dont il avait défendu le budget du Port au sein du gouvernement; celui-ci avait vu sa dotation moins réduite que d'autres pararegionaux.

Le Port est confronté à des enjeux et des échéances cruciaux : dragage du canal, entretien, extension et modernisation des entrepôts et développement des transports multimodaux. Les terminaux TIR et TRW (transport combiné rail-route) fonctionnent actuellement au-delà de leur capacité. L'échange de terrains avec la SNCB est indispensable pour permettre l'extension. Le terminal multimodal pour containers dans l'avant-port est également importantissime.

La navigation intérieure, l'un des partenaires dans ce système multimodal, qui a enregistré un gain de trafic remarquable, permet de soulager la Région de Bruxelles-Capitale de l'afflux de gros camions.

Il est important de souligner le caractère industriel pur de la zone; il ne faudrait pas que des activités industrielles portuaires soient remplacées par des activités industrielles non portuaires. Carcoke doit être remplacée par une entreprise portuaire; on ne transformera pas la zone du canal en Silicon Valley.

Enfin, le commissaire n'a pas souhaité vexer quelque commissaire que se soit: il reconnaît qu'il a été assez lourd parce qu'il croit que certaines missions publiques du Port sont en danger.

Het commissielid heeft ook oog voor de zichtbare vervuiling die sommige bedrijven veroorzaken. Het verontrust hem echter vooral dat de Haven in de toekomst de baggerwerken, een opdracht van openbare dienst, niet meer zou kunnen uitvoeren.

De Vennootschap van de Haven moet niet alleen zorgen voor het onderhoud van de waterweg maar tevens voor de volksgezondheid. Het kanaal dient als stormbekken (waarvoor Brussel bij hevige regenval niet wordt overstromd).

Het commissielid dat vragen heeft gesteld over de subsidies die zijn toegekend aan de v.z.w.'s De Bronsfabriek en Brussels by water protesteert tegen de verklaringen van de vorige spreker. Het is niet omdat hij vragen heeft gesteld over het toerisme dat hij het belang van de hoofdbestemming van dit industriegebied ontkent.

De vorige spreker deelt mede dat het niet zijn bedoeling was kritiek te leveren maar te wijzen op het belang van de havengemeenschap en op de hoge kostprijs voor het onderhoud van een waterloop (die veel hoger ligt dan voor een snelweg).

Tijdens de begrotingsbespreking hebben de commissieleden de staatssecretaris gefeliciteerd met de manier waarop hij binnen de regering de begroting van de Haven had verdedigd; de dotatie voor de haven is minder gedaald dan die voor andere pararegionale instellingen.

De Haven heeft uiterst belangrijke taken te vervullen en tijdschema's te eerbiedigen : het uitbaggeren van het kanaal, het onderhoud, de uitbreiding en de modernisering van de opslagplaatsen en de ontwikkeling van het multimodaal vervoer. De TIR- en TRW-terminals (gecombineerd spoor- en wegvervoer) zijn overbelast. Het ruilen van terreinen met de NMBS is onontbeerlijk voor de uitbreiding. Ook de multimodale containerterminal in de voorhaven is van zeer groot belang.

De binnenvaart is één van de partners van dit multimodaal systeem. Het binnenvaartverkeer is aanzienlijk toegenomen, wat de mogelijkheid biedt het aantal zware vrachtwagens die Brussel binnenrijden te beperken.

Het is van belang erop te wijzen dat dit gebied uitsluitend voor de industrie bestemd is; industriële havenactiviteiten moeten niet worden vervangen door niet-havengebonden industriële activiteiten. Carcoke moet door een havenbedrijf worden vervangen; het kanaalgebied wordt geen Silicon Valley.

Het lid zegt niemand van de commissie voor het hoofd te hebben willen stoten. Het lid erkent dat hij zich door zijn betoog heeft laten meeslepen omdat hij denkt dat bepaalde openbare opdrachten van de Haven bedreigd worden.



Le secrétaire d'Etat apprécie le soutien du commissaire précédent dans la politique qu'il mène pour le développement et le maintien des activités portuaires.

Il réitère que les activités industrielles doivent demeurer liées à la voie d'eau. Sur ce point, il regrette que la gestion du site de Kemira ait été confiée à la SDRB; il aurait été souhaitable que se soit le Port qui gère le site.

Le secrétaire d'Etat informe qu'il est en pourparlers avec la SDRB pour récupérer une partie du site Kemira, en fait la partie trop polluée dont ils ne veulent pas.

Parmi les activités industrielles liées à la voie d'eau, il y a le dragage des boues. Il faut des entreprises qui traitent les boues du canal.

Contrairement aux engagements écrits de certaines personnes durant l'ancienne législature envers les habitants de Neder-Over-Heembeek, le secrétaire d'Etat ne peut promettre qu'on ne traitera pas les boues dans le voisinage. Ni la Région flamande, ni la Région wallonne n'accepteront de traiter nos boues. Il faudra bien les traiter quelque part dans la zone portuaire. Cela ne veut pas dire pour autant dans n'importe quelles conditions et n'importe quand. En matière d'environnement, même si cela peut s'avérer plus coûteux, on fera appel aux meilleures technologies disponibles (MTD).

Un commissaire se réjouit de la cohérence des actions menées dans la zone du Port, ainsi que des résultats financiers de la société en 1995 (ces résultats financiers se chevauchent sur les deux législatures).

Le commissaire estime qu'il est important de se souvenir que le débat sur la zone portuaire a traversé tous les partis politiques. Tous les partis ont fait des propositions sur la vocation portuaire de Bruxelles.

Le secrétaire d'Etat reconnaît qu'on trouve dans tous les partis des défenseurs du projet Marina.

Le commissaire souligne que c'est une bonne chose que dans le PRD on ait donné priorité aux activités économiques liées à la voie d'eau dans la zone du Canal. Cela ne veut pas dire que l'on ait négligé les actions à mener au niveau du tourisme. Le commissaire croit qu'il serait opportun de développer une campagne d'information sur l'importance du développement économique de cette zone auprès des Bruxellois qui connaissent très mal cette zone. Sur ce point, la Fonderie et la Communauté portuaire mènent des actions qui vont au-delà de la notion du tourisme étriqué habituel.

Le commissaire croit se souvenir que le secrétaire d'Etat a émis le souhait de revoir le contrat de gestion durant les

De staatssecretaris waardeert de steun van het vorige lid voor zijn beleid inzake de ontwikkeling en het behoud van de havenactiviteiten.

Hij herhaalt dat de industriële activiteiten met het kanaal verbonden moeten blijven. Hij betreurt in dit verband dat het beheer van de Kemira-site aan de GOMB toevertrouwd is. Het zou beter geweest zijn deze site door de Haven te laten beheren.

De staatssecretaris antwoordt dat hij met de GOMB onderhandelt om een deel van de Kemira-site terug te krijgen. In feite gaat het om het sterk vervuilde gedeelte dat de GOMB niet wil.

De baggerwerken maken deel uit van de industriële activiteiten aan het kanaal. We hebben bedrijven nodig die het kanaalslib verwerken.

In tegenstelling tot de schriftelijke beloften die enkelen tijdens de vorige zittingsperiode aan de bewoners van Neder-over-Heembeek gedaan hebben, kan de staatssecretaris niet beloven dat het slib niet in de omgeving verwerkt zal worden. Noch het Vlaamse noch het Waalse Gewest zullen ons slib willen verwerken. Men zal het wel ergens in de havenzone moeten verwerken. Dat betekent daarom nog niet dat het onder om het even welke voorwaarden en om het even wanneer zal gebeuren. Men zal gebruik maken van de meest milieuvriendelijke technologieën die voorhanden zijn, ook al zal dit meer kosten.

Een lid van de commissie is tevreden over de samenhang van de acties in de havenzone en de financiële resultaten van de maatschappij in 1995 (deze financiële resultaten gelden voor de twee zittingsperiodes).

Het lid zegt dat men niet mag vergeten dat alle politieke partijen zich bezonnen hebben over de haven. Alle partijen hebben voorstellen gedaan over de toekomst van de Haven van Brussel.

De staatssecretaris erkent dat men in alle partijen voorstanders vindt van het marinaproject.

Het lid onderstreept dat het een goede zaak is dat het GewOP voorrang geeft aan de havengebonden economische activiteiten in de kanaalzone. Dat wil niet zeggen dat de promotie van het toerisme veronachtzaamd wordt. Het lid denkt dat het ogenblik gekomen is om een informatiecampagne op te zetten over het belang van de economische ontwikkeling van deze zone bij de Brusselaars die er zeer weinig over afweten. De Bronsfabriek en de Havengemeenschap voeren acties die verder gaan dan wat gewoonlijk onder het enge begrip toerisme begrepen wordt.

Het lid meent zich te herinneren dat de staatssecretaris de wens uitgesproken heeft om het beheerscontract tijdens

discussions budgétaires. Il avait également émis le regret que ce contrat ait été signé en fin de législature.

Il souhaiterait savoir ce que le secrétaire d'Etat va modifier au contrat étant donné que sur le fonds de la politique à mener, il n'y a pas de grands bouleversements.

Le secrétaire d'Etat ne souhaite pas renégocier ce contrat de gestion parce qu'il regrette qu'il ait été signé à la veille d'une nouvelle législature, mais parce que le montant de la dotation n'est pas respecté. A ce stade-ci, il s'agirait d'ailleurs du seul amendement à apporter.

Le commissaire précédent a eu raison de souligner la nécessité de l'information du grand public. Le centenaire du Port est l'occasion rêvée pour entamer cette sensibilisation auprès des habitants bruxellois. A l'avenir, il faudra y pourvoir sans pour autant y consacrer de grands moyens.

Le secrétaire d'Etat estime que l'information ne doit pas se limiter au grand public mais elle doit également être effectuée auprès des parlementaires et peut-être aussi auprès de certains ministres.

Le secrétaire d'Etat a récemment visité la zone portuaire avec son collègue de l'économie. Il espère que lors des débats budgétaires 1997, il pourra réitérer l'importance de cette zone industrielle à ses collègues.

Le secrétaire d'Etat rappelle que la dotation régionale ne sert qu'à couvrir les missions de service public du Port; ce qui est d'ailleurs la philosophie du contrat de gestion ainsi que de l'ordonnance. Une de ces fonctions est d'assurer le dragage du Port. Une provision de 100 millions est prévue, mais il pourrait y avoir emballement du coût.

Le secrétaire d'Etat demandera à la Société du Port de tout mettre en oeuvre pour accomplir cette mission.

En ce qui concerne le transport multimodal, il y a des travaux d'infrastructure à réaliser.

Le secrétaire d'Etat essayera de réserver une partie de l'enveloppe prévue pour les travaux publics dans le plan triennal d'investissements (la partie de l'enveloppe prévue du côté de la chaussée de Vilvorde). Bien entendu, il ne s'agira pas de travaux requérant des sommes énormes comme la modification lourde d'une chaussée par exemple.

Le secrétaire d'Etat estime par ailleurs qu'une partie de ces travaux incombe aux riverains qui ont demandé notamment des travaux pour le transbordement : la participation du secteur privé sera requise.

de begrotingsbesprekingen opnieuw te bekijken. Hij had ook betreurd dat dit contract op het einde van de zittingsperiode ondertekend werd.

Het lid zou willen weten wat de staatssecretaris in het contract zal wijzigen aangezien het beleid niet wezenlijk zal veranderen.

De staatssecretaris wil dit beheerscontract liever niet opnieuw op de onderhandelingstafel brengen, niet omdat het vlak voor een nieuwe zittingsperiode ondertekend is, maar wel omdat het bedrag van de dotatie niet gerespecteerd wordt. Op dit ogenblik is dit trouwens de enige wijziging die zou moeten worden aangebracht.

Het vorige lid had gelijk erop te wijzen dat de bevolking moet worden voorgelicht. Het honderdjarig bestaan van de Haven is een gedroomde kans om een bewustmakingscampagne bij de Brusselaars te starten. Men zal daar in de toekomst moeten voor zorgen zonder er grote middelen voor uit te trekken.

De staatssecretaris vindt dat niet alleen de bevolking, maar ook de parlementsleden en misschien zelfs bepaalde ministers voorgelicht moeten worden.

De staatssecretaris heeft de haven onlangs met zijn collega belast met economie bezocht. Hij hoopt dat hij tijdens de begrotingsbesprekingen 1997 opnieuw zijn collega's van het belang van deze industriezone zal kunnen overtuigen.

De staatssecretaris herhaalt dat de gewestelijke dotatie enkel bestemd is om er de opdrachten van openbare dienst van de Haven mee te financieren. Dat is trouwens de strekking van het beheerscontract en van de ordonnantie. Een van de taken bestaat erin baggerwerken uit te voeren in de Haven. Er is 100 miljoen voor uitgetrokken, maar de kosten kunnen oplopen.

De staatssecretaris zal de Vennootschap van de Haven vragen alles in het werk te stellen om deze opdracht uit te voeren.

Er zijn infrastructuurwerken nodig op het vlak van het multimodaal vervoer.

De staatssecretaris zal proberen deze werken te financieren met een deel van de kredieten van het driejareninvesteringsplan bestemd voor de openbare werken (het deel van de kredieten voor de werken aan de kant van de Vilvoordsesteenweg). Het zullen natuurlijk geen werken zijn die enorme bedragen vergen zoals de zware werken voor de heraanleg van een weg.

De staatssecretaris vindt ook dat een deel van de werken door de bedrijven aan het kanaal betaald moet worden. Zij hebben gevraagd om werken uit te voeren voor het overlappen. De privé-sector zal ook een bijdrage moeten leveren.

Un commissaire estime qu'il est indispensable que la Région traite simultanément l'ensemble des dossiers en suspens avec la SNCB.

Le commissaire estime que le gouvernement unanime doit soutenir le secrétaire d'Etat pour l'exigence du maintien de la desserte ferroviaire dans la zone du canal.

Le commissaire reconnaît qu'un certain nombre de problèmes se posent en ce qui concerne la viabilisation du site de Kemira (des discussions sont en cours actuellement avec l'IBGE). Il estime toutefois qu'on ne peut entrevoir de viabiliser Kemira sans voir ce qui va advenir du site de Carcoke. Cela relèverait de la prouesse pour des industriels de s'installer dans le bas de la zone Kemira sans possibilités d'extension sur le site de Carcoke.

Il faut revoir la problématique d'ensemble de ces sites même si cela exige de revoir, par exemple la gestion par la SDRB du site de Kemira. Il convient de rassurer rapidement un certain nombre d'investisseurs quant aux potentialités des sites dans la zone portuaire et d'entrevoir l'assainissement selon l'affectation de ces sites.

Le secrétaire d'Etat évoque l'état complexe de la législation environnementale actuelle en Région bruxelloise. Même si les instruments mis en place ont un objectif louable, des problèmes de cohérence et de délais se posent. Ces instruments vont d'ailleurs être revus pour les rendre plus praticables et plus cohérents.

Avant d'assainir le site de Carcoke, il faut d'abord entreprendre la démolition des installations de la cokerie.

Un commissaire, soucieux de l'archéologie industrielle bruxelloise, demande si on raserait également le gazomètre.

Le secrétaire d'Etat confirme que toutes les installations disparaîtront.

Ceci concerne l'assainissement visuel. Quant à l'assainissement en profondeur de ces sites, il faudra travailler en collaboration. Que tous les acteurs collaborent à ce niveau : la SDRB, le Port, le secrétaire d'Etat, l'administration de l'environnement et Cockerill pour Carcoke. Le secrétaire d'Etat reconnaît que cette collaboration risque de ne pas être simple.

Quant à la SNCB, le secrétaire d'Etat ne partage pas le point de vue du commissaire qui souhaitait tout mettre sur la table. Lorsqu'on est partenaire, on peut traiter dossier par dossier. Le secrétaire d'Etat réitère l'idée que la SNCB et la Région de Bruxelles-Capitale sont condamnées à être partenaires. Lorsqu'on est partenaire, on respecte sa parole. La convention pour l'échange des terrains qui a été paraphée en début d'année est pour le secrétaire d'Etat un enga-

Een lid vindt het noodzakelijk dat het Gewest tegelijkertijd met de NMBS onderhandelt over alle dossiers die nog niet afgesloten zijn.

Het lid vindt dat de regering de staatssecretaris eensgezind moet steunen in zijn eis om een spoorverbinding met het kanaal te behouden.

Het lid geeft toe dat er een aantal problemen zijn om de Kemira-locatie bouwrijp te maken (voor het ogenblik wordt er onderhandeld met het BIM). Het lid vindt evenwel dat men voor de Kemira-terreinen geen plannen kan maken zonder te weten wat er met de Carcoke-terreinen zal gebeuren. Het ligt niet voor de hand dat bedrijven zich in het lagere gedeelte van de Kemira-locatie zullen vestigen indien ze niet de mogelijkheid hebben naar de Carcoke-terreinen uit te breiden.

We moeten de problemen van die terreinen in hun geheel aanpakken, ook al moeten we dan bijvoorbeeld het beheer van de Kemira-site door de GOMB opnieuw bekijken. We moeten spoedig een aantal investeerders geruststellen wat betreft de mogelijkheden van de locatie in de havenzone en werk maken van de sanering naargelang de bestemming van de locaties.

De staatssecretaris wijst erop dat de huidige milieuwetgeving in het Hoofdstedelijk Gewest ingewikkeld is. Het instrumentarium heeft weliswaar een lovenswaardig doel, maar er is een probleem met de coherentie en de termijnen. De wetgeving zal trouwens zo herzien worden dat ze beter uitvoerbaar en samenhangender wordt.

Voordat de Carcoke-locatie gesaneerd wordt, moeten de installaties van de cokesfabriek gesloopt worden.

Een lid, dat bezorgd is om het Brussels industrieel erfgoed, vraagt of men ook de gashouder met de grond gelijk zal maken.

De staatssecretaris bevestigt dat alle installaties zullen verdwijnen.

Dit wat de zichtbare sanering betreft. De grondige sanering van de sites zal in overleg gebeuren. Alle partners moeten daaraan meewerken : de GOMB, de Haven, de staatssecretaris, de administratie voor leefmilieu en Cockerill voor Carcoke. De staatssecretaris geeft toe dat deze samenwerking niet van een leien dakje zal lopen.

In verband met de NMBS zegt de staatssecretaris dat hij het niet eens is met het commissielid dat alles op de onderhandelingsstafel wil gooien. Wanneer men partner is, kan men dossier per dossier behandelen. De staatssecretaris herhaalt dat de NMBS en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest geen andere keuze hebben dan het partnership. Wanneer men partner is, houdt men zijn woord. De overeenkomst voor de uitwisseling van terreinen die begin dit

gement. Les raisons périphériques ne peuvent pas remettre cela en cause.

En ce qui concerne les investissements ferroviaires, il faut faire la part des choses. La zone TIR s'est cependant émue que le service de la SNCB ne soit plus assuré vers cette zone. Là où les choses sont encore plus inquiétantes, c'est dans l'avant-Port où il est question d'installer la plateforme multimodale; à la demande d'ailleurs de B-Cargo et TRW, qui sont toutes deux des filiales de la SNCB. Si les investissements nécessaires n'y étaient pas réalisés, le Port de Bruxelles entrerait en concurrence avec les gares de ferroutage de Muizen et de Genk. Sans ces investissements essentiels, la gare de ferroutage devrait fermer ses portes au profit d'investissements réalisés au-delà de la Région de Bruxelles-Capitale.

Confiance est faite au rapporteur pour la rédaction du présent rapport.

*La Rapporteuse,*

Sylvie FOUCART.

*Le Président,*

JAN BEGHIN.

jaar gearafeerd is, geldt voor de staatssecretaris als een verbintenis. Die kan niet meer om bijkomstige redenen op de helling worden gezet.

Voor de investeringen in de spoorverbinding dient een en ander verduidelijkt te worden. De TIR-zone betreurt dat de NMBS niet meer voor verbindingen met deze zone zorgt. De zaken staan er nog slechter voor in de Voorhaven waar men van plan is het multimodale centrum aan te leggen. Dat gebeurt trouwens op vraag van B-Cargo en TRW, twee filialen van de NMBS. Indien deze noodzakelijke investeringen niet uitgevoerd worden, krijgt de Haven van Brussel concurrentie van de spoor-wegstations van Muizen en Genk. Zonder deze essentiële investeringen, zou het spoor-wegstation moeten sluiten en zou er buiten het Brussels Hoofdstedelijk Gewest worden geïnvesteerd.

Vertrouwen wordt geschonken aan de rapporteur voor het opstellen van het verslag.

*De Rapporteur,*

Sylvie FOUCART.

*De Voorzitter,*

JAN BEGHIN.