Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale

Séance plénière du mercredi 13 juin 1990

SOMMAIRE

	Pages
COMMUNICATIONS DU PRESIDENT	809
Cour des comptes	809
Cour d'arbitrage	809
PROPOSITION D'ORDONNANCE	809
Prise en considération	809
INTERPELLATIONS:	809
— De M. Leduc à M. Picqué, Ministre-Président de l'Exécutif, concernant «les agents contractuels subventionnés mis à disposition des Zones d'Education Prioritaires»	809
Discussion. — *Orateurs:* **MM. Leduc, Picqué,** Ministre-Président	809
— De M. Drouart à M. Picqué, Ministre-Président de l'Exécutif, concernant «les attitudes contradictoires de l'Exécutif dans le financement de compétences en matière d'enseignement appartenant au Conseil de la Communauté française»	811
Discussion. — *Orateurs:* **MM. Drouart, Van Hauthem, De Decker, Vandenbussche, Picqué,** Ministre-Président	811
— De M. Cornelissen à M. Thys, Ministre des Travaux publics, des Communications et de la Rénovation des Sites d'Activités économiques désaffectés, concernant «les mesures urgentes à prendre pour améliorer l'efficacité des transports publics et décongestionner la circulation en ville» et	817
— Interpellation jointe de M. Adriaens, concernant «les mesures à court terme prises pour améliorer la circulation et les déplacements dans la Région bruxelloise»	818

Brusselse Hoofdstedelijke Raad

Plenaire vergadering van woensdag 13 juni 1990

INHOUDSOPGAVE

	Blz.
MEDEDELINGEN VAN DE VOORZITTER	809
Rekenhof	809
Arbitragehof	809
VOORSTEL VAN ORDONNANTIE	809
Inoverwegingneming	809
INTERPELLATIES:	809
— Van de heer Leduc tot de heer Picqué, Minister-Voorzitter van de Executieve, betreffende «de gesubsidieerde contractuelen die ter beschikking worden gesteld van de *Zones d'Education prioritaires*»	809
Bespreking. — *Sprekers:* **de heren Leduc en Picqué,** Minister-Voorzitter	809
— Van de heer Drouart tot de heer Picqué, Minister-Voorzitter van de Executieve, betreffende «de tegenstrijdige houdingen van de Executieve in de financiering van de bevoegdheden inzake onderwijs behorend tot de Franse Gemeenschapsraad»	811
Bespreking. — *Sprekers:* **de heren Drouart, Van Hauthem, De Decker, Vandenbussche, Picqué,** Minister-Voorzitter	811
— Van de heer Cornelissen tot de heer Thys, Minister belast met Openbare Werken, Verkeer en de Vernieuwing van de Afgedankte Bedrijfsruimten, betreffende «de dringende maatregelen die genomen moeten worden om de doeltreffendheid van het openbaar vervoer te verbeteren en het verkeer in de stad te verlichten» en	818
— Toegevoegde interpellatie van de heer Adriaens, betreffende «de op korte termijn genomen maatregelen om het verkeer en de verplaatsingen in het Brusselse Gewest te verbeteren»	818

Pages

Discussion conjointe. — *Orateurs:* **MM. Cornelissen, Adriaens, Moureaux, Thys,** Ministre des Travaux publics, des Communications et de la Rénovation des Sites d'Activités économiques désaffectés 818

— De M. Adriaens à M. Gosuin, Secrétaire d'Etat adjoint au Ministre du Logement, de l'Environnement, de la Conservation de la Nature et de la Politique de l'Eau, concernant «la campagne de collecte de déchets chimiques» 827

Discussion. — *Orateurs:* **MM. Adriaens, Gosuin,** Secrétaire d'Etat adjoint au Ministre du Logement, de l'Environnement, de la Conservation de la Nature et de la Politique de l'Eau 827

QUESTIONS ORALES:

— De M. Leduc à M. Picqué, Ministre-Président de l'Exécutif, concernant «la création d'une haltegarderie à l'ORBEM pour les enfants dont les parents sont demandeurs d'emploi» 831

— De M. Lemaire à M. Picqué, Ministre-Président de l'Exécutif, concernant «la vente des patrimoines communaux bruxellois» 831

— De M. Van Hauthem à M. Picqué, Ministre-Président de l'Exécutif, concernant «la suite que réserve l'Exécutif aux avis de la Commission permanente de contrôle linguistique» 832

— De M. Duponcelle à M. Picqué, Ministre-Président de l'Exécutif, concernant «le collège régional de sécurité» 833

— De M. Drouart à M. Picqué, Ministre-Président de l'Exécutif, et à M. Gosuin, Secrétaire d'Etat adjoint au Ministre du Logement, de l'Environnement, de la Conservation de la Nature et de la Politique de l'Eau, concernant «l'implantation d'une station d'inspection automobile et les nuisances qu'elle engendre» 834

— De M. Draps à M. Picqué, Ministre-Président de l'Exécutif, concernant «la position de l'Exécutif récemment exprimée sur le tracé des voies de chemin de fer parcourues par les trains à grande vitesse, l'aménagement souhaité des gares et de leurs abords» 835

— De Mme Nagy à M. Désir, Ministre du Logement, de l'Environnement, de la Conservation de la Nature et de la Politique de l'Eau, concernant «le délabrement du site de l'Abbaye de la Cambre» 836

— De Mme de 'T Serclaes à M. Désir, Ministre du Logement, de l'Environnement, de la Conservation de la Nature et de la Politique de l'Eau, concernant «la rédaction par l'IBDE d'un nouveau texte réglementaire sur les conditions générales de la distribution d'eau aux abonnés» 836

— De M. Vandenhaute à M. Désir, Ministre du Logement, de l'Environnement, de la Conservation de la Nature et de la Politique de l'Eau, concernant «la politique menée dans le domaine de l'eau» 837

Blz.

Samengevoegde bespreking. — *Sprekers:* **de heren Cornelissen, Adriaens, Moureaux, Thys,** Minister belast met Openbare Werken, Verkeer en de Vernieuwing van Afgedankte Bedrijfsruimten 818

— Van de heer Adriaens tot de heer Gosuin, Staatssecretaris toegevoegd aan de Minister belast met Huisvesting, Leefmilieu, Natuurbehoud en Waterbeleid, betreffende «de inzamelcampagne van chemisch afval» 827

— Bespreking. — *Sprekers:* **de heren Adriaens, Gosuin,** Staatssecretaris toegevoegd aan de Minister belast met Huisvesting, Leefmilieu, Natuurbehoud en Waterbeleid 827

MONDELINGE VRAGEN:

— Van de heer Leduc aan de heer Picqué, Minister-Voorzitter van de Executieve, houdende «de organisatie van kinderopvang bij de BDGA voor de kinderen waarvan de ouders werkzoekend zijn» 831

— Van de heer Lemaire aan de heer Picqué, Minister-Voorzitter van de Executieve, betreffende «de verkoop van de Brusselse gemeentelijke erfgoederen» 831

— Van de heer Van Hauthem aan de heer Picqué, Minister-Voorzitter van de Executieve in verband met «het gevolg dat de Executieve geeft aan de adviezen van de Vaste Commissie voor taaltoezicht» 832

— Van de heer Duponcelle aan de heer Picqué, Minister-Voorzitter van de Executieve betreffende «het gewestelijk veiligheidscomité» 833

— Van de heer Drouart aan de heer Picqué, Minister-Voorzitter van de Executieve, en aan de heer Gosuin, Staatssecretaris toegevoegd aan de Minister belast met Huisvesting, Leefmilieu, Natuurbehoud en Waterbeleid, betreffende «de vestiging van een station voor automobielinspectie en de hinder die erdoor wordt veroorzaakt» 834

— Van de heer Draps aan de heer Picqué, Minister-Voorzitter van de Executieve, betreffende «het standpunt dat de Executieve onlangs heeft ingenomen over de spoorwegbanen die de super snelle treinen volgen, de gewenste inrichting van de stations en hun omgeving» 835

— Van mevrouw Nagy aan de heer Désir, Minister belast met Huisvesting, Leefmilieu, Natuurbehoud en Waterbeleid, betreffende «de bouwvallige toestand van de omgeving van de Terkameren Abdij» 836

— Van mevrouw de T'Serclaes aan de heer Désir, Minister belast met Huisvesting, Leefmilieu, Natuurbehoud en Waterbeleid, betreffende «de opstelling van een nieuwe reglementaire tekst door de BIWD over de algemene waterverdelingsvoorwaarden voor de afnemers» 836

— Van de heer Vandenhaute aan de heer Désir, Minister belast met Huisvesting, Leefmilieu, Natuurbehoud en Waterbeleid, betreffende «het gevoerde waterbeleid» 837

Pages

— De M. Cools à M. Grijp, Ministre de l'Economie, concernant «la réforme des statuts de la SRIB» 838

— De M. De Berlangeer à M. Thys, Ministre des Travaux publics, des Communications et de la Rénovation des Sites d'Activités économiques désaffectés, concernant «le vandalisme dans les stations de métro» 839

— De M. Simonet à M. Thys, Ministre des Travaux publics, des Communications et de la Rénovation des Sites d'Activités économiques désaffectés, concernant «la scission de la SA du Canal et des Installations maritimes de Bruxelles» 841

— De M. Adriaens à M. Hotyat, Secrétaire d'Etat adjoint au Ministre-Président de l'Exécutif et à M. Gosuin, Secrétaire d'Etat adjoint au Ministre du Logement, de l'Environnement, de la Conservation de la Nature et de la Politique de l'Eau, concernant «la pollution par les métaux lourds due à l'incinérateur d'ordures ménagères» 843

— De M. Huygens à M. Gosuin, Secrétaire d'Etat adjoint au Ministre du Logement, de l'Environnement, de la Conservation de la Nature et de la Politique de l'Eau, concernant «la consultation de la Conférence Interministérielle de l'Environnement» 844

— De M. Drouart à M. Gosuin, Secrétaire d'Etat adjoint au Ministre du Logement, de l'Environnement, de la Conservation de la Nature et de la Politique de l'Eau, concernant «l'état de l'enquête menée par le Secrétaire d'Etat sur la gestion d'une société bruxelloise de logements sociaux» 845

ORDRE DES TRAVAUX

QUESTIONS D'ACTUALITE:

— De M. Vandenhaute à M. Picqué, Ministre-Président de l'Exécutif, concernant «l'urbanisation des environs du bois de la Cambre» 846

— De M. Cauwelier à M. Gosuin, Secrétaire d'Etat adjoint au Ministre du Logement, de l'Environnement, de la Conservation de la Nature et de la Politique de l'Eau, concernant «l'information donnée le samedi 2 juin via le numéro de téléphone automatique de la *Leefmilieu*» 846

— De M. Simonet à M. Anciaux, Secrétaire d'Etat adjoint au Ministre des Finances, du Budget, de la Fonction publique et des Relations extérieures, concernant «le spot télévisé du Secrétaire d'Etat tendant à réveiller la conscience flamande à Bruxelles et rappelant qu'elle est la capitale de la Flandre» 847

— De M. Simonet à M. Gosuin, Secrétaire d'Etat adjoint au Ministre du Logement, de l'Environnement, de la Conservation de la Nature et de la Politique de l'Eau, concernant «la décision du Secrétaire d'Etat de se mettre en congé en qualité d'échevin d'Auderghem» 847

Blz.

— Van de heer Cools aan de heer Grijp, Minister belast met Economie, betreffende «de hervorming van de statuten van de GIMB» 838

— Van de heer De Berlangeer aan de heer Thys, Minister belast met Openbare Werken, Verkeer en de Vernieuwing van Afgedankte Bedrijfsruimten, betreffende «het vandalisme in de metrostations» 839

— Van de heer Simonet aan de heer Thys, Minister belast met Openbare Werken, Verkeer en de Vernieuwing van Afgedankte Bedrijfsruimten, betreffende «de splitsing van de NV Zeekanaal en de Maritieme installaties van Brussel» 841

— Van de heer Adriaens aan de heer Hotyat, Staatssecretaris toegevoegd aan de Minister-Voorzitter van de Executieve en aan de heer Gosuin, Staatssecretaris toegevoegd aan de Minister belast met Huisvesting, Leefmilieu, Natuurbehoud en Waterbeleid, betreffende «de verontreiniging met zware metalen te wijten aan de verbranding van huishoudafval» 843

— Van de heer Huygens aan de heer Gosuin, Staatssecretaris toegevoegd aan de Minister belast met Huisvesting, Leefmilieu, Natuurbehoud en Waterbeleid, betreffende «de raadpleging van de Interministeriële Conferentie voor Leefmilieu» 844

— Van de heer Drouart aan de heer Gosuin, Staatssecretaris toegevoegd aan de Minister belast met Huisvesting, Leefmilieu, Natuurbehoud en Waterbeleid, betreffende «de stand van het door de Staatssecretaris gevoerde onderzoek over het beleid van een Brusselse sociale huisvestingsmaatschappij» 845

REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN

DRINGENDE VRAGEN:

— Van de heer Vandenhaute aan de heer Picqué, Minister-Voorzitter van de Executieve, betreffende de «stedebouw in de omgeving van het Terkamerenbos» 846

— Van de heer Cauwelier aan de heer Gosuin, Staatssecretaris toegevoegd aan de Minister belast met Huisvesting, Leefmilieu, Natuurbehoud en Waterbeleid, betreffende «de berichtgeving gegeven via het automatische telefoonnummer van Leefmilieulijn op zaterdag 2 juni 846

— Van de heer Simonet aan de heer Anciaux, Staatssecretaris toegevoegd aan de Minister belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt en Externe Betrekkingen, betreffende «de korte filmspot van de Staatssecretaris die het Vlaamse bewustzijn in Brussel wil wakker schudden en eraan herinnert dat Brussel hoofdstad van Vlaanderen is» 847

— Van de heer Simonet aan de heer Gosuin, Staatssecretaris toegevoegd aan de Minister belast met Huisvesting, Leefmilieu, Natuurbehoud en Waterbeleid, betreffende «de beslissing van de Staatssecretaris om verlof te nemen als schepen van Oudergem» 847

Pages

— De M. Simonet à M. Grijp, Ministre de l'Economie, concernant «le coût et l'objet de la visite effectuée par le Ministre en Pologne» 848

— De Mme Creyf à M. Désir, Ministre du Logement, de l'Environnement, de la Conservation de la Nature et de la Politique de l'Eau, concernant «le point de vue de la Région bruxelloise sur les propositions du Ministre Dehaene qui visent à un assainissement du secteur des taxis» 849

— De Mme Creyf à M. Désir, Ministre du Logement, de l'Environnement, de la Conservation de la Nature et de la Politique de l'Eau, concernant «les commandes de recherche pour l'épuration des eaux du nord de Bruxelles» 850

— De M. Cools à M. Hotyat, Secrétaire d'Etat adjoint au Ministre-Président de l'Exécutif, concernant «l'engagement de 12 contrôleurs au service de la propreté» 850

— De M. Draps à M. Picqué, Ministre-Président de l'Exécutif, concernant «les causes et conséquences de l'opération 'portes closes' à l'Administration de l'Urbanisme» 851

— De M. Draps à M. Chabert, Ministre des Finances, du Budget, de la Fonction publique et des Relations extérieures, concernant «le licenciement de 28 agents contractuels subventionnés à l'Administration régionale» 852

— De M. Cauwelier à M. Picqué, Ministre-Président de l'Exécutif, concernant «le remplacement des tuyaux de plomb et octroi de la prime à la rénovation» 852

— De M. de Marcken de Merken à M. Chabert, Ministre des Finances, du Budget, de la Fonction publique et des Relations extérieures, concernant «l'apport bruxellois dans le cadre de la participation belge à l'exposition de Seville» 853

— De M. de Marcken de Merken à M. Chabert, Ministre des Finances, du Budget, de la Fonction publique et des Relations extérieures, concernant «la représentation de l'Exécutif à l'étranger et aux réunions à caractère international» 853

— De M. de Patoul à M. Grijp, Ministre de l'Economie, concernant «la fermeture de la fabrique de cigarettes Saint-Michel» 853

ANNEXE 854

Blz.

— Van de heer Simonet aan de heer Grijp, Minister belast met Economie, betreffende «de kostprijs en het doel van het bezoek dat de Minister aan Polen heeft gebracht» 848

— Van mevrouw Creyf aan de heer Désir, Minister belast met de Huisvesting, Leefmilieu, Natuurbehoud en Waterbeleid, betreffende «het standpunt van het Brusselse Gewest over de voorstellen van Minister Dehaene tot gezondmaking van de taxisector» 849

— Van mevrouw Creyf aan de heer Désir, Minister belast met de Huisvesting, Leefmilieu, Natuurbehoud en Waterbeleid, betreffende «de onderzoeksopdrachten voor waterzuivering ten noorden van Brussel» 850

— Van de heer Cools aan de heer Hotyat, Staatssecretaris toegevoegd aan de Minister-Voorzitter van de Executieve, betreffende «de indienstneming van 12 inspecteurs voor de dienst properheid» 850

— Van de heer Draps aan de heer Picqué, Minister-Voorzitter van de Executieve, betreffende «de oorzaken en gevolgen van de operatie 'gesloten deuren' bij de Administratie voor Stedebouw» 851

— Van de heer Draps aan de heer Chabert, Minister belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt en Externe Betrekkingen, betreffende «het ontslag van 28 gesubsidieerde contractuelen bij de Gewestelijke Administratie» 852

— Van de heer Cauwelier aan de heer Picqué, Minister-Voorzitter van de Executieve, betreffende «de vervanging van loden buizen en toekenning van de renovatiepremie» 852

— Van de heer de Marcken de Merken aan de heer Chabert, Minister belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt en Externe Betrekkingen, betreffende «de Brusselse bijdrage in het kader van de Belgische deelneming aan de tentoonstelling van Sevilla» 853

— Van de heer de Marcken de Merken aan de heer Chabert, Minister belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt en Externe Betrekkingen, betreffende «de vertegenwoordiging van de Executieve in het buitenland en op internationale vergaderingen» 853

— Van de heer de Patoul aan de heer Grijp, Minister belast met Economie, betreffende «de sluiting van de sigarettenfabriek Saint-Michel» 853

BIJLAGE 854

PRESIDENCE DE M. POULLET, PRESIDENT
VOORZITTERSCHAP VAN DE HEER POULLET, VOORZITTER

La séance est ouverte à 14 h 5 m.

De vergadering wordt om 14 u. 5 m. geopend.

M. le Président. — Je déclare ouverte la séance plénière du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale du mercredi 13 juin 1990.

Ik verklaar de plenaire vergadering van de Brusselse Hoofdstedelijke Raad van woensdag 13 juni 1990 geopend.

COMMUNICATIONS DU PRESIDENT

MEDEDELINGEN VAN DE VOORZITTER

Cour des comptes — Rekenhof

M. le Président. — Par lettre du 23 mai 1990, la Cour des comptes communique des observations au sujet de la délibération n° 002 prise le 15 février 1990 par l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale, sur la base de l'article 24 de la loi du 28 juin 1963 modifiant et complétant les lois sur la comptabilité de l'Etat.

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

Bij brief van 23 mei 1990 doet het Rekenhof opmerkingen betreffende de beslissing nr. 002 die de Executieve van het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest op 15 februari 1990 genomen heeft op grond van artikel 24 van de wet van 28 juni 1963 tot wijziging en aanvulling van de wetten op de rijkscomptabiliteit.

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

Cour d'arbitrage — Arbitragehof

M. le Président. — Diverses communications ont été faites au Conseil par la Cour d'arbitrage. Elles figureront au compte rendu analytique et au compte rendu intégral de cette séance (voir annexe).

Verscheidene mededelingen werden door het Arbitragehof aan de Raad gedaan. Zij zullen in het beknopt verslag en in het volledig verslag van deze vergadering worden opgenomen (zie bijlage).

PROPOSITION D'ORDONNANCE

Prise en considération

VOORSTEL VAN ORDONNANTIE

Inoverwegingneming

M. le Président. — L'ordre du jour appelle la prise en considération de la proposition d'ordonnance de M. Draps et consorts organique de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et de la rénovation urbaine (N° A-53/1 — 89/90)

Pas d'observation? *(Non.)*

— Renvoi à la commission de l'Aménagement du Territoire, de la Politique foncière et du Logement.

Aan de orde is de inoverwegingneming van het voorstel van ordonnantie van de heer Draps cs., houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening, van de stedebouw en van de stadsrenovatie (Nr. A-53/1 — 89/90)

Geen opmerking? *(Neen.)*

— Verzonden naar de commissie voor de Ruimtelijke Ordening, het Grondbeleid en de Huisvesting.

INTERPELLATIONS

INTERPELLATIES

M. le Président. — L'ordre du jour appelle les interpellations.

Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATION DE M. LEDUC A M. PICQUE, MINISTRE-PRESIDENT DE L'EXECUTIF, CONCERNANT «LES AGENTS CONTRACTUELS SUBVENTIONNES MIS A LA DISPOSITION DES ZONES D'EDUCATION PRIORITAIRES»

Discussion

INTERPELLATIE VAN DE HEER LEDUC TOT DE HEER PICQUE, MINISTER-VOORZITTER VAN DE EXECUTIEVE, BETREFFENDE «DE GESUBSIDIEERDE CONTRACTUELEN DIE TER BESCHIKKING WORDEN GESTELD VAN DE *ZONES D'EDUCATION PRIORITAIRES*»

Bespreking

M. le Président. — Mesdames, Messieurs, l'ordre du jour appelle l'interpellation de M. Leduc à M. Picqué, Ministre-Président de l'Exécutif.

Dames en Heren, aan de orde is de interpellatie van de heer Leduc aan de heer Picqué, Minister-Voorzitter van de Executieve.

La parole est à M. Leduc pour développer son interpellation.

M. Leduc. — Monsieur le Président, Monsieur le Ministre-Président, Chers Collègues, vous le savez, en 1989 les ministres de l'Education et de l'Enseignement, MM. Ylieff et Grafé ont décidé de mettre en place, à titre expérimental en Wallonie et

à Bruxelles, six zones d'éducation prioritaires. Leur objectif était de tenter d'améliorer la réussite scolaire des enfants de milieux défavorisés en incitant les écoles qui les accueillent à innover et à s'ouvrir sur l'extérieur.

Mais une telle réforme nécessite, bien sûr, que des moyens lui soient attribués. Vu les difficultés budgétaires de la Communauté française, déjà à l'époque, ils firent appel aux Régions; seule la Région bruxelloise répondit positivement. C'est pourquoi seules les deux ZEP bruxelloises ont pu voir le jour en octobre 1989 grâce aux 43 ACS que vous leur avez accordés pour partie dans la zone Nord, à Molenbeek et Saint-Josse et pour partie dans la zone Sud, à Saint-Gilles, Forest et Bruxelles-ville.

Ces écoles ont mis en place des projets collectifs en se regroupant et en développant des partenariats avec certaines associations. Elles tentent d'apporter des réponses globales aux nombreuses causes d'échec scolaire chez les élèves des quartiers défavorisés.

En cette fin d'année scolaire, une évaluation est en cours et met en évidence une série de pistes intéressantes pour poursuivre le projet et le réorienter si nécessaire pour l'année prochaine. Le fonctionnement 'expérience des ZEP est, en effet, prévu à titre expérimental pour quatre années à l'issue desquelles une évaluation définitive des actions devra être menée. Ces conclusions devraient alors permettre aux ministres de l'Education et de l'Enseignement d'adopter des mesures structurelles appropriées pour l'ensemble des écoles implantées dans les quartiers défavorisés.

Il est donc évident qu'un tel travail, se concevant sur le long terme, nécessite une équipe de travailleurs stables et motivés qui puissent assurer la cohésion et la permanence du projet. De là l'importance de la continuité des contrats de ces ACS.

Or, les contrats des 43 ACS travaillant dans les ZEP bruxelloises se terminent le 30 juin prochain et devraient normalement n'être reconduits qu'au mois de septembre ou d'octobre. Une telle coupure dans l'activité de ces travailleurs nous paraît fort préjudiciable.

En effet:

— La période des vacances scolaires est un moment tout à fait propice pour effectuer avec les enfants toute une série d'activités de loisirs ou de rattrapage qui contribueront aussi à favoriser leur réussite scolaire;

— Interrompre les contrats implique de nouvelles formalités administratives à remplir en septembre ou octobre, et l'on risque bien — comme cela a été le cas en 1989 — de voir les choses traîner et les équipes mises en place aux environs du mois de novembre.

— On risque de démotiver ainsi bon nombre de travailleurs qui chercheront ailleurs des contrats plus stables. Pourquoi accepteraient-ils de passer pendant 4 ans, 2 à 3 mois par an au chômage?

Nous proposons donc:

— Que les contrats des 43 ACS soient prolongés automatiquement dès le 1er juillet;

— Que ces travailleurs aient un congé «chômage» pendant le mois de juillet;

— Qu'ils soient mis à la disposition des promoteurs de projet pendant le mois d'août, de manière à pouvoir effectuer des activités de rattrapage (préparation aux examens de passage) ou préparer des projets concrets pour la rentrée.

Dès le début du mois de septembre, les animateurs seraient ainsi présents dans les écoles pour préparer l'année avec les directions et les enseignants.

Bien sûr, cette disposition ne pourrait être mise en œuvre qu'en accord avec la Communauté française, à la demande des établissements scolaires, et en accord avec les agents concernés.

Par ailleurs, un cahier de charges précis devrait préciser la manière dont serait organisé ce rattrapage au mois d'août et prévoir l'ouverture de l'établissement scolaire du 1er au 30 août: il faudrait évidemmment éviter que ces ACS ne soient affectés dans les écoles à des tâches administratives sans intérêt.

Connaissant par ailleurs les difficultés financières de la Communauté française, nous constatons avec regret et inquiétude qu'aucun budget de l'Education n'a été affecté aux ZEP à ce jour.

Dans le cadre d'accords de coopération et de solidarité entre Communautés et Région, ne peut-on imaginer un effort budgétaire de la Région pour les actions qui la concernent le plus? Et dans ce cas précis, la réussite de la scolarité des enfants issus de l'immigration à Bruxelles nous semble une priorité manifeste.

C'est pourquoi, nous vous demandons, Monsieur le Ministre-Président:

1. D'envisager, en accord avec la Communauté française, la prolongation des contrats ACS-ZEP dès le 1er juillet 1990;

2. La mise à la disposition des écoles de ces agents pendant le mois d'août, en vue d'y assurer un travail de rattrapage scolaire intensif en préparation de la session de septembre;

3. D'étudier la possibilité pour la Région de mettre à la disposition de ces ACS un petit budget de fonctionnement — dans la mesure où il n'y en a aucun dans la Communauté française — évalué globalement à 150 000 francs par ACS et par an, soit un coût global annuel d'environ 6,5 millions;

4. De nous faire connaître dans votre réponse, les parts de compétences respectives de la Région de Bruxelles-Capitale et de la Communauté française par rapport à une telle décision.

Je vous en remercie. *(Applaudissements sur les bancs socialistes.)*

M. le Président. — La parole est à M. Picqué, Ministre-Président.

M. Picqué, Ministre-Président de l'Exécutif. — Monsieur le Président, je remercie l'honorable membre pour cette interpellation, dans la mesure où elle me permet de faire le point sur mes intentions en cette matière.

De fait, comme vous le signalez, la Région de Bruxelles-Capitale est la seule Région à avoir répondu positivement à la demande de la Communauté française en matière d'octroi de postes ACS: dès le mois d'août de l'année dernière, sur ma proposition, l'Exécutif décidait d'octroyer 43 ACS pour les deux zones d'éducation prioritaires bruxelloises.

Comme vous, je suis très sensible au développement harmonieux de ces zones dans notre Région. Aussi, je présenterai prochainement à l'Exécutif trois propositions susceptibles de traduire cette préoccupation:

1° Les conventions ACS-ZEP seront désormais signées à partir du 1er juillet pour une durée déterminée de deux ans;

2° Je demanderai à l'Exécutif de dégager, à charge de la Région, des moyens financiers permettant de soutenir les initiatives prises dans le cadre des zones d'éducation prioritaires.

Cet effort régional, calculé sur la base d'un subside complémentaire de 175 000 francs par ACS occupé, hors salaire, est évalué à 7 525 000 francs par an.

3° Je souhaiterais élargir l'action des ZEP en recherchant, avec la Communauté française, le moyen de les inclure, pour assurer une plus grande cohérence d'action, dans les zones d'insertion socioprofessionnelle dont les contours seront prochainement fixés en liaison avec le comité de gestion de l'ORBEM. Dans cette hypothèse, je veillerai également à accroître le nombre d'ACS octroyés aux ZEP ainsi élargies à leur mission d'insertion socioprofessionnelle. En outre, il va de soi qu'il s'agira, parallèlement, de dégager des moyens supplémentaires pour des projets spécifiques à la Communauté flamande.

Enfin, votre intervention me permet aussi de faire le point sur l'état de notre travail en matière d'insertion socioprofessionnelle.

Dès le 26 juin, les zones d'insertion socioprofessionnelle seront examinées par le comité de gestion de l'ORBEM. Ces zones seront identifiées sur la base d'une cartographie dressée grâce à des critères objectifs (taux de chômage, infrascolarité, taux d'immigration, etc. ...) d'une part, et d'autre part grâce à l'identification des ressources et acteurs potentiels (vie associative, communes, CPAS, entreprises, enseignement, et notamment les centres d'enseignement à horaire réduit).

Dès lors, ces zones auront été définies et approuvées par l'Exécutif, les divers projets coordonnés pourront alors être financés par l'article «innovations» (42.01.04) inscrit au budget de l'ORBEM.

Aussi, si nous tenons bon au niveau du calendrier, dans le cadre des coordinations qui seront mises en place dans le but d'une plus grande efficience des projets, divers promoteurs de projets pourront voir leurs projets financés au moment de la rentrée scolaire.

Cette démarche est d'autant plus cruciale qu'elle pourra, par ailleurs, s'inscrire dans le cadre des moyens qui seront dégagés par le plan «1 + 1 = 3» élaboré à l'initiative du Ministère de l'Emploi et du Travail au plan national. *(Applaudissements sur les bancs de la majorité.)*

M. le Président. — L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

INTERPELLATION DE M. DROUART A M. PICQUE, MINISTRE-PRESIDENT DE L'EXECUTIF, CONCERNANT «LES ATTITUDES CONTRADICTOIRES DE L'EXECUTIF DANS LE FINANCEMENT DE COMPETENCES EN MATIERE D'ENSEIGNEMENT APPARTENANT AU CONSEIL DE LA COMMUNAUTE FRANÇAISE»

Discussion

INTERPELLATIE VAN DE HEER DROUART TOT DE HEER PICQUE, MINISTER-VOORZITTER VAN DE EXECUTIEVE, BETREFFENDE «DE TEGENSTRIJDIGE HOUDINGEN VAN DE EXECUTIEVE IN DE FINANCIERING VAN DE BEVOEGDHEDEN INZAKE ONDERWIJS BEHOREND TOT DE FRANSE GEMEENSCHAPSRAAD»

Bespreking

M. le Président. — Mesdames, Messieurs, l'ordre du jour appelle l'interpellation de M. Drouart à M. Picqué, Ministre-Président de l'Exécutif.

Dames en Heren, aan de orde is de interpellatie van de heer Drouart tot de heer Picqué, Minister-Voorzitter van de Executieve.

La parole est à M. Drouart pour développer son interpellation.

M. Drouart. — Monsieur le Président, Monsieur le Ministre-Président, Messieurs les Ministres, Chers Collègues, depuis plusieurs semaines, le monde de l'enseignement est en crise. Les grèves, les manifestations, le non-déroulement d'examens dans certains établissements secondaires constituent l'expression d'un malaise social allant encore aujourd'hui, semble-t-il, en s'amplifiant.

La Région de Bruxelles-Capitale, bien qu'ayant peu de compétences en matière de «formation et d'enseignement» au sens strict où on les définit, n'a pas été épargnée par la véritable lame de fond que constitue à mes yeux cette crise de société.

L'Exécutif de la Communauté française par un jeu — permettez-moi le mot — d'abandon de compétences aurait obtenu 200 millions de notre Région. Avant d'aborder les interrogations que suscite une telle décision de la part de votre Exécutif, Monsieur le Président, nous ne pouvons effacer du débat l'origine de cette lamentable situation.

Depuis le début de la crise économique du milieu des années septante, le pouvoir politique n'a cessé de désinvestir dans l'enseignement. Les chiffres sont évocateurs: la part des dépenses publiques globales consacrées en Belgique à l'enseignement est passée de 20 p.c. en 1975 à près de 15 p.c. aujourd'hui; l'OCDE avance même le chiffre catastrophe de 10,1 p.c. pour l'année 1986!

Ces chiffres et le rappel de certaines décisions politiques sont évocateurs. Aucun enseignant n'a oublié le coup de couteau enfoncé dans son dos à Val Duchesse par les libéraux et les sociaux-chrétiens. La loi de financement votée en janvier par les socialistes et les sociaux-chrétiens a matérialisé leur politique régressive.

Les causes de la crise étant rappelées, abordons l'analyse d'un premier conflit de compétence entre les Exécutifs de la Région de Bruxelles-Capitale et de la Communauté française. Conscient de la situation financière catastrophique de la Communauté française, vous avez, Monsieur le Ministre-Président, pris la décision fin août de financer partiellement deux projets de ZEP, zone d'éducation prioritaire. Pour ce faire, vous avez libéré 43 ACS, agents contractuels subventionnés. Tout en reconnaissant le caractère positif d'une telle décision, l'Exécutif a pris la responsabilité politique de financer une compétence appartenant à la Communauté française.

Il est donc important de vous demander, Monsieur le Ministre, quelles compensations vous avez obtenues de l'Exécutif de la Communauté française pour le financement de projets pédagogiques particuliers.

A partir du moment où c'est notre Région qui finance ces projets, cinq questions peuvent, me semble-t-il, vous être posées:

1. A la demande de la Communauté française, une étude scientifique pertinente avait défini, sur base de critères quantitatifs et qualitatifs, six quartiers où les zones d'éducation prioritaires devraient être appliquées. Deux seulement ont été retenues par la Communauté. Pourquoi avoir conservé et limité le choix de ces deux zones définies par l'Exécutif de la Communauté française alors que c'est nous qui les finançons aujourd'hui, au moyen de l'encadrement des ACS.

2. En limitant le nombre de ZEP à deux, on rencontre dans notre ville des écoles bénéficiant d'un encadrement complémentaire alors qu'une école voisine travaillant dans des conditions d'apprentissage similaires n'en bénéficie pas, parce que non reprise dans une telle zone. Comment justifier cette situation auprès des enseignants de ces milieux scolaires difficiles.

3. En confrontant les quartiers pauvres de notre ville et les expériences qui s'y déroulent — les ZEP en sont une, mais pas la seule, la mission locale pour l'emploi en est une autre — on peut observer une inégale répartition de ces projets. Ne serait-il pas temps, Monsieur le Ministre-Président, de coordonner ces actions? Les liens très étroits, les relations positives que des bourgmestres peuvent entretenir avec des membres de l'Exécutif placent certaines communes en situation favorable pour la localisation de ces projets. Cela n'est pas normal.

4. Vous avez pris la décision de financer le salaire de personnes — 43 agents contractuels subventionnés — pour concrétiser deux projets de zones d'éducation prioritaires. Ces derniers n'ont reçu aucun moyen matériel à ce jour. Plusieurs projets sont des projets d'alphabétisation. Est-il possible, Monsieur le Ministre-Président, d'alphabétiser sans livre, sans crayon et sans cahier?

5. Les 43 personnes travaillant dans les projets ZEP sont tous des ACS, c'est-à-dire des sous-statuts. Le problème de leur contrat a été évoqué dans l'interpellation précédente. Vous avez répondu à cette question et je n'y reviendrai plus.

Cette première série de questions étant soulevée sur le mode de financement et d'organisation des zones d'éducation prioritaire, revenons-en à l'actualité et à d'autres décisions que vous avez prises en concertation avec l'Exécutif de la Communauté française.

Pour arriver à financer les 2 p.c. d'augmentation salariale des enseignants, 2 p.c. rappelons-le, promis à l'ensemble de la fonction publique dont les enseignants font partie, l'Exécutif de la Communauté française semble vouloir transférer d'initiative certaines compétences communautaires (tourisme et transports scolaires) à la Région de Bruxelles-Capitale afin d'obtenir de sa part en rétrocession 200 millions.

M. le Ministre-Président peut-il me confirmer cet accord?

Dans l'affirmative, où seront faites les économies nécessaires pour pouvoir verser ces 200 millions?

Question importante: quelle compensation budgétaire avez-vous promis à la Communauté néerlandophone de notre Région?

Qu'est-ce qui peut justifier qu'aujourd'hui les compétences en matière de tourisme et de transport scolaire de la Communauté française soient transférables à notre Région? Avez-vous eu une concertation analogue avec l'Exécutif du *Vlaamse Raad*?

Les deux conflits décrits ci-avant: financement des ZEP et transfert de compétences Communauté-Région posent le grave problème de la coopération entre Communauté et Région.

Ecolo considère qu'il est prioritaire aujourd'hui, pour sortir de l'impasse dans laquelle les pouvoirs politiques ont jeté l'enseignement, de mettre en place au plus vite des mécanismes de coopération entre la Région de Bruxelles-Capitale, la Région wallonne et la Communauté française. Il est urgent d'obtenir un accord de coopération et de cesser l'affrontement que nous connaissons actuellement.

Nous pensons qu'une solution à long terme ne pourra être trouvée que par une révision de la loi de financement. Les deux cents millions que notre Région transférerait à la Communauté française ne sont qu'un emplâtre sur une jambe de bois.

Il faut, selon nous, au plus vite organiser un large débat d'orientation sur les objectifs, les contenus et les méthodes, les moyens, les rôles et les statuts des différents acteurs de l'enseignement, dans le but d'effacer les cicatrices profondes qu'ont laissées les différentes réformes aveugles des gouvernements néo-libéral et social-démocrate qui se sont succédé: notre Région de Bruxelles-Capitale, de par ses spécificités démographiques, sociales et urbanistiques, se doit d'être partenaire à cette réflexion de fond. Les expériences des ZEP constituent un exemple de nos spécificités en matière d'enseignement; le taux de décrochage scolaire important dans notre ville en constitue un autre.

Je voudrais pour conclure, Monsieur le Président, Messieurs les Ministres, Chers Collègues, vous proposer les deux éléments de réflexion suivants:

1. Tous, aujourd'hui, nous pouvons nous accorder pour dire que le monde de l'enseignement doit constituer dans les années à venir une priorité politique. Les pouvoirs politiques qui se sont succédé ces dernières années, n'ont pas pris conscience de l'importance et de la place capitale de l'enseignement dans notre société. Ce n'est pas un hasard si, chez nos voisins français, le poste de Ministre de l'Education nationale a été confié au premier secrétaire du parti du président Mitterrand.

Ce n'est pas un hasard si, en Communauté française de Belgique, l'éducation a été confiée à deux Ministres rivaux de par leur appartenance politique.

2. Second élément de réflexion: A la fin des *golden sixties*, «Mai 68» avait constitué un mouvement historique par lequel la société occidentale avait été contrainte de redéfinir un certain nombre de ses valeurs. La crise économique des années 70 a contraint les pouvoirs politiques qui se sont succédé à assainir les finances publiques. De durs sacrifices ont été consentis par la population. Ils ont été avant tout supportés par le secteur non marchand et les services publics. Au sortir de la crise, les principaux bénéficiaires de ces mesures sont le secteur privé et les grosses fortunes. A un moment où tous les indicateurs économiques nous sont favorables, la crise actuelle des enseignants mais aussi le malaise dans les secteurs sociaux et culturels constituent l'expression de la nécessité de changer de priorité politique.

Mesdames et Messieurs, c'est l'ensemble de la classe politique qui est interpellée. Elle doit être ouverte à ces légitimes revendications. Les écologistes le sont. Mais si demain, aucun pouvoir politique ne répond à cette attente, vous aurez la très lourde responsabilité d'avoir aggravé une crise de société majeure dont personne ne peut aujourd'hui en mesurer toutes les conséquences. *(Applaudissements sur les bancs Ecolo et PRL.)*

De Voorzitter. — De heer Van Hauthem heeft het woord.

De heer Van Hauthem *(op de tribune)*. — Mijnheer de Voorzitter, Heren Ministers, Collega's, uit het hele dossier over de financiering van het Franstalig Gemeenschapsonderwijs blijkt nogmaals hoe slecht het federalisme op zijn Belgisch in feite werkt.

Men kan in dit debat niet voorbij aan de voorgeschiedenis, met name de wijze waarop Gewesten en Gemeenschappen gefinancierd worden. In de bijzondere wet op de financiering van Gewesten en Gemeenschappen werd Vlaanderen op een

flagrante wijze benadeeld. Voor de gewestfinanciering werd immers uitsluitend uitgegaan van de Waalse behoeften en noden. De toepassing van het solidariteitsmechanisme kan volgens het Vlaams Economisch Verbond zelfs tot gevolg hebben dat op het einde van de solidariteitsoperatie het oorspronkelijk rijkere Gewest armer geworden is dan het oorspronkelijk armere Gewest.

Evenmin kan worden ontkend dat de Franse Gemeenschap bij de voor de financiering van het onderwijs gehanteerde verdeelsleutels een veel te groot deel van de koek heeft gekregen. Mij verwondert zoiets al lang niet meer. Zolang de Belgische staat blijft bestaan, zullen de Vlamingen nooit datgene krijgen waar zij recht op hebben.

Om de Vlamingen in het onderwijsdossier bij de neus te nemen, was er werkelijk geen streek onzindelijk genoeg. Zo werden aan Franstalige zijde de leerlingenaantallen, die de basis van de financiering van het gemeenschapsonderwijs vormden, op een onwaarschijnlijke wijze overdreven. Een eenvoudige vergelijking tussen de door de Franse Gemeenschap opgegeven leerlingenaantallen en de bevolkingscijfers van het Nationaal Instituut voor de Statistiek leert ons dat men in de Franse Gemeenschap blijkbaar al vanaf 10 maanden op de schoolbanken zit. Men moet het maar gedaan krijgen.

Uitgangspunt is dus dat de Franse Gemeenschap al veel te veel onderwijsgeld werd toegestopt en dat Vlaanderen ook op dit gebied miljarden werden ontstolen. Alsof dit niet genoeg is, zou men nu met nog meer geld over de brug moeten komen. Ik kan best begrijpen dat het Franstalig gemeenschapsonderwijs meer geld nodig heeft. Dan moet men het halen volgens de principes van dit federalisme bij ofwel de Franse Gemeenschap zelf of het Waalse Gewest en nergens anders. Indien men het geld uit de centrale Schatkist put, zit men eens te meer in het eindeloze straatje van het verderfelijke consumptiefederalisme waarbij de Vlamingen uiteindelijk voor de zoveelste keer het gelag zullen betalen. Het zou de negatie zijn van de ingewikkelde staatsconstructie die men op poten heeft gezet.

Maar even verontrustend is het feit dat men er ook aan denkt geld van het Brusselse Gewest te gebruiken om het Franstalig gemeenschapsonderwijs te financieren. Daar kan uiteraard geen sprake van zijn. In de eerste plaats behoort het onderwijs tot de gemeenschapsbevoegdheden. In de tweede plaats moet het Brusselse Gewest zeker geen middelen vrijmaken voor een sector waar het niets mee te maken heeft. Mocht men deze operatie uitvoeren, dan is dit eveneens een negatie van het federalisme dat men zelf heeft gewild. Ik ben het eens met de heer Drouart dat onderwijs belangrijk is en dat daarvoor geld moeten worden vrijgemaakt. Maar het federalisme wil nu eenmaal dat het geld komt van de Franse Gemeenschap of het Waalse Gewest. Dat zijn interne zaken waar wij ons niet mee te bemoeien hebben en wij zullen dat ook niet doen.

Het zou gepast zijn indien er duidelijkheid komt of het Brusselse Gewest het Franstalig Gemeenschapsonderwijs een helpende financiële hand zal toesteken.

Een ding heeft deze onderwijsgeschiedenis in elk geval duidelijk gemaakt: het Belgische federalisme werkt niet, en het zal nooit werken. Het heeft in deze zaak eens te meer zijn ondeugd bewezen.

M. le Président. — La parole est à M. De Decker.

M. De Decker. — Monsieur le Président, je voudrais également intervenir dans ce débat fort important qui trouve son origine dans la très difficile situation financière de la Communauté française de Belgique. Quelle que soit notre appartenance politique, nous sommes tous, bien sûr, très sensibles à la situation dramatique que connaît l'enseignement de notre Communauté. Au-delà des débats idéologiques et particratiques, je crois également qu'il est de notre devoir d'essayer de trouver des solutions qui permettraient d'améliorer la situation dans ce domaine essentiel pour l'avenir de notre pays, de notre Communauté, de notre jeunesse, en quelque sorte, de notre avenir tout court.

Mais, Monsieur le Ministre, Chers Collègues, la situation dans laquelle se trouvent aujourd'hui les finances de la Communauté française est due exclusivement à la manière assez irresponsable dont la majorité actuelle a négocié les lois de financement en 1988, début 1989.

(M. Beghin, premier Vice-Président, remplace M. Poullet, Président, à la présidence du Conseil)

A l'époque, lors de la réforme de l'Etat, lorsque l'opposition libérale dénonçait — et nous n'étions pas seuls, le FDF se joignait à nous — la manière épouvantable dont cette négociation avait été menée et annonçait que notre Communauté et les Régions wallonne et bruxelloise se trouveraient très vite dans des situations financières dramatiques, on lui rétorquait que les libéraux étaient des oiseaux de mauvais augure, qu'ils critiquaient parce qu'ils étaient dans l'opposition et qu'ils n'avaient pas participé à la négociation.

M. Moureaux. — Vous êtes bien placé pour parler de cela!

M. De Decker. — Je me souviens parfaitement, Monsieur Moureaux, du Vice-Premier Ministre Moureaux qui répondait: «Vous verrez, on aura trop d'argent!» On l'a vu!

La situation budgétaire actuelle est celle que nous avions annoncée au moment de cette négociation communautaire.

M. Moureaux. — Vous êtes pour des augmentations de traitement après avoir diminué les salaires!

M. De Decker. — Cela n'a aucun rapport avec les augmentations de traitement, Monsieur Moureaux.

M. Moureaux. — Soyez conséquent avec vous-même.

M. De Decker. — Voulez-vous que je vous lise les éléments de la note interne que M. Grafé a fait circuler?

M. De Coster. — Non, relisez plutôt les accords de Val-Duchesse.

M. De Decker. — Je vais vous la lire, même si cela ne vous fait pas plaisir.

«La loi de financement accule la Communauté à la faillite. Elle prévoit qu'à partir de 1992, le budget sera réduit de 378 millions par an jusqu'en 1999. L'Exécutif de la Communauté disposera alors de 3 milliards de moins qu'aujourd'hui.»

Les conséquences ont été évoquées par M. Grafé dans une note confidentielle à son parti.

Le Ministre de l'Enseignement a écrit que dans les sept ans à venir, des mesures nouvelles d'économie devront être prises chaque année. Il parle de 9 à 14 000 suppressions d'emploi d'ici 1999.

Donc, Monsieur Moureaux, ne dites pas que je plaide aujourd'hui pour des augmentations de salaires ou de traite-

ments des enseignants. Si votre majorité accorde des augmentations de traitements à toute la fonction publique, il faut qu'elle ait les moyens de sa politique et qu'elle les accorde aussi à l'enseignement. Mais, comme vous avez très mal négocié la loi de financement des Communautés et des Régions, vous êtes aujourd'hui acculés, vous vous trouvez dans une situation impossible. L'unique manière d'en sortir n'est pas de demander aujourd'hui de l'aide à la Région bruxelloise qui vient de se mettre en place et dont la situation financière, quel que soit l'optimisme de M. Chabert, n'est pas reluisante et le sera encore moins dans un proche avenir.

Si la situation est dramatique, sur le plan structurel, c'est suite à une mauvaise négociation. Les Ministres francophones ont mal négocié face au bloc politique flamand. Ils se sont fait rouler dans la farine. Pas un homme politique flamand ne se plaint du budget de la Communauté flamande. Pas un enseignant flamand ne manifeste dans les rues. La situation actuelle, du côté francophone, est due à une exécrable défense des intérêts francophones par les partis socialiste et social-chrétien au moment de la définition de la loi de financement. *(Protestations sur les bancs socialistes.)* Cela ne vous fait pas plaisir, Messieurs...

M. Moureaux. — Vous n'êtes pas au courant. Vous ne lisez même pas les journaux flamands.

M. De Decker. — Croyez bien que les enseignants et les parents qui manifestent dans la rue sont parfaitement au courant de ce que vous essayez de leur expliquer.

M. De Coster. — Ils n'ont pas oublié Val Duchesse!

M. De Decker. — Chers Collègues, comme je le disais au début de cette intervention, nous sommes fondamentalement convaincus que nous devons et que nous devrons le plus rapidement possible trouver une solution politique structurelle et durable à cette situation. Cela implique nécessairement une négociation au plus haut niveau, et une révision fondamentale, structurelle, de la loi de financement. Cela implique aussi, c'est vrai, une évolution de nos institutions et notamment le décloisonnement comme nous le préconisons depuis longtemps au PRL, entre la Communauté française et la Région wallonne. Si nous ne créons pas à bref délai les conditions nécessaires au déroulement d'une telle négociation — qui implique évidemment un large consensus — ce problème ne trouvera pas de solution durable. Comme cela concerne l'avenir de nos enfants, l'avenir de notre Région et de notre Communauté, nous devons en être conscients et nous y atteler.

Si à ce jour, Monsieur le Ministre, vous n'avez pas encore arrêté la position de l'Exécutif — et vous nous répondrez dans quelques minutes à ce sujet — vous avez envisagé, au départ de la Communauté, d'autres délégations de compétences vers la Région. Le PRL plaide en ce sens depuis plusieurs années et je regrette que cela n'ait pu être arrêté lors de la dernière réforme de l'Etat. Certes, la majorité actuelle a bien décidé le transfert de la matière relative aux Monuments et Sites de la Communauté vers les Régions, mais la matière relative au Tourisme n'a pas fait l'objet d'une telle régionalisation. J'en ai toujours été partisan car je pense que pour défendre les intérêts touristiques de la Région bruxelloise, la Région peut être plus efficace que la Communauté.

Le tourisme comporte deux aspects. D'une part, la promotion touristique qui, sur le plan international, est indiscutablement du ressort du National, qui peut «vendre» à l'étranger à la fois Bruxelles, la Flandre et la Wallonie.

D'autre part, la gestion du secteur du Tourisme et de l'industrie touristique qui devrait, quant à elle, relever du niveau régional parce que ce type de tourisme comporte des spécificités totalement régionales.

Si vous envisagez la promotion du tourisme sous ces deux aspects, je crois, Monsieur le Ministre, que nous pourrons trouver un terrain d'entente.

En conclusion, je répète que ce n'est pas par des pirouettes que la Communauté française sauvera ses finances. Celles-ci dépendront d'une loi de financement équitable entre la partie flamande et la partie francophone du pays.

La loi de financement doit donc être améliorée. *(Applaudissements sur les bancs du PRL.)*

De Voorzitter. — Het woord is aan de heer Vandenbussche.

De heer Vandenbussche *(op de tribune)*. — Mijnheer de Voorzitter, heren Ministers, Collega's, het probleem dat door deze interpellatie werd opgeworpen, is fundamenteel omdat het onderwijs de toekomst van de maatschappij determineert.

Wij hebben in de staatshervorming ervoor geopteerd dat gewestmateries door specifieke instellingen en gemeenschapsmateries weer door andere instellingen worden behandeld. Het huidige probleem heeft te maken met moeilijkheden die de opties met zich hebben gebracht. Het gaat niet zozeer om het feit dat langs Franstalige zijde er niet genoeg geld voor onderwijs zou zijn, maar de verdeling van de kredieten over de gewest- en gemeenschapsinstellingen maakt ze moeilijker beheersbaar dan wanneer ze, zoals in de Vlaamse Gemeenschap, door een en dezelfde instelling worden beheerd.

Ik wil vandaag geen communautaire discussie over de al dan niet rechtmatige eisen van de Franstalige leerkrachten en het onderwijs beginnen. Ook langs Vlaamse zijde wensen wij dat het probleem wordt opgelost. Het onderwijs is er te belangrijk voor.

De Brusselse Raad en de Executieve die het vertrouwen van de Raad heeft gekregen, zijn verantwoordelijk voor de besteding van gewestmiddelen voor het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Voor ons is het duidelijk dat gewestmiddelen moeten worden aangewend voor gewestaangelegenheden en niet voor gemeenschapsaangelegenheden. Het betreft een zeer delicate discussie te meer wanneer men weet dat heel wat gemeenten geen kredieten vrijmaken voor het Nederlandstalig gemeentelijk onderwijs.

Prioritair moet worden gezorgd dat het principe «gewestmiddelen voor gewestaangelegenheden en gemeenschapsgeld voor gemeenschapsaangelegenheden» wordt gerespecteerd. Wellicht kan men toch via ernstig overleg een consensus bereiken. Er zijn inderdaad schemerzones waar Gewest en Gemeenschap elkaar raken, bij voorbeeld waar het gaat over de integratie en opvang van migranten.

Ik kan niet nalaten om de Executieve — nu ik de twee vorige interpellanten heb gehoord — eraan te herinneren dat het Nederlandstalig onderwijs in Brussel ook nog met ernstige problemen wordt geconfronteerd. De Nederlandstaligen blijven in dit verband vragende partij voor middelen afkomstig van de Gemeenschap die via de schemerzones naar de Gewesten zouden kunnen worden doorgesluisd.

M. le Président. — La parole est à M. Picqué, Ministre-Président.

M. Picqué, Ministre-Président de l'Exécutif. — Monsieur le Président, en ce qui concerne, tout d'abord, le mode de fonctionnement détaillé des ZEP, vous savez que cette responsabilité incombait à la Communauté française et je vous renvoie à la réponse que j'ai fournie à M. Leduc pour les éclaircissements que vous souhaitez.

M. Drouart estime que deux zones d'éducation prioritaires, c'est insuffisant. Peut-être a-t-il raison mais, à partir du moment où la Communauté française n'a pas su assurer le fonctionnement de deux d'entre elles, ne me demandez pas d'emblée de décréter que nous prendrons en charge le fonctionnement de six zones. Ces deux zones ne sont pas les seules à rencontrer des problèmes d'insertion socioprofessionnelle. Il faut donc agir avec prudence. Le fait de venir au secours de ces zones créées par la Communauté française, qui n'a pu les alimenter en moyens, constitue déjà un gros effort qui, je l'ai dit tout à l'heure, se mesurera en millions pour la Région bruxelloise.

J'estime donc qu'avant d'assurer un nouveau déploiement des ZEP, il faut faire face aux obligations ainsi créées par la Communauté française. Cependant, il est vrai que nous devrons entamer un débat pour répondre aux problèmes qui se posent également dans d'autres quartiers de Bruxelles.

Vous avez parlé de coordination des actions.

J'ai relevé dans votre interpellation un certain nombre de questions ne figurant pas dans le texte écrit. Je vais y répondre immédiatement.

Il est exact que nous devons tendre — je crois l'avoir dit lors d'une réunion de la Commmission des Pouvoirs locaux — vers une coordination — c'est important — des différentes actions. Je ne pense pas seulement aux zones d'éducation prioritaires mais aussi aux missions locales pour l'emploi et aux initiatives prises dans le domaine du développement social des quartiers.

Je rejetterai toute allusion au fait que certaines zones seraient privilégiées par rapport à d'autres. Je considère en tout cas pour ma part que les deux zones choisies sont des zones à problèmes. Personne ne peut le contester.

J'en viens maintenant au débat plus général sur les finances de la Communauté française et les difficultés auxquelles elle doit faire face.

La Communauté française se propose de procéder à une diminution des dépenses qu'elle consacre à la Région de Bruxelles-Capitale, et ce à concurrence d'un montant global de 200 millions. Ce montant est bien plus important encore pour la Région wallonne, comme vous le savez.

Pour ce qui est de notre Région, les matières concernées seraient les transports scolaires — soit environ 58 millions des dépenses de la Communauté pour Bruxelles — et le secteur du tourisme, soit 113 millions en poste budgétaire. En fait, il s'agit essentiellement des subventions aux équipements touristiques, à l'exception de la promotion du tourisme. Un solde de 29 millions doit d'ailleurs encore être trouvé. En effet, 58 millions plus 113 millions ne font pas les 200 millions que la Communauté française a décidé de ne plus dépenser pour la Région de Bruxelles.

(M. Poullet, président, reprend la présidence du Conseil.)

Il est vrai que les Ministres francophones régionaux se sont engagés à examiner, au sein de leurs exécutifs respectifs, les principes que je viens d'énoncer. Plus exactement, nous avons plutôt pris acte des problèmes de la Communauté et de son impossibilité de faire face aux dépenses dont j'ai parlé. — C'est la raison pour laquelle, le 22 mai dernier, j'ai fait rapport aux membres de l'Exécutif des difficultés budgétaires de la Communauté et de leurs conséquences pour Bruxelles, notamment le problème inévitable que poseront d'éventuelles compensations pour la Communauté flamande.

A ce jour — je l'ai dit, voici quelques instants, en aparté à certains d'entre vous — l'Exécutif ne s'est pas prononcé officiellement sur la proposition émanant de la Communauté française et, partant, n'a pas encore pris de décision de nature à entraîner des conséquences budgétaires et institutionnelles. Le débat est donc prématuré pour l'heure.

Les problèmes actuels de la Communauté française, sur lesquels je ne m'étendrai pas, sont, il est vrai, inquiétants dans la mesure où, dans la Région de Bruxelles, on constate tant d'interactions entre les politiques de l'emploi, économique, sociale, et de l'enseignement, qu'il nous faut rester attentifs à l'évolution de la situation. En effet, il est évident que tout le projet éducatif de la Région bruxelloise doit faire l'objet d'une grande vigilance de notre part et certainement, dans le futur, d'une concertation avec la Communauté française, voire avec la Communauté flamande.

Quant à la révision de la loi de financement, elle a essentiellement été évoquée par certains à l'occasion des problèmes rencontrés par la Communauté française et non pas à cause des problèmes rencontrés par la Région bruxelloise. En fait, je ne crois pas que la Région bruxelloise doive demander une révision de la loi de financement. Il faut savoir aussi que le contexte même où l'on débat de cette révision de la loi de financement, pourrait bien déboucher sur des transferts de compétences. Je reste toutefois plus dubitatif pour ce qui est des transferts des moyens.

A ce jour, il ne sied pas, me semble-t-il, que nous, Bruxellois, soyons demandeurs d'une révision de la loi de financement. Mais il est clair que si la Communauté française, pour différentes raisons, en vient à ne plus exercer de compétences sur le territoire de la Région bruxelloise, il convient d'être logiques avec nous-mêmes et, dans ce cas, de préférer soit des délégations de compétences, soit l'exercice plein des compétences par nous — débat technique et institutionnel — dans des matières qui me paraissent assez proches des préoccupations régionales.

Je suis de ceux qui ont toujours avancé à titre personnel que des secteurs comme le tourisme étaient très proches d'autres matières régionales telles que l'expansion économique ou l'aménagement du territoire, et que la gestion de ces matières pouvait trouver une place au sein des institutions bruxelloises, selon des techniques sur lesquelles je ne m'étendrai pas ici. Encore faut-il s'interroger, en cas de transfert ou de délégation de compétences, sur les crédits transférés et, sur ce point, je reste extrêmement dubitatif et inquiet.

En effet, indépendamment de savoir si des compensations doivent être accordées à l'autre Communauté, de savoir comment, techniquement, des compétences, vont être déléguées, il ne faut pas perdre de vue que, sur le plan pratique, exercer des compétences sans transfert de moyens pose problème pour la Région bruxelloise.

Donc, je suis actuellement dans la situation — et vous l'êtes aussi — de quelqu'un qui constate qu'un autre pouvoir connaît des problèmes sérieux, que l'on ne peut pas ignorer car les conséquences, les déficiences, les carences, les difficultés budgétaires d'un autre pouvoir ont ici pour effet pervers que c'est la Région bruxelloise ou la Région wallonne, c'est-à-dire la communauté des hommes et des femmes de Bruxelles et de Wallonie, qui pourrait être frappée par la situation actuelle.

Je voudrais dire à ce Conseil que la situation, qui préoccupe les responsables de la Communauté française, j'aurais préféré ne pas la voir surgir, mais qu'en tout cas, nous devons rester attentifs parce que le projet éducatif pour Bruxelles ne peut être altéré par les problèmes de la Communauté. C'est la raison pour laquelle il convient de garder à l'esprit la nécessité d'une concertation avec les Communautés, et la Communauté française en particulier, pour envisager l'avenir de l'enseignement à Bruxelles.

Voilà ma réponse à ce stade-ci.

Je n'entends pas me lancer dans un grand débat pour savoir qui a tort ou qui a raison, quelles sont les formules qui pourraient sortir ou non la Communauté française des difficultés qu'elle connaît. Je me borne simplement à constater que la Communauté ne pourra plus exercer un certain nombre de missions à Bruxelles et qu'il nous faudra aborder ce problème en tenant compte de ce que, en aucune manière, la population bruxelloise ne peut être touchée par les difficultés budgétaires de la Communauté française.

Il restera à analyser comment y répondre, comment trouver au sein de cet Exécutif et de ce Conseil les accords, les compromis éventuels pour faire face à ces difficultés, dont je tiens à signaler qu'elles sont venues d'ailleurs. *(Applaudissements sur les bancs de la majorité.)*

M. le Président. — La parole est à M. Drouart.

M. Drouart. — Monsieur le Président, Messieurs les Ministres, Chers Collègues, je vous remercie pour vos réponses Monsieur le Ministre-Président. Je tiens néanmoins à formuler quelques remarques.

En ce qui concerne les zones d'éducation prioritaires, je prends acte que si deux zones seulement sont financées, vous avez ouvert le débat et vous n'avez pas refusé d'envisager que, dans un futur proche, il puisse éventuellement y avoir une aide supplémentaire de la part de notre Région pour l'ouverture d'autres zones d'éducation prioritaires.

Je tenais surtout à mettre en exergue la situation difficile des enseignants qui ont été reconnus par un travail de recherche, dans le cadre d'une zone d'éducation prioritaire, et auxquels aucun moyen supplémentaire n'a été octroyé.

Ma deuxième remarque porte également sur ces zones.

J'avais soulevé un certain nombre de problèmes concernant le choix de leur localisation, l'affectation des moyens qui leur sont octroyés, remarque qui vaut également pour d'autres activités de type «missions locales pour l'emploi». Vous me dites que tout cela correspond à des besoins bien spécifiques. Je voudrais que l'Exécutif se charge d'établir une cartographie entre, d'une part, les besoins sociaux réels des différents quartiers — et je crois que le travail de recherche effectué dans le cadre des zones d'éducation prioritaires peut être une piste de départ intéressante — et, d'autre part, les besoins qui y sont affectés, par exemple d'ordre financier et/ou personnel.

La troisième remarque, probablement la plus importante, m'inquiète très sérieusement.

Je prends donc acte que l'Exécutif n'a encore pris aucune décision en ce qui concerne la demande de l'Exécutif de la Communauté française de recevoir, en échange, par transfert de compétences, 200 millions. Est-ce à dire que les négociations, qui ont lieu aujourd'hui et vont se prolonger ces prochains jours entre les différentes instances syndicales et l'Exécutif de la Communauté française, se fondent sur des bases tout à fait fausses et sur des promesses que je n'ai pas perçues à travers votre réponse. Je désirerais avoir une réponse précise à cette question.

M. Picqué, Ministre-Président de l'Exécutif. — Monsieur le Président, je ne souhaite pas interpeller M. Drouart. Je n'ai pas, d'ailleurs, l'habitude de cette pratique. Par ailleurs, je ne tiens pas à rompre le fil de son exposé. Cependant, je ne veux pas que des ambiguïtés puissent subsister.

Il ne s'agit pas ici de dire que nous ne sommes pas d'accord sur les décisions de la Communauté française. Nous avons simplement constaté que la Communauté française devait abandonner l'exercice d'un certain nombre de missions qui concernent la Région bruxelloise pour faire face aux besoins financiers nécessaires pour répondre aux exigences et aux revendications du monde de l'enseignement.

Il ne s'agit pas de dire que nous lui refusons d'abandonner des missions qu'elle ne se sent plus capable d'exercer. Partant, je tiens à attirer votre attention sur le fait qu'en aucun cas, la Région bruxelloise ne peut être tenue pour responsable de difficultés qui surgiraient lors des négociations entre la Communauté française et les syndicats. En fait, la situation nous permet simplement de constater que la Communauté française fera l'économie financière de certaines missions. Il ne convient donc pas de dire que le fait que l'Exécutif ne s'est pas prononcé sur la manière de répondre à cette nouvelle situation est de nature à entraver la négociation qui va se poursuivre entre la Communauté française et les organisations syndicales.

M. Drouart. — Les négociations seraient cependant beaucoup plus faciles aujourd'hui si l'Exécutif avait donné son accord sur ce transfert que vous venez d'évoquer, ainsi que sur ses conséquences budgétaires.

Aucun accord n'est intervenu. Vous le dites. Au regard des spécificités communautaires de notre ville et de notre Région, il n'est effectivement pas simple de trouver un accord au sein de votre Exécutif. Cet aspect joue également un rôle.

M. Picqué, Ministre-Président de l'Exécutif. — Il n'y a pas d'accord au sein de notre Exécutif sur la manière de répondre à la situation nouvelle créée par une réduction des activités de la Communauté française dans la Région bruxelloise. C'est à ce niveau qu'il n'y a pas d'accord. Je tiens à le souligner.

M. Drouart. — L'accord — sous cette forme-là — n'existe cependant pas.

Dont acte.

Je voudrais formuler une quatrième remarque relative à la loi de financement Au départ, vous dites ne pas être demandeur. Cependant, vous précisez que si la Communauté Française n'exerçait plus certaines compétences, il conviendrait peut-être d'en rediscuter.

Je reste néanmoins convaincu que les ZEP, et les ACS que la Région a affectés à ces zones d'éducation prioritaires, ainsi que le transfert des compétences communautaires vers notre Région et les conséquences budgétaires de celui-ci constituent deux signes suffisamment criants du déficit structurel de la Communauté. En tout cas, ils constituent des avertissements pour l'avenir.

Lors d'une interview, vous avez même affirmé: «Il ne faut pas que la Communauté revienne chaque année avec la même demande».

Soyons clairs: Nous nous trouvons devant un problème structurel et en parallèle, il y a, de la part de la classe politique,

une volonté ou une nécessité de trouver une solution, non seulement à ce problème d'ordre financier mais aussi d'une manière générale pour le subventionnement et la survie de l'enseignement. A diverses reprises, vous avez souligné l'importance du projet éducatif à Bruxelles, notamment pour les enfants bruxellois, et indiqué qu'il fait partie des préoccupations de l'Exécutif et de l'ensemble de notre Conseil.

Par conséquent, nous devons faire preuve de constance au niveau de nos préoccupations. La seule possibilité de trouver une solution au problème financier et de décréter que l'enseignement est une priorité politique, est d'admettre qu'il est nécessaire de réviser la loi de financement.

J'en arrive à mon avant-dernière remarque: j'aurais souhaité obtenir des réponses plus précises, notamment sur les relations ou les implications de la prise de telles décisions avec la Communauté néerlandophone, avec le Vlaamse Raad, de même qu'avec les membres néerlandophones de notre assemblée et de votre Exécutif.

Enfin, pour terminer, je voudrais émettre le souhait de voir dépasser les querelles stériles relatives aux responsabilités du passé... et essayer avant tout, dans un sujet aussi grave que le financement de l'enseignement, d'avancer des solutions concrètes. *(Applaudissements sur les bancs Ecolo et Agalev.)*

M. le Président. — En conclusion de cette interpellation, deux ordres du jour ont été déposés.

Dames en Heren, tot besluit van die interpellatie werden twee moties ingediend.

Le premier, motivé, signé par Mme Nagy est libellé comme suit:

«Le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale,

— après avoir entendu l'interpellation de M. Drouart, conseiller régional, portant sur les attitudes contradictoires de l'Exécutif dans le financement de compétences en matière d'enseignement appartenant au Conseil de la Communauté française,

— après avoir entendu la réponse du Ministre-Président,

invite l'Exécutif

— à réunir au plus vite le Comité de coopération Etat-Communauté-Région afin de s'accorder sur la nécessité de revoir la loi de financement,

— à réunir ses partenaires de la Région wallonne et de la Communauté française afin de mettre sur pied des mécanismes de coopération entre Régions et Communautés.»

De eerste, gemotiveerd, ondertekend door Mevrouw Nagy, luidt als volgt:

«De Brusselse Hoofdstedelijke Raad,

— gehoord de interpellatie van de heer Drouart, gewestelijke raadslid, over de tegenstrijdige houding van de Executieve inzake de financiering van de bevoegdheden van de Franse Gemeenschapsraad betreffende het onderwijs,

— gehoord het antwoord van de Minister-Voorzitter,

vraagt aan de Executieve,

— dat ze zo snel mogelijk het Samenwerkingscomité Staat-Gemeenschappen-Gewesten bijeenroept om overeen te komen over de noodzaak de financieringswet te herzien,

— dat ze samen met haar partners van het Waalse Gewest en de Franse Gemeenschap de samenwerkingsmechanismen tussen de Gewesten en de Gemeenschappen uitbouwt.»

Le deuxième, l'ordre du jour pur et simple, est signé par MM. Moureaux, Van Eyll, Beghin, Mme de T'Serclaes.

De tweede, de eenvoudige motie, is ondertekend door de heren Moureaux, Van Eyll, Beghin, Mevrouw de T'Serclaes.

«Le Conseil,

— après avoir entendu en séance plénière du 13 juin l'interpellation de M. Drouart au Ministre-Président Picqué ainsi que la réponse du Ministre,

— passe à l'ordre du jour.»

«De Raad,

— na op 13 juni in plenaire vergadering de interpellatie van de heer Drouart tot de Minister-Voorzitter Picqué en het antwoord van de Minister te hebben gehoord,

— gaat over tot de orde van de dag.»

Le vote sur ces ordres du jour aura lieu ultérieurement.

Over deze moties zal later worden gestemd.

L'incident est clos.

INTERPELLATION DE M. CORNELISSEN A M. THYS, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DES COMMUNICATIONS ET DE LA RENOVATION DES SITES D'ACTIVITES ECONOMIQUES DESAFFECTES, CONCERNANT «LES MESURES URGENTES A PRENDRE POUR AMELIORER L'EFFICACITE DES TRANSPORTS PUBLICS ET DECONGESTIONNER LA CIRCULATION EN VILLE»

INTERPELLATION JOINTE DE M. ADRIAENS, CONCERNANT «LES MESURES A COURT TERME PRISES POUR AMELIORER LA CIRCULATION ET LES DEPLACEMENTS DANS LA REGION BRUXELLOISE»

Discussion

INTERPELLATIE VAN DE HEER CORNELISSEN TOT DE HEER THYS, MINISTER BELAST MET OPENBARE WERKEN, VERKEER EN DE VERNIEUWING VAN DE AFGEDANKTE BEDRIJFSRUIMTEN, BETREFFENDE «DE DRINGENDE MAATREGELEN DIE GENOMEN MOETEN WORDEN OM DE DOELTREFFENDHEID VAN HET OPENBAAR VERVOER TE VERBETEREN EN HET VERKEER IN DE STAD TE VERLICHTEN»

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER ADRIAENS, BETREFFENDE «DE OP KORTE TERMIJN GENOMEN MAATREGELEN OM HET VERKEER EN DE VERPLAATSINGEN IN HET BRUSSELSE GEWEST TE VERBETEREN»

Bespreking

M. le Président. — Mesdames, Messieurs, l'ordre du jour appelle les interpellations jointes de MM. Cornelissen et Adriaens à M. le Ministre Thys.

Dames en Heren, aan de orde zijn de samengevoegde interpellaties van de heren Cornelissen en Adriaens aan de heer Thys, Minister.

La parole est à M. Cornelissen pour développer son interpellation.

M. Cornelissen. — Monsieur le Président, Messieurs les Ministres, Chers Collègues, la partie introductive de cette interpellation ne nécessite pas de très longs développements, tant il est vrai que les faits sont clairement établis et que le constat bénéficie d'un consensus assez général.

C'est presque devenu un lieu commun, une tarte à la crème, que de parler des encombrements à Bruxelles. Un hebdomadaire de la semaine dernière en faisait encore sa couverture.

Inutile donc d'épiloguer longuement sur une situation qui est le lot quotidien des mêmes automobilistes, pris chaque matin et chaque soir, aux mêmes endroits, dans des bouchons qui prennent de plus en plus de temps pour se résorber.

Les usagers des bus et des tramways circulant en surface ne sont hélas guère mieux lotis puisqu'ils sont victimes des mêmes embouteillages.

Il en résulte beaucoup de temps perdu, ce qui se traduit également par une perte pour notre économie. La FEBIAC elle-même constate qu'annuellement pas moins de 25 millions d'heures de travail sont gaspillées dans ces bouchons, représentant un coût économique d'environ 15 milliards de francs si on additionne le temps perdu au carburant brûlé inutilement, et je ne parle pas des dommages causés par la pollution et le bruit à notre environnement.

Il est vain de se lamenter et illusoire de croire que la solution réside dans de nouvelles et coûteuses infrastructures routières telles que le creusement de tunnels longs ou courts, l'élargissement de certaines voiries en modifiant les alignements et en rasant purement et simplement des immeubles dans des rues étroites — cela s'est vu à Bruxelles —, l'implantation anarchique d'aires de stationnement et autres horreurs du même genre.

Tous ces éléments ont hélas été abondamment utilisés depuis la fin des années 50 par les décideurs non Bruxellois qui se sont succédé. Leur politique à Bruxelles s'est systématiquement appuyée sur deux pôles:

D'une part, multiplier les infrastructures spécialement conçues pour favoriser le trafic automobile au mépris des incidences pour la ville et ses habitants;

D'autre part, réaliser des infrastructures souterraines et coûteuses pour les transports publics.

Ces erreurs, si évidentes à Bruxelles, ont été répétées dans d'autres villes belges. Que l'on songe au caractère totalement inopérationnel du métro à Anvers ou à Charleroi où on se demande toujours ce que l'on pourra bien faire de ce qui a déjà été réalisé au départ de projets mégalomanes. La presse s'en est émue encore tout récemment.

Cette politique a engendré des problèmes de sécurité, de pollution et de baisse de la qualité de la vie en ville et il ne faut pas chercher beaucoup plus loin la raison du départ de nombreux habitants des centres urbains conduisant à une poursuite de la désurbanisation, à une nouvelle hausse des besoins de déplacement et donc du trafic automobile dans la mesure où les nouveaux lieux de résidence, très dispersés dans notre pays, ne sont pas efficacement reliés au centre urbain par des transports publics performants.

Cette politique à courte vue a en outre attribué les charges les plus élevées au transport public dont nous, Bruxellois, supportons aujourd'hui pleinement le poids.

Que l'on songe, puisque nous venons de recevoir le rapport de la STIB pour 1989, à ces 6,9 milliards que nous devons verser à cette société à partir de l'escarcelle régionale. Alors que, dans un premier temps du moins, les changements dans l'organisation de la circulation ont essentiellement profité au transport individuel. Depuis lors, la démonstration a été faite et refaite: les travaux du genre de ceux que je viens d'énumérer n'ont fait qu'accroître la densité des véhicules dans leur zone d'implantation et, à terme, ils ont abouti à de nouveaux ralentissements et à des nuisances supplémentaires pour les quartiers environnants. Un exemple typique est le cas du boulevard Léopold II. Chaque matin, à l'entrée du tunnel près de la Basilique, c'est le même spectacle: on circule au pas et de nombreux automobilistes, constatant que l'accès est difficile et que le trafic n'est pas fluide, viennent alors encombrer les artères voisines — autrefois qualifiées de «résidentielles» avec tout ce que ce mot comporte — bordant le parc Elisabeth.

Partout en Europe, les autorités responsables prennent conscience du caractère inutile de tels ouvrages. Plusieurs municipalités ont réagi et nous montrent la voie à suivre. Elles accordent une priorité absolue au développement des transports publics. C'est ainsi que dans de nombreuses villes où le réseau ferré avait été supprimé, on a remis en circulation des trams performants d'une conception nouvelle. Le chemin de fer en surface dans les villes a refait son apparition.

Par ailleurs, elles dissuadent par diverses techniques l'usage abusif de la voiture en ville et réduisent très fortement les possibilités de stationnement dans le centre. Je songe tout particulièrement au cas de Paris où le maire a dernièrement décrété qu'il fallait réduire drastiquement le stationnement.

La déclaration de l'Exécutif a retenu ces principes. Par ailleurs, en quelques mois d'existence, là où il était totalement maître de la décision — ce qui ne vaut pas pour le tunnel Cortenbergh — l'Exécutif a pris des initiatives qui vont dans la ligne de la philosophie de cette déclaration.

Qu'on songe par exemple à la mise sur pied de la Commission consultative pour l'étude et l'amélioration des transports en commun dont les membres ont été nommés le 10 janvier 1990. Le choix des personnes et le mode de fonctionnement de cette Commission révèlent très clairement ce nouvel esprit. Il est très important que cette structure de concertation se soit ouverte à la fois aux communes, avec lesquelles un dialogue est absolument nécessaire, aux associations d'utilisateurs — NOMO, GUTIB, ARAU, RAPD... — ainsi qu'à ce qu'on a appelé les «structures associées» (Institut belge pour la sécurité routière, pompiers, taxis, Commission deux roues).

Par ailleurs, comment ne pas applaudir la décision d'élaborer enfin un plan de circulation fort joliment baptisé «Iris», qui sera établi en symbiose avec la Commission que je viens d'évoquer?

Lorsqu'il s'est agi d'émettre un avis sur le plan STAR 21, l'Exécutif a formulé un certain nombre de considérations et de recommandations s'inscrivant parfaitement dans la philosophie de la déclaration.

Il a attiré l'attention du Ministre national des Communications sur le fait que le plan STAR 21 avait outrageusement

oublié les Bruxellois. Ce qui rejoignait totalement notre analyse formulée en février 1990.

L'Exécutif demandait en outre, avec raison, une série d'améliorations: la libération de la ligne 26 au seul trafic voyageurs et une tarification appropriée négociée avec la STIB. De même — importante innovation — il demandait la mise en œuvre en RER — pour employer un terme de vulgarisation — de la transversale ferroviaire Est-Ouest via les lignes 161 et 60.

Il exigeait en outre un parallélisme strict entre la réalisation du TGV à Bruxelles et celle du RER sur son territoire. C'est essentiel. Il rejetait enfin ce projet fou de réaliser une nouvelle jonction Midi-Schumann-Zaventem au moyen d'un ouvrage souterrain nouveau à établir en grande profondeur entre Forest et Evere. Certes, il y a des alternatives.

Plus récemment enfin, il a rejoint tous ceux — dont nous sommes — qui ont exprimé leur opposition ferme à certaines mesures d'accompagnement, telles qu'elles avaient été définies dans l'étude STRATEC concernant l'arrivée du TGV à Bruxelles, notamment l'implantation de ces quelque 2 000 places supplémentaires de parking à proximité de la gare du Midi, l'aménagement d'une autoroute de pénétration reliant cette gare au périphérique, soit des éléments qui, en eux-mêmes, sont la négation de la politique que je viens de rappeler.

L'Exécutif a décidé de présenter un schéma directeur concernant les prescriptions urbanistiques des abords de la gare du Midi ainsi qu'un plan de circulation qui devra s'intégrer dans IRIS.

Pour moi, c'est clair, le bilan de ces premiers mois est positif.

Nous devons cependant admettre une chose: la réalisation du plan IRIS, avec ses effets bénéfiques, et celle de STAR 21, qui est encore plus lointaine, prendront du temps. Or, la situation de la circulation individuelle et des transports est aujourd'hui à ce point catastrophique qu'il est impossible d'attendre tout ce temps pour prendre des mesures. C'est dans cet esprit que le groupe de travail qui s'est constitué au sein du FDF a établi un plan qualifié d'extrême urgence. Celui-ci vise à améliorer à très court terme, c'est-à-dire dans les mois qui viennent, les déplacements à Bruxelles et dans les environs immédiats de la ville, sans pour autant que cela nécessite des investissements importants.

La connaissance de la philosophie de ce plan est importante pour comprendre les quelques propositions concrètes que je formulerai dans un moment. Je me permets donc de le résumer très brièvement.

Ce plan constitue un ensemble. Il est évident qu'il y a interactions entre les différentes mesures. On ne peut en isoler en croyant que le bonheur viendrait d'une seule de ces mesures.

Il faudrait tout d'abord — cela ne signifie pas que ce soit nécessairement la première chose à faire; il s'agira peut-être de la conclusion — organiser une vaste campagne d'information expliquant bien la complémentarité des divers modes de déplacement et des mesures à mettre en œuvre.

En deuxième lieu, il faut un renforcement substantiel des transports publics dans la limite du matériel disponible, ce qui suppose les améliorations suivantes:

— Meilleure exploitation des lignes de tramways axiales (52, 92, 55, 19, 103, 39, 44);

— Augmentation de la fréquence et de la capacité de la ligne 90, actuellement mal rentabilisée bien que 85 p.c. de son itinéraire soit en site propre ou souterrain;

— Mise en place d'obstacles empêchant les automobiles de s'engager sur les voies de trams;

— Feux de signalisation accordant une priorité systématique au transport public;

— Mise en place de couloirs de bus permettant d'augmenter leur vitesse commerciale et leur taux de rotation;

— Navettes expresses entre les grands parkings existants et les terminus de lignes de métro;

— Meilleure coordination entre le réseau vicinal, celui de la STIB et celui de la SNCB tant en matière de tarifs que de services.

Troisième élément de ce plan — et j'ai déjà signalé que l'Exécutif avait apparemment eu les mêmes idées — la mise en place d'un pré-RER autour de Bruxelles, en utilisant le matériel disponible de la SNCB. Il existe un nombre important de gares de chemins de fer à Bruxelles qui peuvent servir d'arrêts sur des liaisons et être ainsi effectivement un complément heureux au métro bruxellois. Nous avions proposé quatre axes:

1. Braine-l'Alleud-Louvain;
2. Louvain-la-Neuve-Alost;
3. Hal-Aéroport;
4. Schumann-Malines.

Ce réseau qui permet de nouvelles relations entre le Nord-Ouest de la Région et le quartier Schumann et qui assure une triple desserte de l'aéroport présente un avantage essentiel par rapport au plan STAR 21 du Ministre Dehaene.

Celui-ci envisage plutôt un réseau en étoile entre Bruxelles et la province: tout est conçu au seul bénéfice des navetteurs, ce qui peut aboutir à un exode supplémentaire d'habitants dont pourtant Bruxelles a le plus grand besoin...

De plus, dans le cas du plan STAR 21, il s'avère nécessaire de dédoubler à peu près tous les axes aboutissant à Bruxelles, ce qui nécessite des investissements, des travaux et des expropriations.

Notre plan ne nécessite pas ces travaux et évite leurs nuisances puisqu'il utilise uniquement l'infrastructure existante. De plus, par le nombre très important de nouveaux arrêts qu'il aménage dans Bruxelles, il permet à ce réseau de compléter utilement les lignes souterraines de la STIB.

Quatrième élément de ce plan: une politique du stationnement, condition indispensable de réussite.

Afin de ne pas gêner les transports publics et de réserver, par ailleurs, l'utilisation de la voiture personnelle à ceux pour qui elle est un instrument de travail indispensable, il faut restreindre le parking en voirie et réserver les emplacements hors voirie au stationnement de courte durée. A terme, cela implique également l'aménagement de parkings gratuits de dissuasion le long des lignes SNCB ou à proximité des gares terminales des lignes STIB.

Plusieurs mesures d'accompagnement de cette politique pourraient être instaurées par ordonnance. Le groupe FDF-ERE travaille actuellement à la rédaction de plusieurs propositions. Dans le même esprit, le FDF introduira, au niveau national, une proposition de loi relative à la déductibilité fiscale des frais de déplacement entre le domicile et le lieu de travail, qui rendra plus attrayant l'achat d'un abonnement de chemin de fer ou un MTB.

Telle est donc la philosophie de ce qui, selon nous, devrait être fait. Toutefois, même dans l'urgence il y a des phases, et je voudrais faire quelques suggestions, exposer quelques formules qui sont actuellement appliquées avec bonheur chez certains de nos voisins, qui sont réalisables à très court terme, et qui ne mobilisent pas des budgets importants. J'utiliserai un terme cher à notre Ministre, je parlerai de micro-investissements.

L'un des problèmes majeurs auxquels sont confrontés les trams à Bruxelles résulte du fait que leur site est encombré par de nombreuses automobiles. Leur vitesse commerciale s'en trouve de plus en plus réduite, ce qui n'est certes pas de nature à rendre le transport public attrayant et compétitif. En effet, placées devant l'alternative d'être bloquées dans un tram ou dans leur propre voiture, on peut imaginer que de nombreuses personnes opteront pour le confort personnel. Ce phénomène n'est évidemment pas propre à Bruxelles, mais certaines villes, j'en citerai deux, Amsterdam et Turin qui sont d'une dimension comparable à la nôtre ont résolu le problème au bénéfice du transport public. A Amsterdam, par exemple, on a adopté deux types de mesures.

D'abord un système relativement lourd, un site propre surélevé mais franchissable, qui peut être aménagé à la faveur du remplacement des voies.

Ensuite, un système plus léger — qui a ma faveur — constitué de bordures jaunes posées à certains endroits stratégiques et empêchant les voitures de circuler sur les voies. Les avantages de ces bordures sont multiples:

— Elles peuvent être posées très rapidement, par exemple par le personnel de la STIB ou de la Régie des Routes;

— Hautes de plus ou moins 20 cm et larges d'environ 30 cm, elles ont une longueur et une forme variables;

— Elles ne nuisent pas à l'esthétique de la ville;

— Le coût de l'investissement est négligeable;

— Elles peuvent même être retirées très facilement si on le souhaite.

De plus, il n'est pas nécessaire d'en implanter partout. L'exemple amstellodamois le prouve, le système est très efficace, ainsi que j'ai pu l'observer récemment. Je tiens à la disposition du Ministre une série de photos que j'ai réalisées, montrant qu'effectivement le système semble bien fonctionner.

A titre d'exemples — la liste n'est pas exhaustive — je vous proposerai à Bruxelles les sites suivants:

— Itinéraire du 18 le long du canal;

— Itinéraire 92 - 93 - 94 entre la porte de Schaerbeek et l'église Sainte-Marie;

— 94 entre le boulevard Général Jacques et l'ULB, etc.

J'ai de nombreux exemples, je ne vais pas les énumérer tous.

Concrètement, si l'Exécutif prend cette décision, elle peut être mise en œuvre à l'occasion des vacances et du trafic restreint pendant cette période de l'année.

Si l'expérience devait se révéler négative, à certains endroits, il est toujours possible de revenir en arrière.

Dans le même ordre d'idées, je propose la création de couloirs d'autobus aux endroits qui posent les problèmes les plus aigus.

Actuellement, parfois en raison d'un manque de coopération des autorités communales — il faut bien le reconnaître —, on n'est pas très loin dans ce domaine. La longueur totale des couloirs spéciaux pour tout le réseau avoisine les cinq kilomètres. Ici encore, ces mesures peuvent être appliquées à l'essai, pour une période de six mois.

Comme dans le cas des voies de tramways, ces couloirs seraient également accessibles, bien sûr, aux véhicules prioritaires, mais aussi aux taxis qui sont le complément naturel des transports en commun. Comme exemples précis, je vous suggère: l'avenue de la Couronne et la remontée des bus 95, 96, 71, 34, 48, entre la Bourse ou la Monnaie et le haut de la ville. Il n'est pas nécessaire de les réaliser sur de très longues distances. Souvent, leur aménagement à proximité des carrefours sur une distance de 200 m constituerait déjà un progrès considérable.

M. le Président. — Monsieur Cornelissen, vous avez déjà dépassé votre temps de parole de cinq minutes et je vous demande de conclure.

M. Cornelissen. — Monsieur le Président, je m'empresse de conclure sur les trois points suivants:

J'ai déjà fait allusion à la politique du stationnement qui est l'une des conditions indispensables à un quelconque progrès dans ce domaine. Nous proposons de modifier les conditions d'occupation du sol sur des parkings établis en voirie régionale en faisant payer, certaines surfaces, par l'utilisation — je n'ose point employer le terme d'horodateurs — de compteurs de stationnement, par exemple près de votre cabinet, entre la rue Belliard et la place du Trône, où de très nombreux véhicules procureraient certaines recettes. C'est une mesure de dissuasion.

L'Exécutif devrait par ailleurs inciter les communes à adopter une réglementation semblable à celle votée par la ville de Courtrai.

Ce règlement présente l'avantage, tout en protégeant les riverains, de limiter le stationnement de longue durée et de dégager des recettes pour les communes. Le système est d'ailleurs en pleine expansion en Flandre à La Panne, à Knokke, à Anvers.

Il faut veiller à assurer la promotion des transports en commun. En clair: convaincre l'automobiliste qu'il aurait intérêt à emprunter moins son véhicule et davantage les divers modes de transports publics.

Avec ses trams et ses bus, la STIB dispose d'impressionnantes surfaces publicitaires qui pourraient, tout en circulant plus rapidement, pour autant que les mesures prônées aient été efficacement appliquées, démontrer aux incrédules qu'ils ont tort.

Dès à présent, il faudrait entamer d'urgence les négociations avec les Régions flamande et wallonne, en vue d'aboutir à moyen terme à la réalisation de parkings de dissuasion à la périphérie de Bruxelles.

Comme vous pouvez le constater, ces mesures très concrètes — je sais, Monsieur le Ministre, que c'est un mot que vous affectionnez — sont réalisables rapidement et sans grand frais. Leur efficacité peut se vérifier aisément là où elles sont déjà appliquées. Le problème des déplacements à Bruxelles est l'un des défis majeurs auxquels est confronté notre pouvoir régional. Des solutions dans ce domaine ne peuvent qu'être favorables à son image et à sa crédibilité, face à une situation héritée des initiatives chaotiques et intempestives d'autorités qui n'étaient pas bruxelloises.

Depuis le 18 juin 1989, tout est différent.

Nous avons la capacité d'agir. L'Exécutif a commencé à le faire, faisons-le, en ne craignant pas démesurément les inévitables réactions d'usagers qui, dans un premier temps, seront bousculés dans leurs habitudes et dans leur «petit confort» lequel, il faut bien le noter, s'estompe peu à peu.

A terme, il n'y a pourtant pas d'alternative à la lucidité et au courage politique: ce qui ne sera pas librement consenti aujourd'hui risque fort de devenir une réalité incontournable demain. *(Applaudissements sur les bancs du FDF.)*

M. le Président. — La parole est à M. Adriaens.

M. Adriaens. — Monsieur le Président, Messieurs les Ministres, Chers Collègues, dans sa déclaration d'investiture, l'Exécutif traçait les lignes d'une politique des déplacements à laquelle les écologistes pouvaient souscrire. Vous parliez en effet de promouvoir un transport pour tous, au moindre coût et en garantissant la qualité de la vie en ville. Les moyens d'y parvenir se basaient sur un habitant-usager roi. Vous prévoyiez la fin des ouvrages routiers lourds et vous affirmiez qu'il n'y avait guère d'autre solution que de limiter la pression automobile sur la cité.

Aujourd'hui, neuf mois plus tard, quel constat pouvons-nous faire? Mon prédécesseur à cette tribune le trouvait assez positif. Quant à moi, au contraire, je le trouve très négatif. La ville se trouve en permanence au bord de la saturation et le moindre incident provoque des embouteillages monstres qui mettent des heures à se résorber. (A combien de commissions n'avons-nous pas dû attendre l'un ou l'autre Ministre ou Secrétaire d'Etat coincé dans les embouteillages?). L'espace réservé aux plus faibles, notamment les piétons, est de plus en plus envahi par les véhicules. Dans certains quartiers la situation atteint de telles proportions qu'une véritable tension entre automobilistes et non-motorisés est en train de voir le jour, nouvelle forme de violence urbaine que nous ne connaissions pas encore.

Face à ce tableau peu réjouissant, je voudrais vous poser une série de questions précises sur ce que l'Exécutif réalise pour améliorer la situation et respecter ses propres promesses. Je n'aborderai pas le chapitre des transports publics, chapitre très vaste. Il l'a été lors de l'intervention précédente. D'ailleurs, toutes mes questions porteront sur des points qui n'impliquent pas des investissements financiers immédiats. Nous savons tous que notre Région ne roule pas sur l'or et ce n'est que progressivement que nous aurons la possibilité de dégager des moyens nécessaires à la réorientation de la politique des déplacements. Mais il ne faudrait évidemment pas que les mêmes erreurs continuent à être faites en privilégiant toujours les ouvrages lourds et souterrains.

Tout d'abord, Monsieur Thys, je voudrais vous poser des questions sur les deux actions globales et à court terme que vous nous annonciez dans votre déclaration politique: je veux parler du plan régional des déplacements et d'un projet d'ordonnance-cadre qui définirait les principes et les objectifs d'une politique des déplacements. On parle beaucoup du plan régional, que vous avez fort joliment baptisé Iris, traduisant par là votre habileté à présenter sous un déhors attractif la plupart de vos initiatives, mais je me demande si l'ordonnance-cadre ne serait pas bien plus urgente que le plan des déplacements. En effet, cette législation devrait nous permettre de définir les grandes orientations en matière de déplacements et est donc préalable aux choix importants en matière d'investissements et de plans de déplacement.

Vous nous avez effectivement annoncé des propositions de réglementation en matière de normes de stationnement et de parcage dans le centre-ville, de normes d'encombrement des trottoirs et autres règles de bonne pratique pour l'usage et l'aménagement des voiries. Tout ceci est prioritaire, me semble-t-il, au plan des déplacements. Depuis le 19 avril déjà, notre collègue d'Agalev, Dolf Cauwelier, attend que vous lui apportiez des réponses aux questions qu'il posera dans une interpellation quant aux prémices, quant aux orientations, quant aux options politiques qui doivent orienter ce plan et ce sur dix points précis. Il obtiendra sa réponse dans deux jours. Nous l'attendons avec impatience.

Certains accusent parfois cette Assemblée d'avoir des débats qui volent un peu trop bas, mais je crois que si l'Exécutif nous soumettait des projets déterminants pour l'avenir de l'aménagement de notre Région, la hauteur des discussions s'en trouverait certainement relevée.

Les bureaux d'étude chargés du plan régional des déplacements ne sont finalement selon nous que des experts, des techniciens, qui doivent concrétiser les choix politiques pris par notre Conseil. Les questions que je veux vous poser concernent donc le timing comparé de ces deux actions. Quand l'ordonnance-cadre promise sera-t-elle déposée sur le Bureau de notre Assemblée et dans quel délai, pensez-vous que nous pourrons la voter? Quant au plan des déplacements, j'aimerais que vous nous rappeliez les bureaux d'étude qui sont chargés de sa réalisation, les moyens budgétaires qui y sont affectés ainsi que le délai dans lequel vous pensez pouvoir disposer des premières conclusions, en espérant que celles-ci ne soient pas contradictoires avec les orientations définies ou à définir par notre Assemblée.

Bien sûr, il faut réfléchir avant d'agir, mais il ne faut pas traîner trop longtemps, sinon la politique du fait accompli, dont nous avons quelques exemples, risque fort de rendre caducs tous les beaux projets que l'on pourrait imaginer.

Je voudrais également avoir des précisions sur la coordination de la politique des déplacements avec les pouvoirs locaux. Ainsi, la modification de l'arrêté royal 140 est-elle réellement nécessaire pour permettre au Ministre des Communications d'associer les communes aux mesures facilitant la circulation des transports publics? Si oui, cette modification est-elle réalisée ou va-t-elle l'être incessamment?

Une autre question que je voudrais aussi poser est celle de la coordination des polices communales et de la gendarmerie pour lutter contre le phénomène envahissant du parking sauvage. M. le Ministre-Président vient de nous annoncer la création d'un Collège régional de Sécurité et je voudrais connaître l'attention que cette coordination portera à la protection des plus fragiles. En effet, un des plus graves problèmes de sécurité en ville résulte certainement du comportement égoïste de certains automobilistes qui se garent sur les trottoirs, sur les emplacements d'arrêt des transports en commun ou sur les passages pour piétons.

Dans certains quartiers, la situation devient proprement intolérable et les moins valides, les parents avec des poussettes, les enfants, les personnes âgées, sont réellement dans l'impossibilité de se déplacer sans prendre des risques énormes. Quand on parle de police et de sécurité, on pense souvent à la lutte contre la délinquance ou le banditisme, mais je suis persuadé que l'on pourrait accroître substantiellement la sécurité dans nos villes en faisant simplement respecter le code de la route et l'espace réservé aux piétons. Je serais d'ailleurs fort intéressé de connaître des chiffres récents du tribut que les piétons doivent payer à la priorité insensée accordée au culte de l'automobile dans notre ville. Une étude réalisée il y a quelques

années montrait en effet que sur les 32 000 tués ou blessés graves sur cinq ans à Bruxelles, 50 p.c. des victimes étaient des non-motorisés, et que 70 p.c. de celles-ci avaient moins de vingt ans ou plus de soixante ans.

Il s'agit donc d'un phénomène très grave. Des mesures sévères doivent être prises pour décourager les comportements qui nient totalement les autres et détruisent toute possibilité de convivialité dans l'utilisation de l'espace public. J'espère donc que vous pourrez me confirmer que la Commission consultative en matière de sécurité pensera aussi à la sécurité des piétons et des cyclistes dans la ville.

Dans le même ordre d'idées, la STIB avait lancé, vers les mois de décembre et de janvier, une campagne de sensibilisation qui avertissait ceux qui se parquaient sur les arrêts de transport en commun que des sanctions allaient bientôt être prises, que les véhicules seraient immédiatement enlevés en cas d'infraction dans les mois à venir. Je n'ai pas constaté que cette menace ait été mise à exécution et, à ma connaissance, la collaboration entre la STIB et les polices communales ne s'est pas concrétisée plus pour sanctionner ce type de comportement incivique qui va exactement à l'encontre de tout ce qui devait se faire en la matière. Une collaboration STIB-polices communales est-elle en préparation dans le domaine?

Vous nous aviez également parlé de l'extension à la police de la circulation routière du mandat de police judiciaire conféré à certains agents des sociétés de transports en commun. Pourrais-je savoir si vous avez abordé ce point dans le cadre de la concertation avec l'Etat central? Si oui, quel en est le résultat?

La politique en matière de taxis devait aussi être une manière d'envisager autrement les déplacements en ville.

Vous nous l'aviez annoncé au début de votre législature. Malheureusement, l'étude du budget de l'Agglomération ne nous a guère donné l'occasion de remarquer du neuf dans le domaine. Pourtant, vous nous aviez promis de développer l'utilisation de ce mode de transports reconnu d'utilité publique. En collaboration avec le Ministre Désir, quelles sont les mesures que vous préparez pour améliorer la situation dans le domaine. la Commission consultative des taxis a-t-elle été mise en place et a-t-elle déjà avancé des propositions qui vont dans le sens de cette dynamisation de la politique des taxis tant attendue?

Je voudrais maintenant prendre un cas précis et vous poser des questions plus critiques. En effet, — je vous l'ai rappelé tout à l'heure — les intentions que vous avez exprimées font état d'une nécessaire limitation de la circulation en ville. Pourtant le plan de circulation du quartier Léopold réalisé par le bureau Stratec, plan que vous avez récemment communiqué aux conseillers, considère comme inévitable une augmentation de 40 p.c. du trafic automobile aboutissant au quartier Léopold. Il est d'ailleurs prévu la création de plus de 9 000 emplacements de parking dans cette zone entre 1988 et 1996. Quand on connaît l'état de saturation actuel des voiries du quartier, on peut raisonnablement s'inquiéter de ce qui va arriver dans les années à venir. Vous allez construire le tunnel Cortenbergh dont nous avons déjà dit ici tout le mal que nous pensions. Mais dans un premier temps, il était prévu que ce premier ouvrage routier lourd serait le seul qui serait envisagé. Aujourd'hui, suite à l'étude Stratec, on réalise que la zone, située à l'ouest de l'Espace Bruxelles-Europe, va également être sérieusement affectée. L'élargissement à trois, quatre et peut-être cinq bandes de la rue du Trône proposé par ce plan contraindrait à la démolition de plusieurs pâtés de maisons. Je tiens à préciser ici que, comme nous l'avions dit en Commission, la commune d'Ixelles n'a pas, à ce jour de décision quant à l'îlot «rue d'Idalie, rue du Trône, chaussée de Wavre», et que ce n'est que sous la pression du plan Stratec et de la demande régionale qu'elle étudie la possibilité de devoir abattre une série de bâtiments à front de la rue du Trône.

Si le plan, tel qu'il est proposé, se réalise, cette artère et l'avenue de la Couronne, dans la foulée, deviendraient nécessairement de nouvelles autoroutes urbaines drainant en continu des flots incessants de véhicules. Les quartiers voisins d'Ixelles se verraient envahis par les automobilistes qui voudront éviter les bouchons des grands axes.

Les transports publics, les bus 95 et 96, dont a parlé M. Cornélissen il y a quelques instants, se verraient englués dans ces embouteillages.

Ces options qui sont précisées dans le plan Stratec et qui vont à l'encontre de vos déclarations politiques, les reprenez-vous à votre compte ou les rejetez-vous? Dites-nous si vous en reprenez certaines et quelles sont celles que vous rejetez, parce que si vous acceptez ce plan dans sa totalité, vos déclarations politiques d'intention ne tiennent plus guère.

Quand on voit les propositions concrètes qui nous sont faites, on se demande si cela vaudra encore la peine de discuter des options fondamentales en matière de déplacements, si de telles orientations étaient retenues. Pour cause d'Europe, des décisions sont prises et elles vont dans le sens contraire aux options, reprises dans votre déclaration politique d'investiture que j'ai rappelées en début de mon interpellation. Dans ce plan de circulation du quartier européen, pas une ligne, par exemple, ne concerne l'amélioration et la facilitation de la circulation des cyclistes.

A cet égard, je ne peux m'empêcher de faire la comparaison avec ce qui se passe à Strasbourg — la ville concurrente à la nôtre en ce qui concerne l'Europe. Le maire de cette ville vient d'accorder un subside de 600 000 francs belges à la Fédération européenne des cyclistes afin qu'elle puisse établir son secrétariat dans cette ville, y soutenir le développement d'une politique favorable aux cyclistes et jouer son rôle de groupe de pression auprès des parlementaires européens. Je doute fort que la Région bruxelloise soit aussi généreuse avec les cyclistes puisqu'elle les oublie toujours au profit de l'automobile. Manifestement, chaque ville a une idée fort différente de la manière dont elle doit agir en matière de déplacement pour accroître son prestige et son attractivité.

Vous ne m'empêcherez pas de croire que vous n'avez pas choisi la bonne méthode.

En conclusion, Monsieur Thys, je voudrais signaler que vous nous avez récemment transmis fort aimablement un ouvrage intitulé «La rue, un espace à mieux partager». C'est un inventaire fort intéressant des mesures qu'il faut prendre pour rendre la ville à ses habitants. A sa lecture, on ne peut qu'être frappé du fossé gigantesque qui sépare les initiatives positives qui y sont recensées et la situation que nous vivons aujourd'hui à Bruxelles. Vous avez manifesté, il y a neuf mois, des intentions que les écologistes pouvaient approuver. Mais là, comme ailleurs, ce qui se passe ne va pas du tout dans le sens espéré, que du contraire. J'espère que vos réponses nous permettront de reprendre espoir. *(Applaudissements sur les bancs Ecolo.)*

M. le Président. — La parole est à M. Moureaux.

M. Moureaux. — Monsieur le Président, Messieurs les Ministres, Chers Collègues, la problématique des déplacements urbains est, à notre point de vue, avec le problème du logement, un des défis majeurs que la Région doit relever.

Bruxelles sort de plusieurs décennies d'une gestion sectorielle et nationale des déplacements.

Sectorielle parce que menée par des autorités totalement séparées les unes des autres. Je cite souvent l'exemple de mon ahurissement en tant que président de la table ronde du Canal lorsque je devais constater que, sous le même ministère national des Travaux publics, la direction générale des Voies hydrauliques programmait l'élargissement du canal alors que, dans le même temps, la direction des Ponts et Chaussées venait de construire un pont qui serait démoli si les décisions de la Direction des Voies hydrauliques étaient appliquées. Cela, c'est ce que Bruxelles a connu sous le régime de l'Etat unitaire.

Elle était aussi nationale parce que les ministères nationaux des Travaux publics et des Communications en maîtrisaient l'essentiel. Et nous savons ce que cela voulait dire pour Bruxelles!

Les grands axes de circulation, les transports en commun dépendaient de ces ministères nationaux. Il faut bien dire qu'il en est résulté une politique mégalomaniaque visant à créer — et heureusement nous avons pu le stopper en grande partie en temps utile — un réseau maillé d'autoroutes urbaines. Il reste encore quelques séquelles de ces idées dans les tiroirs. Il faut s'en méfier.

Cette politique tendait aussi à mettre sous terre les transports en commun.

Aujourd'hui, ces matières dépendent de la Région. Travaux publics et Communications ont été placés sous la même autorité politique. La possibilité de mener une politique rationnelle des déplacements urbains existe désormais.

Les interpellateurs ont raison de dire qu'il faut agir sans attendre. La presse soulève régulièrement le problème des déplacements dans les différentes villes européennes et montre combien — les Etats-Unis ont connu le problème avant l'Europe — la priorité donnée au trafic automobile est génératrice de problèmes graves, voire, dans certains cas, littéralement insolubles: pollution atmosphérique, engorgements, destructions urbanistiques. La situation doit donc être redressée.

La solution ne réside pas dans une sorte de fuite en avant qui augmenterait encore les voies expresses à usage du trafic motorisé individuel. Il faut donc, et je rejoins les interpellateurs sur ce point, inverser les priorités: les piétons, les cyclistes et les transports en commun d'abord, les automobiles ensuite.

Bruxelles est la seule ville, la seule capitale, la seule grande métropole qui ait réalisé dans l'après-guerre un métro qui a été immédiatement utilisé en surface pour favoriser l'amélioration de la circulation automobile. Partout ailleurs, c'est connu, la construction dans le centre ville d'un métro vise à favoriser la convivialité et le transport piétonnier. Vous connaissez les grands piétonniers des grandes villes européennes construits au-dessus des métros. A Bruxelles, on a construit des voies expresses pour automobiles, au-dessus du métro, organisant ainsi la concurrence aux milliards investis pour mettre le transport public en sous-sol. C'est une ineptie. Il faut y réfléchir.

La marche et la bicyclette — vous avez raison de le dire — doivent pouvoir se pratiquer à l'aise à Bruxelles. Chaque déplacement est au moins partiellement dépendant d'un trajet à pied et, corollairement, chaque espace public digne de ce nom doit offrir cet espace aux piétons.

L'offre de transports doit donc être développée. L'ensemble de l'agglomération doit être desservi. Il n'est pas admissible que certains renoncent à des déplacements ou utilisent leur automobile pour la simple raison — tout à fait excusable — qu'aucun transport public digne de ce nom ne répond à certains types de déplacements en ville. Des études effectuées en leur temps avaient montré que le recours à l'automobile ne dépendait pas du statut social des utilisateurs, que des communes aussi différentes qu'Uccle et Anderlecht comptaient le plus grand nombre d'automobilistes tout simplement parce qu'à l'époque, elles avaient le plus mauvais système de desserte en matière de transports publics.

L'offre de transports publics doit aussi, si possible, couvrir aussi bien la soirée que la journée. Les activités, les loisirs, l'enseignement doivent pouvoir en bénéficier. Ce développement de l'offre doit se traduire — on l'a assez dit — par un service fréquent et régulier, seul susceptible de donner confiance aux habitants pour leurs déplacements quotidiens.

Je rejoindrai les interpellateurs en disant qu'un certain nombre d'actions pratiques peuvent être réalisées assez rapidement. Il faut notamment penser à une meilleure information du public. L'actuelle signalisation n'est pas suffisamment claire. Les plans des transports en commun de la STIB permettent, au mieux, de s'y retrouver dans le métro. Il y a une dizaine d'années, l'Agglomération de Bruxelles avait édité un plan des transports nettement mieux utilisable car il indiquait le nom des arrêts de bus et de trams et était tracé sur un fond de plan facile à comprendre. A cette époque, le journal *Le Soir* avait titré: «Bruxelles a enfin son plan de transports en commun». Il serait probablement possible, Monsieur le Ministre, que ce travail soit valorisé. Pourquoi, par exemple, ne pas afficher ce plan dans les stations et les «abribus» en remplacement des plans actuels? Ce type de petite mesure ne coûte pas grand-chose et a déjà prouvé son efficacité.

Certaines propositions émanant des intervenants et notamment de notre collègue, M. Cornelissen, sont tout à fait excellentes: les sites propres simplifiés, les couloirs de bus protégés etc. Tout cela implique évidemment une concertation avec les communes et leur police. Le Ministre devra faire preuve d'initiative, de patience et d'un sens pédagogique prononcé. Vous connaissez le site propre «bus» de la rue Belliard. Je me souviendrai toujours de l'extraordinaire spectacle auquel j'ai assisté chaque jour. La police montée de la ville de Bruxelles obligeait les automobilistes à emprunter la cinquième bande, réservée aux bus, pour accélérer le trafic automobile, au détriment, bien entendu, de la rapidité de circulation des transports publics. Cet exemple montre un manque de compréhension fondamental de la part des services de police de la ville de Bruxelles des objectifs poursuivis par la construction des couloirs réservés aux bus. Tout un travail de persuasion est donc à accomplir à tous les niveaux et je suis certain que le Ministre y parviendra.

J'en arrive à ma conclusion. Tout le monde souhaite, ce que je comprends, que la situation évolue rapidement. Mais j'estime qu'il faut être raisonnable et faire confiance au Ministre ainsi qu'à l'Exécutif pour qu'enfin — c'est la raison pour laquelle nous les avons investis de leurs pouvoirs — ils mènent une politique globale et bien pensée de la circulation et qu'ils tournent le dos une fois pour toutes au système du coup par coup qui a jadis triomphé au détriment des Bruxellois. *(Applaudissements sur les bancs socialistes.)*

M. le Président. — La parole est à M. Thys, Ministre.

M. Thys, Ministre des Travaux publics, des Communications et de la Rénovation des Sites d'Activités économiques désaffectés. — Monsieur le Président, Chers Collègues, les diverses interventions que nous venons d'entendre viennent à point nommé et je tiens à en remercier leurs auteurs. L'occasion m'est ainsi donnée de rappeler que la politique des dépla-

cements — et donc de la mobilité des Bruxellois et des Bruxelloises — est une des priorités que s'est fixées l'Exécutif dans sa déclaration de politique générale.

Cette conception — partagée par l'opinion publique, par les milieux d'entreprise, par les responsables politiques — doit se concrétiser dans une volonté exprimée par chacun d'entre nous, en tous lieux d'expression, de réduire la pression automobile sur la cité.

Je voudrais rappeler que, pour la première fois, des Bruxellois sont maîtres de leur destin en ce qui concerne la circulation et les déplacements dans la Région de Bruxelles-Capitale, et j'apprécie les intervention du FDF et du parti socialiste — partenaires de la majorité — parce qu'elles renforcent ma politique de priorité aux transports publics.

Mesdames, Messieurs, la voiture est devenue victime de son succès. Non seulement ce système de déplacement arrive à un point où il se bloque lui-même, mais il compromet sérieusement la qualité de la vie à Bruxelles, comme d'ailleurs dans de nombreuses villes européennes. Une utilisation intensive de ce moyen de transport a des retombées négatives en termes environnementaux et en termes de sécurité.

Je souligne également qu'une grande partie du climat d'agressivité sur les voiries en ville provient de la vitesse excessive. C'est la vitesse qui crée un rapport de force scandaleusement inégal entre, d'une part, les voitures et, de l'autre, les piétons et cyclistes.

Je vous le dis ici, il n'y a pas de miracle pour remédier au problème complexe du trafic urbain, n'en déplaise à M. Adriaens. Cette tâche exige une politique coordonnée; une stratégie d'ensemble doit être mise en place pour créer et maintenir le milieu bâti, harmonieusement aménagé et favorable à l'habitat et à l'exercice des activités économiques.

Je voudrais rappeler ici que l'Exécutif s'est donné les moyens d'atteindre les objectifs.

Ainsi, nous avons mis en place l'administration de l'équipement et de la politique des déplacements. C'est la première fois qu'on intègre la compétence «communication et travaux publics» au sein d'une seule administration.

Nous avons également opéré des choix budgétaires clairs qui font apparaître la fin des grands travaux d'infrastructure et la priorité aux micro-investissements.

Par ailleurs, l'Exécutif a approuvé un avant-projet d'ordonnance et un avant-projet de statuts relatifs à la modification de l'organisation des transports publics qui reconnaissent, en leur article 1er, le droit à la mobilité. Le droit à la mobilité est presque une question éthique. On constate, en effet, une accélération de la mobilité pour les personnes, les biens et les informations.

La mobilité est aujourd'hui l'une des composantes majeures de l'organisation de notre société, circulation des matières premières aux produits finis, de l'ensemble des travailleurs, des informations.

La capacité de déplacement est un atout incontestable. Le non-accès à la mobilité est, *à contrario*, un quasi-handicap social.

Le service public a donc une fonction sociale évidente: assurer pour tous un droit à la mobilité.

Je tiens à rappeler que plus de 50 p.c. des habitants ne *disposent pas, en* permanence, de voitures particulières à Bruxelles. Cette partie importante de notre population est donc captive de transports organisés par les pouvoirs publics. A cet égard, la société de transports de la Région de Bruxelles-Capitale assume donc la responsabilité de développer un transport en commun qui offre à chacun une capacité de déplacement.

Le plan régional de déplacement a été mis en œuvre par décision de l'Exécutif du 29 mars 1990. Il comprend trois phases, dont la première sera terminée dans un délai d'un an — soit en mai 1991 —, mais dont les premières conclusions opérationnelles seront communiquées à la fin de cette année puisque l'Exécutif a décidé que la mise en service de l'axe «Nord-Midi-Albert» était prioritaire.

En ce qui concerne, mes Chers Collègues, la détermination préalable d'une vision globale au plan général de déplacement, je partage entièrement le point de vue exposé par M. Adriaens. Mes collaborateurs et moi-même préparons actuellement une charte de la politique des déplacements qui servira, à la fois de guide aux groupes techniques chargés de contrôler les études, et au bureau d'étude. Cette charte devra, en tous cas, servir de base à l'élaboration d'une ordonnance-cadre de la politique des déplacements.

Comme je l'ai dit tout à l'heure, il n'y a pas de solution miracle au problème de la mobilité. Et comme je vous l'ai rappelé également, j'ai besoin du concours de tous ceux et de toutes celles qui sont les adeptes d'une telle politique.

Il n'y a pas deux langages: un que l'on tient au Conseil régional, un autre que l'on tient au conseil communal. J'insiste à cet égard, que l'on appartienne à la majorité ou à la minorité.

Il y a un langage qui a trait à l'intérêt général des Bruxellois et des Bruxelloises qui ont pour objectif la mobilité dans la Région de Bruxelles-Capitale. A cet égard, mes Chers Collègues, je ne peux que regretter que certains collèges communaux — peu soucieux de la mobilité en Région de Bruxelles-Capitale — privilégient délibérément certains intérêts locaux au détriment des Bruxellois.

Le moment venu, sur ma proposition, l'Exécutif arrêtera des mesures favorables concrètes, intégrant la politique de déplacements des autorités locales au plan régional des déplacements. Mais, avançons pas à pas — à cet égard, je rejoins M. Moureaux — Suivant les objectifs que nous nous sommes fixés dans le cadre du plan régional de déplacement. Mais, il est évident que plusieurs mesures ne peuvent attendre la fin de l'étude du plan «Iris» pour être mises en œuvre. C'est le cas, notamment, en matière de stationnement où des décisions plus rapides devront être prises.

Vous m'avez interrogé, Monsieur Adriaens, sur la portée de l'arrêté royal n° 140 qui a permis d'introduire, dans la loi relative à la police de circulation routière, un article 2*bis* qui indique ceci: «En vue de maîtriser les coûts d'exploitation des sociétés de transport en commun, le Ministre ayant la circulation routière dans ses attributions, peut inviter les Conseils communaux à délibérer sur les mesures qu'il propose pour faciliter la circulation des transports en commun sur le territoire de la commune. Les règlements complémentaires arrêtés par les Conseils communaux sur l'invitation des Ministres sont soumis à l'approbation de celui-ci qui prend l'avis des Commissions consultatives intéressées. (...) Si les Commissions consultatives n'ont pas donné leur avis dans les soixante jours de la réception du règlement complémentaire, le Ministre peut approuver ce règlement.»

Le texte précise diverses autres dispositions.

En réalité, il est important de souligner que c'est le Ministre ayant la circulation routière dans ses attributions, qui peut inviter les Conseils communaux à délibérer. En clair, il s'agit

d'un Ministre national. Cette compétence n'incombe malheureusement pas à la Région de Bruxelles-Capitale.

La Région est actuellement en discussion avec le cabinet du Ministre national des Communications en vue de permettre que ce soit le Ministre régional des Communications et des Travaux publics qui puisse approuver un règlement complémentaire de police arrêté par un Conseil communal. Cette possibilité permettrait de faire appliquer l'article 2*bis* de la loi relative à la police de circulation routière par la Région.

Indépendamment de cette possibilité, je vous signale que j'ai reçu depuis le début de l'année l'ensemble des responsables des communes en mon cabinet pour dresser l'inventaire des difficultés qui surgissent sur leur territoire en matière de travaux publics et de communications. Ces diverses rencontres ont été l'occasion pour moi de faire part de cette nouvelle politique et de la nécessité de faire bénéficier les transports en commun d'un passage prioritaire dans la circulation.

Au cas où ces simples contacts ne permettraient pas de débloquer des situations insatisfaisantes, d'autres approches pourraient être proposées.

A titre d'exemple, est-il absurde d'imaginer que les communes qui ne prennent pas les mesures nécessaires financent le déficit de la STIB au prorata des pertes de vitesse qui résultent des embarras de la circulation qui ont lieu sur leur territoire? C'est une idée à creuser qui aurait probablement encore plus d'impact que la simple modification de l'arrêté royal 140.

En ce qui concerne la coordination des actions des polices communales ainsi que la création d'un Conseil de sécurité régional, je crois qu'il convient de poser la question au Ministre compétent, c'est-à-dire le Ministre-Président. Je puis cependant indiquer aux honorables intervenants qu'il a été veillé à ce que les délégués de la STIB et les délégués de l'administration régionale des déplacements participent de plein droit, avec voix délibérative, au Conseil de sécurité régional auquel je viens de faire allusion.

Je peux donc espérer qu'au travers de ces délibérations, un ensemble de mesures, que d'aucuns ont évoquées au cours de notre débat, seront traitées de manière tout à fait efficiente.

Je puis toutefois vous informer qu'au cours des réunions avec les communes que je viens d'évoquer, j'ai longuement insisté sur la nécessité de mieux protéger les piétons. La plupart des communes sont d'ailleurs conscientes des enjeux qui s'imposent aujourd'hui mais je dois reconnaître que toutes les communes ne partagent pas la même détermination.

Enfin, la campagne de la STIB, visant à décourager le stationnement sur les arrêts de transports, a été une première étape dans la sensibilisation des automobilistes par rapport aux transports publics.

Il est évident qu'une action plus répressive avec les polices locales peut être envisagée. Malheureusement, les manques d'effectifs des polices communales m'ont amené à négocier avec l'Etat central la possibilité d'attribuer le pouvoir de police à certains contrôleurs de la STIB qui pourront constater les infractions, verbaliser et, le cas échéant, faire procéder à l'enlèvement des véhicules. Tout cela est en discussion actuellement.

Je vous signale qu'un Comité consultatif régional des taxis pour la Région bruxelloise a été créé le 15 février 1990 par l'Exécutif, sur proposition de mon collègue Georges Désir. La dynamisation de la politique des taxis à laquelle vous faites allusion sera évidemment examinée par ce Comité. Dans celui-ci siègent des fonctionnaires des administrations concernées. Cela constitue la garantie qu'une harmonisation et une globalisation de la politique puissent bien avoir lieu.

En ce qui concerne la circulation du quartier Léopold, en février 1990, l'Exécutif a pris acte des conclusions de l'étude et a décidé de constituer un groupe de travail chargé de proposer l'aménagement requis en respectant les principes suivants:

1. Les aménagements proposés ne peuvent augmenter anormalement la charge actuelle du réseau des circulations à caractère régional;

2. Une priorité sera accordée aux investissements en matière de transports en commun et de circulation piétonne; cette priorité vaut également en termes d'échéance de réalisation;

3. La protection donnée par le plan de secteur sur les zones résidentielles existantes doit être confirmée. Ceci signifie que les aménagements d'espaces publics qui seront proposés devront être complémentaires de cette fonction urbaine et l'amplifier au maximum;

4. Les conclusions du groupe intercabinets précité et les conclusions du «schéma de circulation espace Bruxelles Europe» seront intégrées dans les conclusions du plan régional des déplacements.

Ce groupe de travail associe les communes concernées et établit avec elles un programme des réalisations. Des études sont d'ores et déjà lancées en vue de résoudre le problème jugé prioritaire: faciliter la desserte du quartier par les transports en commun.

Il s'agit surtout de réaménager dans ce but la rue de Luxembourg. Cette mesure n'est possible que si, dans le même temps, on traite la rue Montoyer, la rue du Trône ainsi que la petite ceinture entre ces deux artères. Ces projets sont examinés dans le respect des décisions de l'Exécutif.

La circulation des cyclistes est prise en compte dans ces aménagements. Ceux-ci circulent en voirie. Les points de conflits avec les automobilistes sont étudiés.

L'Exécutif vient de décider la subsidiation de l'élaboration du PPA Idalie-Trône-Wavre. Ce PPA devra tenir compte des conclusions du groupe intercabinets susmentionné.

Au stade actuel des études, la desserte du quartier rend indispensable l'élargissement de la rue du Trône entre la rue d'Idalie et la chaussée de Wavre. J'ai eu l'occasion de m'expliquer à ce sujet en Commission de l'infrastructure.

Cette formule permet d'éviter une circulation trop importante rue Godecharles et de faciliter la desserte du quartier par les transports en commun.

J'en reviens aux questions posées par mon collègue, M. Cornelissen, qui n'ont pas encore trouvé de réponse dans l'exposé que je viens de faire en réponse aux différents intervenants. Auparavant, je voudrais dire à M. Moureaux que je partage entièrement son idée quant à la qualité du plan développé par l'Agglomération de Bruxelles en matière de transports en commun et que je retiens la suggestion qui m'est faite. Dans le domaine de la signalisation routière en général, nous étudions, comme je l'ai indiqué, un plan de signalisation — que j'espère pouvoir réaliser le plus rapidement possible — couvrant l'ensemble du territoire de notre Région. Ce plan permettra de rencontrer les difficultés de voies de desserte et les autres problèmes d'orientation dus à une signalisation inexistante ou incomplète voire contradictoire.

J'en reviens à vos questions, Monsieur Cornelissen. En ce qui concerne la pose de bordures, je voudrais vous dire que vos propositions sont tout à fait intéressantes; elles seront envisagées notamment lors de la remise en état de l'avenue

Brugmann. Dans ce site, Monsieur Cornelissen, toutes les parties prenantes ont marqué leur accord sur une demande de permis de bâtir donnant la priorité aux transports en commun, sauf un avis contraire qui m'est donné par le Collège échevinal. J'ai rencontré ce dernier. J'ai respecté la priorité qui nous a été indiquée.

Le Collège m'a promis de revoir son attitude. Nous devons donc avoir une force de conviction.

Je puis citer l'exemple d'Uccle et encore beaucoup d'autres concernant toutes les majorités, toutes les communes. Nous devons donc fournir un effort de persuasion.

Pour ce qui concerne les couloirs d'autobus par marquages au sol, je vous rappelle que le plan de circulation de l'espace Bruxelles-Europe a conduit à proposer la création de couloirs d'autobus dans une partie de la rue du Luxembourg et que je suis en train — dans le cadre de mes discussions avec les autorités communales — d'envisager une telle mesure, notamment dans la rue Fossé-aux-Loups.

La problématique imaginée au regard de la publicité de la SNCB pour sa liaison entre les Régions — notamment pour desservir la quartier «Bruxelles-Europe», — est de la responsabilité de la SNCB, mais une action de promotion tarifaire est en cours de réalisation dans le cadre de la Commission interministérielle de l'infrastructure et des transports, regroupant le Ministre national et les Ministres régionaux des Travaux publics et des Communications.

L'exemple de Courtrai — Kortrijk — que vous citez, Monsieur Cornelissen, a été abordé par moi-même et mes collaborateurs lors des réunions avec les pouvoirs locaux de la Région de Bruxelles-Capitale. Ce dossier est du ressort exclusif des autorités locales, mais il sera examiné avec attention et bienveillance de ma part. Je puis vous dire que j'ai déjà incité plusieurs autorités locales à visiter la ville de Courtrai et à y rencontrer les autorités de cette ville pour s'inspirer des mesures qui y ont été prises.

Dans une commune que je connais fort bien, nous sommes à la veille de conclure dans ce sens.

En ce qui concerne les dalles sous le tunnel, qui pourraient accueillir un certain nombre de parkings de rotation, cela ne peut s'envisager que dans le cadre d'une concession de service public et mérite sans aucun doute un examen plus approfondi dans le cadre de la mobilité globale. Je suis donc d'accord avec vous.

Je voudrais vous rassurer au sujet des négociations en cours avec la Région flamande en ce qui concerne l'implantation de parkings de dissuasion; elles sont liées, bien entendu, à l'avis qu'ont rendu les Exécutifs régionaux sur le plan «star 21», et liées au principe de «Park and ride».

Néanmoins, pour des parkings plus proches de nous, je prendrai l'exemple de Drogenbos. J'envisage favorablement le prolongement de la ligne de tram de la rue de Stalle vers un parking de dissuasion situé à Drogenbos. Là aussi, je dois convaincre certaines autorités locales. A cet égard, une négociation complète est en cours, sur cette problématique, avec la Région flamande.

Je prends également bonne note de votre suggestion de réaliser une campagne d'information à la rentrée scolaire pour la promotion des transports urbains; je vous informe d'ores et déjà qu'à mon initiative, la STIB a lancé une campagne de sensibilisation avec sa formule «ABOS — abonnements scolaires».

En conclusion, mes Chers Collègues, de ces deux interpellations très intéressantes, je vous dirai que nous menons notre politique de déplacement à deux niveaux.

1. Une approche globale qui passe par les réalisations du plan régional des déplacements, ainsi que qu'une charte préalable définissant les grandes orientations de la loi-cadre que l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale a pour mission de conclure;

2. Une approche plus ponctuelle et plus immédiate qui vise à améliorer dès aujourd'hui les déplacements à Bruxelles. Pour ce faire, je me suis rendu sur le terrain et j'ai notamment rencontré l'ensemble des responsables communaux. La Commission consultative pour l'amélioration des transports publics est en place. Nous nous sommes donné les moyens d'une action immédiate. Les Bruxellois et les Bruxelloises en sont conscients, lorsqu'ils perçoivent l'ensemble des travaux qui sont réalisés, non plus en sous-sol mais désormais dans les surfaces de voiries et qui donnent la priorité indiscutable à la qualité de l'aménagement et aux transports en commun.

Il suffisait, Monsieur Adriaens, d'entendre les commerçants et les riverains de la Place Louise rendre hommage au travail accompli par l'Exécutif dans ce domaine.

M. De Decker. — Il était temps!

M. Cools. — Heureusement que nous avions suggéré de le faire!

M. Thys, Ministre des Travaux publics, des Communications et de la Rénovation des Sites d'Activités économiques désaffectés. — Ce n'est certainement pas par vous que cela a été fait!

Mesdames, Messieurs, mes Chers Collègues, Bruxelles change.

La cicatrisation de la ville est en cours de réalisation par la fin des grands chantiers. La STIB fait un immense effort — auquel je veux rendre hommage — pour le renouvellement de l'ensemble de ses voies, ce qui permettra une amélioration de sa vitesse commerciale et donc des fréquences.

Les mesures prises en ce qui concerne l'acquisition de rames de métro, de bus et le lancement d'un appel d'offre européen pour les trams, concrétisent en dix mois ma volonté et celle de l'Exécutif tout entier d'accorder la priorité aux transports en commun et à la mobilité des Bruxellois et des Bruxelloises.

J'espère qu'il s'agit là, non seulement d'un vœu de la majorité, mais de l'ensemble des membres de ce Conseil régional et des conseils communaux, qu'ils soient dans la majorité ou dans l'opposition. *(Applaudissements sur les bancs de la majorité.)*

M. le Président. — La parole est à M. Adriaens.

M. Adriaens *(à la tribune).* — Monsieur le Président, en bon conseiller régional débutant, je m'efforce toujours, dans mes interpellations, d'interroger le Ministre non pas sur ses intentions, mais bien sur ses réalisations. Or, en réponse à mes questions sur les réalisations, j'ai entendu un discours faisant surtout part des intentions du Ministre pour l'avenir. *(Applaudissements sur les bancs Ecolo.)*

Monsieur le Ministre, j'ai donc entendu à nouveau vos intentions, celles que j'avais déjà entendues il y a neuf mois. Quant à leur concrétisation, à part la mise en place de certains

comités consultatifs qui prépareront les décisions, rien de concret ne se réalise. Comment expliquez-vous que vous n'arriviez pas à réduire la pression automobile sur la ville?

M. Thys, Ministre des Travaux publics, des Communications et de la Rénovation des Sites d'Activités économiques désaffectés. — Mais c'est précisément ce que je vous propose de faire!

C'est de la démagogie!

M. Adriaens. — Je ne puis comprendre que vous nous disiez ne pas parvenir à vous mettre d'accord avec les communes pour qu'elles fassent tout simplement respecter le code de la route. C'est pourtant élémentaire! Or, il y a des communes où le stationnement sur les trottoirs est permanent et vous ne parvenez pas à obliger les autorités communales à prendre des dispositions qui consistent simplement à faire respecter la loi. C'est inadmissible!

M. Moureaux. — M. Thys n'est pas Ministre de la Police!

M. Adriaens. — Depuis des mois dans ce Conseil, on parle de transversalité, mais je constate qu'on ne l'applique pas.

Vous nous déclarez que vos choix budgétaires sont clairs. Je n'en suis pas convaincu, car j'ai pu constater que dans le budget que la plupart des investissements sont prévus pour l'achèvement de travaux lourds du métro. Vous avez beau répéter qu'il faut achever ce qui est commencé, mais c'est quand même là que va la majorité des investissements.

Je vous ai posé une question sur l'ordonnance-cadre qui aurait dû être déposée le plus rapidement possible pour définir les orientations de notre Région. Et vous m'apprenez maintenant que vous allez préparer une charte politique des déplacements qui elle-même sera les prémisses de l'ordonnance-cadre. Manifestement, les choses n'avancent pas.

Monsieur le Ministre, vous avez de bonnes idées. MM. Moureaux, Cornelissen et vous-mêmes allez dans le même sens. Mais moi, je ne vois pas la concrétisation de ces idées. Vous déclarez qu'il faut négocier avec la Région flamande voisine pour qu'elle accepte des parkings de dissuasion... Je voudrais vous croire, je souhaiterais voir se réaliser tout ce que vous annoncez. Vous avez dit: «Bruxelles change.» Pour ma part, je ne vois pas Bruxelles changer dans le bon sens.

Vous avez terminé en souhaitant que vos vœux soient ceux de l'ensemble du Conseil. Nous les partageons mais nous devons constater qu'il ne s'agit que de vœux, et non de réalisations. *(Applaudissements sur les bancs Ecolo.)*

M. le Président. — L'incident est clos.

INTERPELLATION DE M. ADRIAENS A M. GOSUIN, SECRETAIRE D'ETAT ADJOINT AU MINISTRE DU LOGEMENT, DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA CONSERVATION DE LA NATURE ET DE LA POLITIQUE DE L'EAU, CONCERNANT «LA CAMPAGNE DE COLLECTE DE DECHETS CHIMIQUES»

Discussion

INTERPELLATIE VAN DE HEER ADRIAENS TOT DE HEER GOSUIN, STAATSSECRETARIS TOEGEVOEGD AAN DE MINISTER BELAST MET HUISVESTING, LEEFMILIEU, NATUURBEHOUD EN WATERBELEID BETREFFENDE «DE INZAMELCAMPAGNE VAN CHEMISCH AFVAL»

Bespreking

M. le Président. — Mesdames, Messieurs, l'ordre du jour appelle l'interpellation de M. Adriaens à M. Gosuin, Secrétaire d'Etat.

Dames en Heren, aan de orde is de interpellatie van de heer Adriaens aan de heer Gosuin, Staatssecretaris.

La parole est à M. Adriaens pour développer son interpellation.

M. Adriaens. — Monsieur le Président, Messieurs les Ministres, en date du 22 février, je posais une question orale au Secrétaire d'Etat en m'inquiétant du manque de visibilité de la campagne de collecte de petits déchets chimiques lancée par lui depuis le 20 novembre 1989. Les réponses que j'avais obtenues étaient loin de m'apporter tous mes apaisements. Il y a peu, cette campagne a fait l'objet d'une première évaluation après 4 mois.

D'après les trop maigres données livrées à la presse, les deux camionnettes de la firme Serveco qui ont desservi plus de 198 points de collecte n'ont reçu la visite que de 2 700 «familles» pendant cette période.

D'aucuns attribuent cet insuccès relatif de l'opération à une campagne d'information et de sensibilisation de la population particulièrement déficiente. Celle-ci n'est en effet avertie du passage de la camionnette que par l'intermédiaire d'un toutes-boîtes glissé dans une liasse de publicités commerciales, à moins qu'elle ne se soit donné la peine de feuilleter attentivement le *Vlan*. Aucun affichage attractif et didactique n'a été organisé en ville, les médias audiovisuels n'ont guère été sollicités. La visibilité des camionnettes, baptisées «chimie mobile», n'a pas davantage fait l'objet d'un soin particulier. Pas de fléchage, pas de panneau explicatif, aucun sigle reconnaissable. Même en étant au courant de la campagne en cours, le citoyen ne pouvait guère faire le lien entre la présence de la camionnette dans son quartier et la fonction qu'elle est censée remplir.

Bref, la campagne, louable dans son principe, a manqué de préparation malgré les moyens financiers considérables prévus pour sa réalisation. Poursuivie de cette manière, sans ajustements indispensables, elle risque de se solder par un échec regrettable pour une campagne qui a disposé de moyens aussi importants, 35 millions si mes informations sont bien exactes.

La critique pourrait en rester là si n'était pas apparue une mauvaise volonté évidente du Secrétariat d'Etat à transmettre les informations nécessaires à une évaluation de la campagne en cours. En effet, il nous a été impossible d'obtenir une copie du rapport intermédiaire de Serveco. Pour justifier ce fait, le Secrétariat d'Etat s'abrite derrière une clause du contrat qui le lie à l'entreprise de traitement des déchets et qui prévoit, paraît-il, qu'aucun résultat ne peut être rendu public sans son consentement écrit. D'après les contacts que nous avons eus, Serveco s'opposerait à la transmission de ce rapport pour des motifs de «concurrence». Sur les détails de ces motifs, le cabinet du Sécretaire d'Etat est resté pour le moins évasif et embarrassé. Et pour cause: on aperçoit difficilement ce qui peut justifier la confidentialité de données sur une collecte de déchets chimiques à l'initiative d'une autorité publique.

Cette attitude est d'autant plus étonnante qu'elle est en contradiction avec le fait que le Secrétaire d'Etat n'a cessé de proclamer sa volonté de transparence de l'information en matière d'environnement. Il préparerait même, depuis plusieurs mois, une ordonnance en la matière et dont les conseillers régionaux, les Ecolo en tout cas, s'impatientent de connaître le contenu.

Ce dossier est une occasion supplémentaire de constater le fossé qui existe entre les déclarations d'intention et la politique quotidienne de l'Exécutif. D'un côté il disserte longuement sur la nécessité d'une politique préventive des déchets et d'un accès plus large à l'information en matière d'environnement; de

l'autre, il se révèle incapable de mener une campagne de collecte sélective de déchets avec un minimum d'efficacité et de permettre aux citoyens de se rendre compte objectivement de son impact après quelques mois d'expérience.

Aussi, suis-je dans l'obligation de vous poser une série de questions qu'une lecture du dossier Serveco aurait sans doute permis d'éviter. J'ose espérer que, soucieux de restaurer une image de marque quelque peu ternie par la tournure des événements, le Secrétaire d'Etat se fera un point d'honneur de m'apporter des réponses précises.

Quand la firme Serveco affirme avoir touché 2 700 «familles», cela signifie-t-il qu'elle s'est livrée à une enquête sur la composition des ménages des personnes qui se sont adressées aux camionnettes ou veut-elle, plus simplement, faire croire, en utilisant ce vocable, que ces collectes ont touché au moins 3 à 4 fois autant de personnes?

Je suppose par ailleurs que la collecte a eu davantage de succès dans certains quartiers que dans d'autres. Lesquels et à quoi Serveco attribue-t-elle ces différences?

Quels types de déchets ont été récoltés et en quelles quantités? Justifiaient-ils réellement la présence de chimistes dans les camionnettes?

Existe-t-il un lien entre les quantités récoltées et le prix payé par la Région à la firme? Dans la négative, cette dernière a-t-elle à tout le moins l'obligation de récolter des quantités minimales?

Comment Serveco traite-t-elle les déchets récoltés? Le contrat comporte-t-il des obligations particulières à ce sujet? Des contrôles sont-ils opérés par l'Exécutif?

La firme Serveco est-elle seule responsable de la campagne d'information et de sensibilisation du public qui se révèle manifestement insuffisante? Quelle part du budget global de 35 millions devait-elle y être consacrée? Pouvez-vous me préciser les prestations exactes que la part de publicité était censée couvrir? Les échos et les plaintes que le cabinet a certainement dû enregistrer l'ont-ils incité à rectifier le tir et à tirer les leçons qui s'imposent?

L'attitude pour le moins légère et peu conséquente adoptée dans ce dossier s'expliquerait-elle par la thèse selon laquelle le cabinet du Secrétaire d'Etat a estimé devoir se contenter de remplir les obligations contractées par son prédécesseur, M. Valkeniers, pour ensuite ne pas s'impliquer réellement dans le suivi de la campagne? Si ce n'était pas le cas, il me semble qu'il se montrerait plus entreprenant et plus soucieux de faire de l'opération une réussite à mettre à son actif plutôt que de la laisser passivement courir à un échec. Il me semble aussi qu'on trouverait au sein du cabinet une personne spécialement chargée du suivi du dossier, et ce de façon permanente.

J'espère trouver à cette série de questions des réponses qui soient en accord avec la volonté politique déclarée de l'Exécutif d'assurer la transparence et le libre accès à l'information, que ce soit par le simple citoyen ou par les membres de l'opposition, et ce particulièrement dans le domaine très sensible de l'environnement.

Il m'apparaît que cette campagne, louable dans son principe, a manqué de réflexion dans la préparation. Poursuivie de la manière actuelle, elle risque fort de se solder par un échec d'autant plus regrettable que l'on sera tenté de l'attribuer au faible écho rencontré auprès du public. Des nombreux témoignages m'ont prouvé qu'au contraire, beaucoup de Bruxellois sont au courant de la campagne et même parfois de son principe, l'approuvent, mais qu'ils sont incapables, pour des raisons d'information, d'utiliser le service offert. Il serait extrêmement dommage qu'une telle campagne soit abandonnée parce que le volet informatif n'est pas à la hauteur des ambitions de départ. Nous avons déjà exprimé souvent l'idée qu'un réseau dense de déchetteries permanentes serait la meilleure manière de répondre au besoin de récupération, notamment de petits déchets toxiques. Mais puisque l'Exécutif ne semble pas vouloir s'engager dans cette voie, il faut qu'il trouve les moyens de valoriser et de rendre efficient le principe de collectes itinérantes. Comme dans le domaine de la transparence, dont je me suis plaint ici, il y va de la crédibilité du Secrétaire d'Etat qui, s'il ne traduit pas dans les faits ses belles intentions, risque fort de ne plus être longtemps pris au sérieux. *(Applaudissements sur les bancs Ecolo.)*

M. le Président. — La parole est à M. Gosuin, Secrétaire d'Etat.

M. Gosuin, Secrétaire d'Etat adjoint au Ministre du Logement, de l'Environnement, de la Conservation de la Nature et de la Politique de l'Eau. — Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, M. Adriaens est un homme paradoxal. Pendant la plus grande partie de son interpellation, il n'a cessé de critiquer, de parler d'échec manifeste, de légèreté à l'égard d'une collecte spécifique de petits déchets chimiques.

J'aurais aimé trouver dans ses propos davantage d'enthousiasme et d'optimisme à l'égard d'une heureuse initiative. Certes, à la fin de son interpellation, il a dû se rattraper pour quand même dire qu'il soutenait ce genre de projet.

Tout d'abord, le jugement que porte M. Adriaens est sommaire et ne repose que sur quelques mois de fonctionnement. Dès lors, il me semble hasardeux de tirer des conclusions hâtives avant même que l'expérience en elle-même se soit clôturée.

Je voudrais susciter chez M. Adriaens une certaine réflexion sur l'opportunité, répétée d'ailleurs, d'une telle attitude un peu pessimiste et les répercussions de celle-ci auprès du public. Au contraire, nous avons comme tâche d'éduquer, de sensibiliser le public, à considérer ces collectes comme un moyen utile et positif en faveur de l'environnement.

L'objectif poursuivi dans cette récolte de petits déchets chimiques est, d'une part, évidemment de récupérer un certain nombre de déchets chimiques considérés comme dangereux et dont la présence dans la poubelle n'est pas acceptable, et, d'autre part, d'éduquer la population au geste pour l'environnement.

Un des grands paris de demain est l'éducation et la participation active de la population à la protection de l'environnement.

Le rôle du pouvoir public est dans ce cas un rôle d'organisateur de collectes, et d'éducateur et il n'est nullement dans mes intentions de limiter cette opération à une seule année.

Le succès de cette opération dépendra essentiellement d'une habitude à créer chez les Bruxellois. Cela prend du temps et doit faire l'objet d'une campagne d'information régulière. Celle-ci n'est en tout cas pas déficiente, comme semble l'affirmer l'honorable membre.

En effet, un toutes-boîtes est distribué deux fois par an dans toute la Région de Bruxelles-Capitale — le distribuer plus souvent entraînait un coût exorbitant — des annonces générales sont diffusées dans le *Vlan* lors de chaque passage. On pourrait multiplier les supports, mais alors aussi les coûts. Des annonces spécifiques paraissent dans *Vlan* reprenant, par zone, le lieu, la date et les heures de passage. Des communiqués de presse sont envoyés vers la presse afin de rappeler l'opéra-

tion, ce qu'elle fait systématiquement. Une information ciblée est donnée aux écoles par l'envoi d'une cassette vidéo bilingue expliquant la campagne, d'autocollants, d'affiches ainsi que d'une lettre d'accompagnement. Une information est également donnée par voie d'affiches aux services publics tels que les maisons communales, les bureaux de poste principaux, les 202 agences de la CGER et à 47 magasins GB, Inno et Delhaize.

J'ose espérer qu'après tout ceci, l'honorable membre évitera de faire croire que le nécessaire, au regard des moyens disponibles, n'a pas été fait pour répercuter l'information. On peut toujours faire plus ou mieux, mais c'est une question de budget.

L'information peut être améliorée mais il faut également laisser aux gens le temps d'attraper le réflexe «environnement».

Si je peux d'ailleurs rassurer l'honorable membre, depuis le début de l'opération, le nombre de persones apportant leurs petits déchets chimiques est en constante augmentation.

Pour répondre plus précisément à l'honorable membre, je lui rappelle tout d'abord que le marché de collecte des petits déchets chimiques a été confié à l'association momentanée Sovabo-Serveco — Sovabo est une entreprise de Burcht en Flandre et Serveco une entreprise de Jumet en Wallonie — laquelle respecte scrupuleusement les clauses du cahier des charges.

S'il n'y a pas de mauvaise volonté à transmettre les informations, il y a des règles contractuelles à respecter et, notamment, la décision commune du Comité d'accompagnement de diffuser ou non les résultats partiels.

En outre, il convient de préciser que Serveco, unilatéralement, ne peut donner de suite à toute demande d'information du conseiller dans la mesure où la société est elle-même liée par des conventions d'association momentanée.

La confidentialité des données du marché a été demandée afin de garantir une libre concurrence entre les différentes sociétés privées lors du renouvellement de contrats.

Il est vrai que notre souci est la transparence de l'information en matière d'environnement et nous dévoilerons en temps opportun des résultats définitifs relatifs à cette opération.

En ce qui concerne l'étude approfondie sur la composition des ménages venus déposer des déchets chimiques, il n'était pas prévu de réaliser une étude sociologique ni que l'association momentanée s'occupe de la composition des familles dans la mesure où les apports se font de manière anonyme.

Il y a certes des différences de résultats qui s'expliquent d'après le type d'habitat, mais il est trop tôt pour sortir des statistiques, car celles-ci ne sont intéressantes que lorsque l'échantillonnage est grand et lorsque nous sommes arrivés au terme de l'opération.

En fonction des données détenues par l'IBGE, il sera possible d'interpréter les résultats; mais ce n'est pas la mission de l'association momentanée.

De plus, l'IBGE est en train de mener une enquête afin de déterminer la motivation du public à se déplacer pour ce type de collecte.

Les déchets collectés sont les suivants:

— piles;

— colles, peintures, résines;

— huile, graisse;

— produits d'entretien, solvants;

— produits pharmaceutiques, médicaments périmés;

— déchets de laboratoires;

— aérosols;

— batteries;

— tubes néon;

— encres;

— produits photos;

— produits non identifiés.

La qualité totale collectée à ce jour est de 55 tonnes environ.

Vu l'apport de certains produits non identifiés, il s'avère impératif d'avoir un chimiste à bord, la manipulation des produits apportés devant être strictement contrôlée, des accidents se sont d'ailleurs déjà produits à l'étranger avec ce type de collecte.

Concernant la rétribution de l'association momentanée, celle-ci est payée pour:

— la campagne de sensibilisation;

— le travail de collecte;

— le triage, le reconditionnement, le stockage intermédiaire, le transport vers le centre de destruction et la destruction.

La Région paie donc la destruction des déchets récoltés au prorata de la quantité.

En matière de traitement des déchets, il y a lieu de préciser que les deux sociétés sont acquéreurs de déchets toxiques. En outre, Serveco est un centre de transit agréé.

Par conséquent, les déchets suivent des filières d'élimination tout à fait légales et contrôlées.

Un cautionnement est d'ailleurs prévu afin de garantir la bonne fin des déchets par le biais de la délivrance d'un certificat de destruction.

Des contrôles sont opérés par la Région bruxelloise en ce qui concerne le présent marché, mais également par la Région wallonne pour le contrôle de toutes les activités du centre de destruction ainsi que par l'Ovam pour tout déchet détruit en Flandre.

Le montant de la campagne d'information s'élève à 5 500 000 francs sur un total budgétaire de 29 140 177 francs. Les prestations de la campagne sont conformes à l'offre et décrites ci-avant.

La campagne de sensibilisation est sous la responsabilité de Sovabo-Serveco et a eu comme effet une participation des habitants plus importante chaque semaine.

C'est ainsi que l'on a pu constater une légère diminution de la quantité de déchets apportée par habitant, étant donné la répétition du passage de la camionnette.

On a constaté un accroissement du nombre de personnes qui se présentent à la camionnette, ce qui a pour conséquence une augmentation des quantités totales collectées.

Un premier bilan sera réalisé en collaboration avec l'IBGE pour la fin du mois de juin. Au niveau de mon cabinet, l'intérêt pour ce type d'opération est manifeste et contrairement à ce

que vous annoncez, un de mes collaborateurs est spécialement chargé du suivi du dossier et préside d'ailleurs le comité d'accompagnement qui se réunit chaque mois.

Il s'agit donc, dans l'information que vous nous donnez, de maldonne ou d'erreur d'aiguillage. Mais il est exact que, par téléphone, nous ne donnons pas, en égard à la confidentialité qui est inscrite dans les clauses du marché, d'information partielle.

De plus, il entre fermement dans mes intentions de continuer l'opération de récolte des petits déchets chimiques.

Il est clair que cette opération dans sa première année n'a pas l'impact idéal auprès du public, tel que vous l'imaginez, mais comme je l'ai déjà dit, l'éducation et la participation du public est un travail de longue haleine et des améliorations seront certainement apportées pour l'année prochaine afin de rendre l'opération encore plus performante.

Pour terminer, je relèverai une contradiction dans votre interpellation. Tout d'abord, vous me reprochez un manque de transparence dû à une des clauses du marché. J'en prends acte. Cela signifie que vous m'attribuez la responsabilité de la confection du cahier des charges, ce qui n'est pas le cas; et, *in fine,* vous dites que je ne m'en occupe pas parce que ce n'est pas moi qui ai contracté ce marché, qui relève du précédent Exécutif. Cependant, je suis tenu de me conformer à des règles et à des conditions de marché même si celles-ci n'ont pas été décidées et contractées sous ce présent Exécutif.

J'espère vous avoir donné la preuve que cette opération n'est pas un échec. Certes, ce n'est pas la réussite idéale. Ce serait illusoire de le croire mais c'est en tout cas la volonté de mener une opération spécifique en l'espèce.

Je compte sur tous les membres de ce Conseil pour répercuter cette information et en tout cas ne pas laisser croire que l'Exécutif actuel ne souhaite pas prolonger cette campagne. Ce ne serait pas correct et cela ne répondrait pas au but de cette opération. *(Applaudissements sur les bancs de la majorité.)*

M. le Président. — La parole est à M. Adriaens.

M. Adriaens. — Monsieur le Président, Messieurs les Ministres, Chers Collègues, je crois que M. le Secrétaire d'Etat Gosuin m'a mal écouté parce qu'au début comme à la fin de mon intervention, j'ai souligné combien nous considérions cette opération comme nécessaire et louable dans son principe.

Le pessimisme que vous m'attribuez ne concerne évidemment pas la volonté des citoyens d'utiliser un service offert. Cela concerne plutôt l'organisation même de ce service, qui nous paraît déficiente, et l'information que nous pouvons recevoir à ce sujet.

Vous nous faites un procès d'intention en disant que nous poussons au pessimisme, que nous dénigrons cette campagne. Ce n'est pas vrai. Nous aurions aimé être informés. Vous nous dites que, en respect des clauses d'un contrat, vous n'êtes pas responsable de ce manque d'information qui doit résulter d'un accord des deux parties à ce contrat. Il en résulte en tout cas, que lorsque nous avons souhaité être éclairés, nous n'avons pu obtenir satisfaction.

Aujourd'hui, je parviens à avoir les renseignements. Je connais à présent la quantité totale et les types de déchets récoltés.

Je connais le prix de la campagne d'information.

Voilà ce que j'aurais souhaité savoir sans devoir vous interpeller ici.

Vous nous dites que l'opération n'est pas un échec et que vous comptez bien la poursuivre l'année prochaine. C'est là une information très intéressante. Vous nous ditez aussi qu'il doit y avoir moyen de l'améliorer. C'est bien ce que nous pensions, que cette opération est améliorable, car par rapport aux moyens financiers investis, le rendement de cette opération ne nous semble pas idéal à cause du volet informatif qui n'était pas le meilleur non plus.

Je crois que nous avons tous intérêt à réfléchir et à rechercher la meilleure façon d'informer le public sur la bonne utilisation de ce service. Contrairement à ce que vous prétendez, le fait de vous interpeller aujourd'hui à ce sujet ne va pas à l'encontre d'une publicité efficace sur cette campagne. La discussion qui vient d'avoir lieu ne peut que sensibiliser davantage le public et améliorer le rendement de cette opération.

M. le Président. — L'incident est clos.

QUESTIONS ORALES — MONDELINGE VRAGEN

M. le Président. — L'ordre du jour appelle les questions orales.

Aan de orde zijn de mondelinge vragen.

Mesdames et Messieurs, je rapelle que le règlement stipule qu'une question orale et la réponse ne peuvent pas durer plus de cinq minutes.

Dames en heren, mag ik u in herinnering brengen dat luidens ons reglement een mondelinge vraag en het antwoord samen niet meer dan 5 minuten in beslag mogen nemen? Ik dring er dus ten sterkste op aan dat zowel de vraag als het antwoord bondig worden geformuleerd.

QUESTION ORALE DE M. LEDUC A M. PICQUE, MINISTRE-PRESIDENT DE L'EXECUTIF, CONCERNANT «LA CREATION D'UNE HALTE-GARDERIE A L'ORBEM POUR LES ENFANTS DONT LES PARENTS SONT DEMANDEURS D'EMPLOI»

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER LEDUC AAN DE HEER PICQUE, MINISTER-VOORZITTER VAN DE EXECUTIEVE, HOUDENDE «DE ORGANISATIE VAN KINDEROPVANG BIJ DE BGDA VOOR DE KINDEREN WAARVAN DE OUDERS WERKZOEKEND ZIJN»

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

M. Leduc. — Monsieur le Président, Monsieur le Ministre-Président, Chers Collègues, la garde d'enfants de moins de trois ans semble souvent poser problème aux parents demandeurs d'emploi lorsqu'ils sont amenés à se présenter chez un employeur pour un test d'embauche ou, tout simplement, pour une entrevue.

Une fois l'emploi obtenu, il n'est pas non plus aisé de pouvoir confier la garde de son enfant à une crèche dès le premier jour de travail.

Par ailleurs, il est clair que dans une perspective d'égalisation des chances entre femmes et hommes, l'absence d'une halte-garderie pénalise principalement les femmes.

C'est pourquoi le Comité de gestion de l'ORBEM s'est déjà penché sur cette question et, malgré des obstacles techniques évidents, liés, par exemple à la nécessaire collaboration avec les deux Communautés, il s'est prononcé en faveur de l'installation d'une telle halte-garderie à l'ORBEM.

Dans le cadre de ses compétences de dynamisation du placement, la Région pourrait-elle favoriser, en tout ou en partie, la création d'une telle halte-garderie à l'ORBEM?

M. le Président. — La parole est à M. Picqué, Ministre-Président.

M. Picqué, Ministre-Président de l'Exécutif. — Monsieur le Président, il s'agit d'une initiative très positive des services de l'ORBEM, dont le Comité de gestion a d'ailleurs approuvé le principe de l'unanimité.

Pour ma part, je suis favorable à cette initiative et mes services, en liaison avec le Comité de gestion et les services de l'ORBEM, recherchent pour l'instant les moyens de la concrétiser.

Mais, comme vous le soulignez vous-même, des obstacles techniques et de financement se posent. Il conviendra de les surmonter afin de résoudre les problèmes que rencontrent les demandeurs d'emploi et, en particulier, les femmes qui ont des enfants en bas âge.

La volonté politique de déboucher sur une solution existe donc, d'autant qu'à ma connaissance, il s'agirait là d'une expérience originale et si je ne m'abuse, unique en Belgique et en Europe.

Votre question appelle donc une réponse très positive de notre part et nous pensons pourvoir concrétiser cette formule dans un délai qui sera fonction des solutions à apporter à certains problèmes techniques et financiers.

M. le Président. — L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. LEMAIRE A M. PICQUE, MINISTRE-PRESIDENT DE L'EXECUTIF, CONCERNANT «LA VENTE DES PATRIMOINES COMMUNAUX BRUXELLOIS»

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER LEMAIRE AAN DE HEER PICQUE, MINISTER-VOORZITTER VAN DE EXECUTIEVE, BETREFFENDE «DE VERKOOP VAN DE BRUSSELSE GEMEENTELIJKE ERFGOEDEREN.»

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

M. Lemaire. — Monsieur le Président, Monsieur le Ministre-Président, Chers Collègues, la déclaration gouvernementale de l'Exécutif de la Région bruxelloise avait décidé, dans le cadre du moratoire sur la vente des patrimoines communaux bruxellois, que des dérogations pourraient être accordées, dans le cadre de la tutelle, pour des réalisations dont l'objet aura été précisé et/ou qui s'inscrirait dans la politique du logement ou de la rénovation.

Pourriez-vous m'indiquer le nombre de dérogations qui vous ont été demandées par les communes et le nombre de dérogations que vous avez acceptées.

Par ailleurs, dans le cadre de la vente de terrains réservés à la production de logements neufs destinés à des revenus moyens, le coût de la vente des logements neufs destinés à ces revenus moyens constitue-t-il un critère pour refuser ou accorder des dérogations aux communes?

M. le Président. — La parole est à M. Picqué, Ministre-Président.

M. Picqué, Ministre-Président de l'Exécutif. — Monsieur le Président, la circulaire à laquelle M. Lemaire fait allusion ajoutait que «des dérogations pourront toutefois être accordées dans le cadre de la tutelle pour des réalisations dont l'objet aura été précisé et/ou inscrit dans le cadre de la politique du logement ou de la rénovation».

Lors de mes rencontres avec les Collèges des Bourgmestres et Echevins, j'ai chaque fois souligné que les termes «politique du logement ou de la rénovation» devaient être pris dans un sens large, que je me refusais de définir des critères trop précis pour ne pas être prisonnier d'un carcan et que chaque dossier devait être examiné au cas par cas.

Le coût de la vente des logements neufs destinés à des revenus moyens, évoqué par M. Lemaire, constitue un des éléments pour refuser ou accorder une dérogation.

Mon administration me communique qu'une trentaine de demandes de dérogations ont été introduites par les communes et qu'un grand nombre d'entre elles, vingt-huit pour être précis, ont été acceptées. Il faut savoir qu'avant qu'une dérogation ne nous soit officiellement adressée, des contacts sont pris. Ainsi, les dérogations adressées officiellement ont-elles généralement subi le filtre d'une négociation préalable.

Afin de ne pas m'étendre sur cette question, le temps qui m'est imparti étant limité, je me propose de vous transmettre les exemples de dérogations au moratoire dont je dispose et qui indiquent bien que nous avons, en fait, conservé l'esprit de la circulaire.

Je tiens donc à votre disposition ce document qui reprend un certain nombre de cas représentant la typologie des situations que nous avons rencontrées.

M. le Président. — L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. VAN HAUTHEM A M. PICQUE, MINISTRE-PRESIDENT DE L'EXECUTIF, CONCERNANT «LA SUITE QUE RESERVE L'EXECUTIF AUX AVIS DE LA COMMISSION PERMANENTE DE CONTROLE LINGUISTIQUE»

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER VAN HAUTHEM AAN DE HEER PICQUE, MINISTER-VOORZITTER VAN DE EXECUTIEVE, IN VERBAND MET «HET GEVOLG DAT DE EXECUTIEVE GEEFT AAN DE ADVIEZEN VAN DE VASTE COMMISSIE VOOR TAALTOEZICHT»

De Voorzitter. — De heer Van Hauthem heeft het woord voor het stellen van zijn vraag.

De heer Van Hauthem. — Mijnheer de Voorzitter, Heren Ministers, Collega's, in feite is deze vraag een herhaling van

vraag nummer 85, eveneens gericht tot de Minister-Voorzitter. Ik meen echter uit zijn schriftelijk antwoord te begrijpen dat de Minister die vraag verkeerd geïnterpreteerd heeft; vandaar deze nieuwe vraag.

Het ging niet om de procedures die de Executieve volgt wanneer de Vaste Commissie voor Taaltoezicht bijkomende inlichtingen vraagt, nodig om een advies uit te brengen. De vraag luidde: «Wat doet de Executieve met adviezen van de Vaste Commissie voor Taaltoezicht over de naleving van de taalwetgeving door de diensten waarvoor de Executieve bevoegd is?»

Zijn er afspraken binnen de Executieve gemaakt dat deze adviezen zullen worden opgevolgd of zijn er afspraken gemaakt binnen de Executieve dat met die adviezen op geen enkele manier rekening wordt gehouden?

Wordt het al dan niet opvolgen van de adviezen overgelaten aan de individuele leden van de Executieve?

Meent de Minister niet dat het deontologisch onverantwoord is die adviezen niet op te volgen, wat in de praktijk nogal vaak het geval is? Ik verwijs naar de toestand bij de MIVB en bij de sociale huisvestingsmaatschappijen. De adviezen van de Vaste Commissie voor Taaltoezicht dienaangaande worden nog altijd niet opgevolgd.

Tot slot, wat is de rechtspositie van een persoon die klacht heeft ingediend bij de Vaste Commissie wegens ontvangst van betalingsformulieren in een verkeerde taal, bij voorbeeld door de Agglomeratiediensten, en die intussen achtervolgd worden met aanmaningen tot betalen vooraleer het advies van de Vaste Commissie bekendgemaakt wordt?

De Voorzitter. — De heer Picqué, Minister-Voorzitter, heeft het woord.

De heer Picqué, Minister-Voorzitter van de Executieve. — Mijnheer de Voorzitter, Dames en Heren, in de eerste plaats dient te worden onderstreept dat de Vaste Commissie voor Taaltoezicht slechts een adviesbevoegdheid heeft. Die adviezen zijn niet dwingend noch voor de overheid, noch voor de betrokkenen.

Dit betekent evenwel niet dat de Executieve die adviezen miskent. De Vaste Commissie heeft in de loop der jaren veel aanzien verworven in verband met de toepassing van de wetten op het taalgebruik in administratieve zaken.

Het spreekt dus vanzelf dat de Executieve op haar leden voor hun respectieve bevoegdheden, de adviezen van de Vaste Commissie zoveel mogelijk volgen. Indien het geacht lid kennis heeft van een bijzonder geval waarin de adviezen van de Vaste Commissie miskend werden, zak ik een onderzoek hierover door mijn administratie laten instellen en zal ik de nodige maatregelen treffen.

Wat betreft het geval van de personen die van de diensten van de Agglomeratie betalingsformulieren in een verkeerde taal hebben gekregen, moet ik opmerken dat de handelingen die strijdig zijn met de wetten op het taalgebruik in administratieve zaken, in principe nietig zijn. Die nietigheid dient evenwel door een bevoegde instantie te worden vastgesteld.

Een particulier mag dus zelf niet beslissen dat een bepaalde handeling nietig is. Het betalingsformulier blijft dus gelden totdat de nietigheid ervan vastgesteld wordt.

De Voorzitter. — De heer Van Hauthem heeft het woord voor een bijkomende vraag.

De heer Van Hauthem. — Mijnheer de Voorzitter, wie moet die nietigheid dan bepalen? Het is toch een probleem wanneer de Agglomeratie volgens de Vaste Commissie voor Taaltoezicht een overtreding op de taalwetgeving heeft begaan en haar eigen handeling moet nietig verklaren?

De heer Picqué, Minister-Voorzitter van de Executieve. — Dat is correct, maar een particulier mag niet beslissen over het al dan niet nietig zijn van een formulier. Hij moet natuurlijk betalen en kan dan een klacht indienen.

Wanneer u gevallen kent, dan zal ik ze onderzoeken.

De Voorzitter. — Het incident is gesloten.

QUESTION ORALE DE M. DUPONCELLE A M. PICQUE, MINISTRE-PRESIDENT DE L'EXECUTIF, CONCERNANT «LE COLLEGE REGIONAL DE SECURITE»

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DUPONCELLE AAN DE HEER PICQUE, MINISTER-VOORZITTER VAN DE EXECUTIEVE, BETREFFENDE «HET GEWESTELIJK VEILIGHEIDSCOMITE»

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

M. Duponcelle. — Monsieur le Président, en ces temps où la sécurité est d'actualité et où la réorganisation des services de l'ordre est discutée à tous les niveaux de pouvoirs, il m'a paru important d'exposer devant le Conseil régional, les questions que je continue à me poser sur l'avenir des polices de la Région.

Dans la plupart des cas, un problème de compétences s'oppose à nos desseins. La Région ne peut agir seule car elle ne jouit pas de pouvoir en matière de police. Le Ministre-Président s'est même dit «impuissanté» devant ce problème. L'Exécutif a pris un arrêté créant un «collège régional de sécurité» qui permettra à la Région, sans pourtant en avoir les compétences, de jouer un rôle en matière de sécurité.

C'est à propos de ce collège que des questions se posent auxquelles j'aimerais que le Ministre-Président apporte des réponses claires devant ce Conseil: tout d'abord, des contacts ont-ils déjà été pris avec les différents partenaires potentiels à propos de la constitution de ce collège? Vont-ils jouer le jeu? Vont-ils accepter de venir débattre de matières pour lesquelles ils sont compétents avec quelqu'un qui ne l'est pas?

Le Ministre, dans son communiqué de presse du 21 mai, parle d'«assurer l'indispensable coordination». Quel sera le poids légal des avis de ce collège? Les partenaires devront-ils prendre des engagements fermes? Qui aura l'autorité exécutive de ces avis?

Les communes, en particulier, devront-elles suivre les avis du collège ou seront-ce de simples avis? L'Exécutif a-t-il envisagé d'user de la houlette tutélaire pour transformer ces «avis» en «injonctions» et donc, donner à ce collège un véritable poids exécutif? Dans les deux cas, le problème de la répartition des compétences reste entier: soit les communes continuent à organiser elles-mêmes la coordination de leur police, en suivant à leur gré les avis du collège ce qui, dans ce cas, ne résoudra rien; soit le collège acquiert un réel poids politique et, dans ce

cas, deviendra un organe exerçant un pouvoir dans des domaines dont il n'a pas la compétence réelle.

Le contrôle législatif est rendu d'autant plus difficile que cet organe intermédiaire n'aura pas de poids politique clairement défini. Qui pourra interroger son exécutif en matière de police? Les conseillers communaux ou les conseillers régionaux? Dans quelle enceinte les questions de sécurité devront-elles être débattues? Vous nous avez promis la transparence autour des travaux de ce collège mais à qui seront distribués les procès-verbaux des réunions du collège? Aux conseils communaux, au Conseil régional, à toutes les chambres concernées?

Enfin, quels sont les résultats des contacts que l'Exécutif a eus avec les autorités nationales? A-t-on envisagé, éventuellement, de réelles compétences en matière de police, des moyens législatiques qui permettraient à la Région d'assumer pleinement un rôle de coordination, de formation par la création d'une école régionale de police?

Le problème est important et je pense que nous aurons l'occasion d'y revenir, mais je crois qu'il est de notre devoir d'apporter des réponses claires et surtout opérationnelles aux problèmes de l'organisation des corps de police et de leur contrôle politique. C'est le seul but de ces quelques questions et j'espère que le Ministre-Président voudra bien leur apporter toute lumière.

M. le Président. — La parole est à M. Picqué, Ministre-Président.

M. Picqué, Ministre-Président de l'Exécutif. — Monsieur le Président, ma réponse sera brève et visera l'essentiel des questions qui me sont posées.

Première précision: il est demandé à toutes les institutions qui doivent composer ce collège de nous communiquer le nom de leur représentant. Quant à savoir si elles vont «jouer le jeu» et accepter de venir débattre de ces problèmes, je ne peux évidemment répondre en leur nom. Pour ce que je sais de l'état d'esprit de ces institutions, elles me paraissent prêtes à discuter directement avec nous de l'élaboration d'une meilleure coordination en matière de police. M. Duponcelle me demande ensuite quel sera le poids légal des avis du collège. Comme je l'ai signalé, il s'agit bien d'une commission consultative qui est chargée de donner des avis à l'Exécutif. Ces avis ne lient évidemment pas l'autorité à laquelle ils sont destinés et ne peuvent donc constituer que des conseils, des recommandations de spécialiste à notre Exécutif.

Les communes ne devront donc pas suivre les avis du collège puisqu'ils ne leur seront pas destinés. Sur base de ces avis, l'Exécutif engagera une politique de concertation avec les communes dans un certain nombre de domaines.

Je rencontrerai du reste prochainement la conférence des bourgmestres pour en débattre.

Il ne s'agit donc pas pour le collège d'acquérir «un réel poids politique» ni de se substituer à la compétence légale des bourgmestres en matière de police, et ce pour des raisons évidentes.

Les travaux de ce collège ne seront pas soumis à un contrôle législatif, ce collège de sécurité, je le répète, ne constituant pas un nouveau niveau de pouvoir. Il est cependant évident que l'Exécutif fera régulièrement rapport de ces travaux à la commission des pouvoirs locaux, voire au Conseil régional.

Des contacts réguliers en matière de police ont lieu entre l'Exécutif et les autorités nationales, et plus particulièrement avec le Ministre de l'Intérieur. Les discussions portent actuellement essentiellement sur les problèmes relatifs au recrutement des policiers communaux et au statut des auxiliaires.

Un transfert de compétence en matière de police aux Régions me paraît quelque peu prématuré, ce qui n'empêche nullement la Région d'assumer un rôle de coordination, notamment par le biais des aides régionales aux communes.

Enfin, il est exact que la création d'une école régionale de police est à l'étude et sera d'ailleurs évoquée par le nouveau collège régional de sécurité.

M. le Président. — L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. DROUART A M. PICQUE, MINISTRE-PRESIDENT DE L'EXECUTIF, ET A M. GOSUIN, SECRETAIRE D'ETAT ADJOINT AU MINISTRE DU LOGEMENT, DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA CONSERVATION DE LA NATURE ET DE LA POLITIQUE DE L'EAU, CONCERNANT «L'IMPLANTATION D'UNE STATION D'INSPECTION AUTOMOBILE ET LES NUISANCES QU'ELLE ENGENDRE»

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DROUART AAN DE HEER PICQUE, MINISTER-VOORZITTER VAN DE EXECUTIEVE, EN AAN DE HEER GOSUIN, STAATSSECRETARIS TOEGEVOEGD AAN DE MINISTER BELAST MET HUISVESTING, LEEFMILIEU, NATUURBEHOUD EN WATERBELEID, BETREFFENDE «DE VESTIGING VAN EEN STATION VOOR AUTOMOBIELINSPECTIE EN DE HINDER DIE ERDOOR WORDT VEROORZAAKT»

M. le Président. — La parole est à M. Drouart, pour poser sa question.

M. Drouart. — Monsieur le Président, il me revient que des habitants de la rue de la Pastorale située sur la frontière des communes d'Anderlecht et de Molenbeek ont envoyé une pétition au Secrétaire d'Etat Didier Gosuin, pétition faisant état des nuisances importantes, en particulier en matière d'environnement, engendrées par l'implantation d'une station d'inspection automobile dans ladite rue.

Il y est fait état de rejets importants de gaz d'échappement libérés par les véhicules automobiles se trouvant en double file dans la rue afin d'attendre leur passage à la station. Plusieurs riverains se plaignent de maux de tête auxquels le rejet de gaz d'échappement ne serait pas étranger. Plusieurs façades ont dû être ravalées.

Dès 6 heures 30 du matin, des automobilistes se présentent au centre ouvert à 7 heures afin d'éviter une trop longue attente. Les chauffeurs laissent leur moteur fonctionner, particulièrement en hiver, cela ayant pour effet de réveiller les voisins par la pollution sonore qu'ils engendrent.

Les faits décrits sont d'autant plus graves lorsqu'ils sont engendrés par des autocars ou des camions qui ont également accès à ce centre. Il faut ajouter que la population vieillissant, le nombre de personnes n'exerçant plus d'activité professionnelle à l'extérieur et subissant de la sorte ces nuisances durant l'ensemble de la journée, est devenue plus important.

M. le Ministre-Président pourrait-il me confirmer que la tutelle a avalisé le permis d'exploitation de ce centre? Une enquête publique a-t-elle bien eu lieu? Dans la négative, ce centre respecte-t-il les conditions d'exploitation?

M. le Ministre chargé de l'Environnement pourrait-il me préciser si de telles nuisances à l'environnement sont acceptables dans ce quartier? Le résultat étant de faire fuir les habitants de cette rue — plusieurs maisons sont en effet, mises en vente —, M. le Ministre peut-il m'informer des mesures qu'il a prises afin de stopper ces nuisances et, de la sorte, fixer ou ramener les habitants dans ce quartier en particulier et dans la ville en général, comme l'énonce la déclaration de l'Exécutif?

M. le Président. — La parole est à M. Gosuin, Secrétaire d'Etat.

M. Gosuin, Secrétaire d'Etat adjoint au Ministre du Logement, de l'Environnement, de la Conservation de la Nature et de la Politique de l'Eau. — Monsieur le Président, ma réponse à l'honorable membre qui a bien voulu poser cette question, sera très simple.

Le problème de la station d'inspection automobile de la rue de la Pastorale remonte déjà à plusieurs années. La pétition que m'ont aimablement envoyée les habitants incommodés, n'est d'ailleurs certainement pas la première.

En effet, on m'a rapporté que l'Agglomération avait déjà, en son temps, il y a plus de dix ans, effectué des mesures sur la pollution atmosphérique engendrée par les files de voitures en attente.

Il faut ici préciser, d'une part, comment aborder le problème et, d'autre part, qui est compétent.

Ce sont deux questions dont les réponses permettent déjà de cerner le problème et d'y apporter une ébauche de solution.

Premièrement, la station de l'inspection automobile de la rue de la Pastorale n'est pas un établissement de classe I, c'est-à-dire appartenant à la catégorie des établissements incommodes, insalubres ou dangereux.

Or, ce sont ces seuls établissement pour lesquels un permis d'exploitation de type environnement est délivré actuellement par l'Administration des ressources naturelles et de l'environnement de la Région de Bruxelles-Capitale et pour lesquels la compétence du Secrétaire d'Etat à l'Environnement s'exerce pleinement.

Pour les autres établissements, dont la station d'inspection automobile, le permis d'exploitation est octroyé par la commune. Il s'agit d'un commodo-incommodo de classe II. La commune a donc une compétence exclusive.

Les conditions d'exploitation de la station sont connues et acceptées par la commune, et c'est à elle que revient le devoir de faire respecter ces conditions.

Il est probable que les problèmes de pollution atmosphérique liés à celui de congestion de la circulation vers la station n'ont pas été considérés dans le permis d'exploitation.

Je tiens à être très clair:

Si la rue de la Pastorale connaît tous ces problèmes depuis l'installation de la station de l'inspection automobile, c'est uniquement dû à un défaut structurel dans l'exploitation même de cette station. La circulation et les files d'attente auraient dû être prises en considération dans le permis d'exploitation.

On peut toujours invoquer un problème d'environnement pour faire appel au responsable politique compétent, mais dans ce cas, il s'agit avant tout de modifier, soit le mode d'exploitation — de compétence exclusive de la commune car nous sommes en classe II — soit la circulation sur la voie publique, et ceci est aussi de la compétence exclusive de la commune.

Dès le moment où les files d'attente des automobilistes seront diminuées ou éliminées par une meilleure gestion de la station ou par un règlement de la circulation à proximité de celle-ci, la pollution de l'air sera d'emblée fortement diminuée.

Il est d'ailleurs étonnant que, depuis que le problème existe, cet aspect n'ait pas encore été sérieusement approfondi.

En conclusion, la compétence du Secrétaire d'Etat et de la Région ne peut être invoquée dans ce cas; il s'agit exclusivement d'une compétence communale.

J'espère ainsi avoir répondu de façon satisfaisante à l'honorable membre que je remercie pour sa question.

M. le Président. — L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. DRAPS A M. PICQUE, MINISTRE-PRESIDENT DE L'EXECUTIF, CONCERNANT «LA POSITION DE L'EXECUTIF RECEMMENT EXPRIMEE SUR LE TRACE DES VOIES DE CHEMIN DE FER PARCOURUES PAR LES TRAINS A GRANDE VITESSE, L'AMENAGEMENT SOUHAITE DES GARES ET DE LEURS ABORDS»

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DRAPS AAN DE HEER PICQUE, MINISTER-VOORZITTER VAN DE EXECUTIEVE, BETREFFENDE «HET STANDPUNT DAT DE EXECUTIEVE ONLANGS HEEFT INGENOMEN OVER DE SPOORWEGBANEN DIE DE SUPER SNELLE TREINEN VOLGEN, DE GEWENSTE INRICHTING VAN DE STATIONS EN HUN OMGEVING»

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

M. Draps. — Monsieur le Président, Monsieur le Ministre-Président, Chers Collègues, l'Exécutif a récemment fait connaître officiellement à la SNCB sa position concernant l'étude d'impact en rapport avec le trajet du TGV sur le territoire de la Région.

Je ne parlerai pas ici des aspects comme le Moeraske qui sont inhérents au prolongement futur et toujours incertain du TGV en direction des Pays-Bas et de l'Allemagne.

Qu'on le veuille ou non, et probablement pour de longues années encore, Bruxelles sera, par la faute du gouvernement, un véritable cul-de-sac du TGV nord-européen.

L'Exécutif semble avoir été avant tout sensible, dans son avis, à conforter le choix de la gare du Midi comme unique terminal — le choix du mot est significatif — des TGV venant de Paris et de Londres.

Comme l'a dit un grand journal de la capitale, «Charles Picqué veut vraiment son TGV dans sa gare du Midi pour nettoyer le bas de "sa" commune».

Loin de moi l'idée de contester les préférences de la SNCB pour la gare du Midi et les intentions de l'Exécutif de se

préoccuper du plan d'urbanisation et de circulation aux abords de cette gare.

Cependant, je m'étonne qu'ici encore l'avenir européen de Bruxelles ait été à ce point absent des préoccupations de l'Exécutif.

Aussi, à plusieurs reprises, suis-je intervenu en commission de l'Infrastructure tant à la Chambre des Représentants qu'au sein du Conseil régional, pour connaître la position des représentants de la SNCB et du Ministre national des Communications quant à la possibilité de permettre à certains TGV, venant de Londres et de Paris, d'accéder directement au pied des bâtiments des Communautés européennes et du futur hémicycle en construction au Quartier Léopold, ce qui présenterait, chacun en convient, un atout majeur sur le plan des commodités qui feront que demain, de manière progressive et naturelle, Bruxelles deviendra chaque jour, de façon plus évidente, la seule capitale de l'Europe.

A mes questions, il m'a été répondu, de manière invariable par les représentants de la SNCB, que cela était techniquement parfaitement possible, certaines rames TGV pouvant aisément emprunter à partir de Halle, la ligne n° 26 et desservir ainsi directement le pôle de développement européen de Bruxelles, sans imposer de transfert en taxi ou en métro à partir de la gare du Midi.

Une telle possibilité présente en outre l'avantage d'alléger, aux heures de pointe, le trafic automobile dans des quartiers souvent encombrés.

Avant d'y voir une nouvelle preuve du fait que l'Exécutif est plus préoccupé par des contingences communales propres aux hommes qui le composent plutôt qu'au destin européen de la Région, je souhaiterais connaître la raison qui a amené l'Exécutif à ne pas suggérer à la SNCB une possibilité d'optimaliser la desserte de Bruxelles par TGV en faisant mieux correspondre certains jours, et à certaines heures, le point d'arrivée des trains TGV à Bruxelles avec la destination finale des voyageurs qui les emprunteront.

M. le Président. — La parole est à M. Picqué, Ministre-Président.

M. Picqué, Ministre-Président de l'Exécutif. — Monsieur le Président, en ce qui concerne le terminal à la gare du Midi, je rappelle que cette solution résulte d'un examen approfondi réalisé par la SNCB bien avant que les responsables actuels ne soient membres de cet Exécutif. M. Draps sait très bien que la première fois que l'on a cité la gare du Midi comme terminal, c'était à un moment où je n'exerçais aucune fonction politique, ni dans cet Exécutif, ni dans un autre. Chacun aura bien compris que le choix de la gare du Midi est très antérieur à la composition de cet Exécutif.

Cette solution a été proposée par la SNCB sur base d'éléments techniques, après un examen approfondi, entériné d'ailleurs fin 1988 par le Conseil des Ministres.

Cette localisation a été confirmée par l'étude d'impact STRATEC et acceptée enfin par la commission de concertation après la mise à l'enquête publique de cette étude. Enfin dernièrement, l'Exécutif a marqué son accord sur le principe d'établissement du terminal à cet endroit.

Pour en revenir à la liaison avec l'Espace Bruxelles-Europe, je voudrais ramener les choses à leur juste proportion. Il est, en effet, faux de croire que toute la clientèle du TGV a pour destination, à Bruxelles, le quartier européen.

L'enquête «voyages internationaux» réalisée en son temps par le consultant chargé de l'étude d'impact a démontré que seulement 6 p.c. des voyageurs TGV attendus en 1989 à Bruxelles-Midi, avaient pour destination finale le quartier européen, contre 14 p.c. pour l'intérieur du pentagone et 5 p.c. pour toute la zone de l'avenue Louise.

Il n'en reste pas moins possible d'envisager que lors de sessions particulières du Parlement européen, des trains spéciaux soient dirigés, au départ de Paris ou de Londres, directement sur le Quartier Léopold, via la ligne 26.

Cette solution doit en tout cas être étudiée et je veillerai personnellement à ce qu'elle soit prise en considération dans le cadre du plan de déplacement, actuellement à l'étude. Elle devra en tout cas être confrontée à la décision prise tout récemment par l'Exécutif dans le cadre du plan STAR 21, qui préconisait le «démarrage rapide d'une exploitation en cadence RER sur cette ligne 26 sur le territoire de Bruxelles-Capitale». La compatibilité de cette approche RER et de l'approche TGV devra être examinée.

Je rappelle encore à M. Draps que l'étude du schéma de développement aux abords de la gare du Midi, en cours actuellement et dont la fin est prévue fin juillet, devra formuler des propositions et alternatives pour cette liaison avec le quartier européen, propositions et alternatives qui seront examinées *in fine* dans le plan de déplacement.

En tout état de cause et pour conclure cette intervention, j'estime que ce dossier n'est pas clos et que plusieurs solutions répondant aux souhaits de M. Draps peuvent encore être développées dans les mois à venir, et seront examinées prochainement par l'Exécutif.

M. le Président. — L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME NAGY A M. DESIR, MINISTRE DU LOGEMENT, DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA CONSERVATION DE LA NATURE ET DE LA POLITIQUE DE L'EAU, CONCERNANT «LE DELABREMENT DU SITE DE L'ABBAYE DE LA CAMBRE»

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW NAGY AAN DE HEER DESIR, MINISTER BELAST MET HUISVESTING, LEEFMILIEU, NATUURBEHOUD EN WATERBELEID, BETREFFENDE «DE BOUWVALLIGE TOESTAND VAN DE OMGEVING VAN DE TERKAMEREN ABDIJ»

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

Mme Nagy. — Monsieur le Président, dans la réponse que le Ministre donnait le 2 avril dernier à la question que je lui adressais et qui concernait des travaux illégaux effectués par l'Institut géographique national, il m'informait que le dossier était en cours d'instruction à l'Administration régionale.

Les travaux en question, sur le site même de l'Abbaye, ont consisté en l'installation, sans permis, de 14 velux dans la toiture, ainsi que de tôles ondulées aux fins d'établir un garage sur toute la partie longeant l'Allée du Cloître!

Le Ministre peut-il me dire la suite qui a été donnée à ce problème? Le site va-t-il retrouver son état *pristin?* Quelles seront les sanctions éventuelles qu'il a appliquées?

Par ailleurs la presse fait état dans *Le Soir* du 30 mai 1990 d'une information selon laquelle un particulier habiterait les lieux. Je suppose qu'il s'agit du concierge des bâtiments. Le Ministre peut-il confirmer cette supposition?

Le site de l'Abbaye de la Cambre devrait être entièrement classé, mais aussi rénové et entretenu pour lutter contre le vandalisme.

En conclusion, je demande à M. le Ministre, pourquoi des mesures concrètes de protection de ce site remarquable n'ont pas été prises.

M. le Président. — La parole est à M. Désir, Ministre.

M. Désir, Ministre du Logement, de l'Environnement, de la Conservation de la Nature et de la Politique de l'Eau. — Monsieur le Président, Madame, la problématique de la gestion du site de l'Abbaye de la Cambre est plus complexe que ne le laisse supposer votre question. Ce site n'est que partiellement classé, et plusieurs propriétaires — dont la Défense nationale, la Communauté française et la ville de Bruxelles — se le partagent.

En ce qui concerne les travaux effectués sans autorisation par l'Institut géographique national, j'attire votre attention sur le fait que ce problème relève de la compétence du Ministre-Président, qui a l'Urbanisme et l'Aménagement du Territoire dans ses attributions. En effet, ces travaux se rapportent à des parties non classées de bâtiments. Je ne suis donc pas en mesure d'appliquer des sanctions.

En tout cas, je partage votre souci de voir le site de l'Abbaye de la Cambre entièrement classé. A ce propos, j'ai donné instruction à mes services pour qu'un dossier proposant d'étendre le classement me soit remis dans les meilleurs délais. Ce dossier devra permettre le classement comme monument de tous les immeubles érigés sur le site, et comme site, de l'ensemble des jardins situés sur le territoire de la commune d'Ixelles.

Je suis, en effet, persuadé que le classement de la totalité du site me permettra d'intervenir pour mettre fin à certaines incohérences et au manque de protection dont souffre cet endroit particulièrement agréable de notre Région de Bruxelles.

Quant à votre question relative à l'identification d'un individu moustachu qui se livrerait à des travaux sur des voitures, qui habiterait l'endroit, et dont il est question dans un écho du journal *Le Soir,* vous comprendrez, Madame, qu'il n'est pas possible de charger les services ministériels d'effectuer une enquête d'identification.

M. le Président. — L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME DE T'SERCLAES A M. DESIR, MINISTRE DU LOGEMENT, DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA CONSERVATION DE LA NATURE ET DE LA POLITIQUE DE L'EAU, CONCERNANT «LA REDACTION PAR L'IBDE D'UN NOUVEAU TEXTE REGLEMENTAIRE SUR LES CONDITIONS GENERALES DE LA DISTRIBUTION D'EAU AUX ABONNES»

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW DE T'SERCLAES AAN DE HEER DESIR, MINISTER BELAST MET HUISVESTING, LEEFMILIEU, NATUURBEHOUD EN WATERBELEID, BETREFFENDE «DE OPSTELLING VAN EEN NIEUWE REGLEMENTAIRE TEKST DOOR DE BIWD OVER DE ALGEMENE WATERVERDELINGSVOORWAARDEN VOOR DE AFNEMERS»

M. le Président. — La parole est à Mme de T'Serclaes pour poser sa question.

Mme de T'Serclaes. — Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, l'Intercommunale bruxelloise de Distribution d'Eau travaille en ce moment à la rédaction d'un nouveau texte réglementaire sur «les conditions générales de la distribution d'eau aux abonnés».

L'article 34, paragraphe 1er, prévoit:

«A défaut de paiement intégral des sommes dues, le service des eaux peut de plein droit et sans mise en demeure interrompre la distribution de l'eau par tout moyen qu'il juge utile aux frais, risques et périls exclusifs de l'abonné et sans préjudice des poursuites judiciaires.»

Il paraît pour le moins inadmissible qu'une telle disposition qui ne fait pas la moindre référence à des procédures de conciliation ou d'étalement des paiements puisse encore figurer dans un tel règlement compte tenu de la nature de bien vital que constitue l'eau.

Couper l'eau d'un logement habité parce que ses occupants ne possèdent pas, au moment voulu, les ressources nécessaires au paiement d'une facture est une atteinte grave à la dignité humaine.

Il semblerait que, dans le passé, les coupures d'eau ont heureusement été peu nombreuses. Cela n'enlève toutefois rien au caractère inacceptable de la disposition de l'article précité dont le libellé actuel devrait être modifié pour rencontrer les problèmes de paiement qui peuvent se poser à des particuliers et éviter les coupures unilatérales d'eau. J'estime, par ailleurs, que la situation de monopole dont jouit l'IBDE justifie une attention particulière en faveur de la protection du consommateur.

La déclaration de l'Exécutif prévoyant de «garantir la fourniture d'un «minimum d'eau» aux populations défavorisées comme cela se pratique en matière d'énergie», le Ministre peut-il me dire quelles dispositions il compte prendre pour que le règlement actuellement en discussion à l'IBDE puisse être conforme à cette volonté de l'Exécutif?

M. le Président. — La parole est à M. Désir, Ministre.

M. Désir, Ministre du Logement, de l'Environnement, de la Conservation de la Nature et de la Politique de l'Eau. — Monsieur le Président, Madame, je tiens immédiatement à vous rassurer: je partage entièrement votre avis en ce qui

concerne le caractère totalement dépassé et désuet de cette réglementation. Il est tout à fait inadmissible aujourd'hui qu'un service public de distribution d'eau puisse de plein droit, sans mise en demeure, interrompre toute fourniture d'un bien aussi vital que l'eau.

Mais vous semblez ignorer, Madame, que le texte réglementaire que vous mettez en cause, c'est-à-dire l'article 34, date d'avant le début du siècle. Je sais que l'on aurait dû depuis longtemps le corriger et on s'y est attelé. C'est précisément la nouvelle intercommunale qui a voulu modifier un certain nombre d'articles dont celui-là.

Le changement des conditions générales de distribution d'eau aux abonnés a été entrepris par l'IBDE en mars dernier, le but étant de modifier dix-huit articles, dont l'article 34, dans le souci d'être plus équitable envers le consommateur.

Ce nouveau règlement a été adopté hier par le conseil d'administration de l'IBDE. Il répond à ces préoccupations et prévoit une réglementation précise: envoi de facture, rappel, rappel recommandé, procédure qui évitera pratiquement toute coupure d'eau.

Selon le nouveau règlement, il n'y aura plus de possibilité de fermeture qu'après exécution de formalités, décrites en quelques sous-paragraphes, qui prennent près de trois mois ou même davantage et qui introduisent en tout cas trois conditions importantes complémentaires.

Le destinataire de la facture impayée doit occuper le lieu lui-même et il ne peut y avoir eu de changement d'occupant.

Le compteur ne desservira qu'un seul usager de façon à ne pas léser les droits d'autres occupants. Il faut savoir que près de 80 p.c. des immeubles dans Bruxelles ne remplissent pas cette condition, un même compteur desservant plusieurs logements.

Enfin, il ne s'agira jamais d'un cas social puisque l'IBDE a prévu de traiter ces cas avec toute l'attention voulue, en accord avec les CPAS au besoin, et sans fermeture de compteur.

On peut se poser la question: dans quel cas y aura-t-il encore possibilité de fermeture?

Il faut comprendre que, de temps à autre, il n'y a pas de réponse. Dans le cas d'un logement abandonné par son propriétaire ou par le locataire, il est évident qu'à un moment donné, il faut couper l'eau. Cela fait également partie des fermetures. Lorsqu'un abonné s'absente à l'étranger pour une ou deux années en omettant de prévenir le service, après plusieurs envois de rappels, l'eau doit être coupée.

Enfin, une possibilité de coupure existe pour un abonné qui se trouve dans des conditions normales de paiement si, par obstination, il ne veut absolument pas honorer la facture et exclusivement s'il s'agit d'un cas non social.

Toutefois, vous l'avez remarqué vous-même, les coupures sont très, très, rares. En fait, ce système, à part pour les CPAS, est déjà en application avant qu'il y ait eu un changement de réglementation. Mais je peux vous faire parvenir le nouvel article 34.

J'estime que nous avons réellement — mon département s'en est inquiété — contribué à faire respecter la déclaration que vous venez de reprendre, de notre Exécutif. Dans ces conditions, je puis affirmer qu'un minimum d'eau est, en tout cas, garanti aux défavorisés.

M. le Président. — L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. VANDENHAUTE A M. DESIR, MINISTRE DU LOGEMENT, DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA CONSERVATION DE LA NATURE ET DE LA POLITIQUE DE L'EAU, CONCERNANT «LA POLITIQUE MENEE DANS LE DOMAINE DE L'EAU»

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER VANDENHAUTE AAN DE HEER DESIR, MINISTER BELAST MET HUISVESTING, LEEFMILIEU, NATUURBEHOUD EN WATERBELEID, BETREFFENDE «HET GEVOERDE WATERBELEID»

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

M. Vandenhaute. — Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, Chers Collègues, deux grandes stations d'épuration des eaux sont actuellement en projet, l'une au nord et l'autre au sud de l'Agglomération.

Il semblerait que pour la station sud, cinq projets de collecteurs soient actuellement en préparation:

1. Quel est le coût global de cette opération?

2. Quand les stations d'épuration seront-elles effectives?

3. Où en est le projet pour le nord de l'Agglomération?

Par ailleurs, un important réseau de mesures automatiques des paramètres hydrologiques a été mis en place. Pourriez-vous me dire:

1. Quel est le coût de cette opération?

2. Le nombre de points de mesurage et leur situation?

3. Comptez-vous porter à la connaissance du public les résultats émanant des études réalisées par ces stations?

J'attends vos réponses avec intérêt.

M. le Président. — La parole est à M. Désir, Ministre.

M. Désir, Ministre du Logement, de l'Environnement, de la Conservation de la Nature et de la Politique de l'Eau. — Monsieur le Président, Chers Collègues, vos informations sont exactes. Effectivement, cinq projets de collecteurs sont en préparation pour la station d'épuration sud.

Je puis, d'ailleurs, apporter les précisions suivantes:

1. Les travaux du collecteur de CERIA ont débuté en janvier dernier. Cette réalisation est estimée à 48 millions.

2. Les avant-projets partiels des collecteurs de Forest, d'Anderlecht, de Saint-Gilles et d'Uccle viennent d'être terminés. Je pourrai donc lancer prochainement la première phase des adjudications pour un montant de 380 millions. Dès que je serai en possession des résultats de l'étude hydraulique, je pourrai faire adjuger la seconde phase estimée à près de 650 millions.

3. Les trois premières adjudications pour la station sud sont pratiquement terminées, les travaux vont pouvoir commencer. Toutefois, ceux-ci sont tributaires des préparatifs inscrits au Plan Directeur autour de Bruxelles ainsi que du paiement par la Région flamande de sa quote-part sur les travaux déjà réalisés. La station sud pourra donc être effective dans les cinq ans de la réception des paiements dus. Le projet nord

en est au stade des études préliminaires et, conformément au Plan Directeur, qui, vous le savez, a été réalisé en 1980, sa réalisation débutera dès que la station sud sera achevée.

Le coût de l'étude qui vient d'être attribuée à l'ULB et à la VUB s'élève à 21 millions.

Il couvre l'entretien de l'appareillage existant, l'installation d'appareils complémentaires, les frais d'étude et du personnel engagé pour la mise au point du réseau et l'étude de gestion en temps réel des crues.

Ce réseau fera partie intégrante du fonctionnement de la future station d'épuration nord et permettra une réduction des stockages de celle-ci.

Le réseau comporte quatre stations automatiques, cinq sites à échantillonneurs et, vingt et un capteurs répartis sur les collecteurs.

La méthodologie, ainsi que des résultats caractéristiques, ont déjà été communiqués lors de colloques scientifiques.

L'ensemble des résultats pouvant avoir une influence sur les adjudications de la station nord, vous comprendrez aisément qu'ils resteront confidentiels jusqu'après la construction de la station en question.

M. le Président. — L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. COOLS A M. GRIJP, MINISTRE DE L'ECONOMIE, CONCERNANT «LA REFORME DES STATUTS DE LA SRIB»

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER COOLS AAN DE HEER GRIJP, MINISTER BELAST MET ECONOMIE BETREFFENDE «DE HERVORMING VAN DE STATUTEN VAN DE GIMB»

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

M. Cools. — Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, Chers Collègues, l'assemblée générale de la Société régionale d'Investissement de Bruxelles aurait récemment approuvé, à la demande de l'Exécutif, un projet de modification de ses statuts. Ce projet doit encore, après la décision de l'assemblée générale, recevoir l'aval formel de l'Exécutif lui-même. Ma question vient donc à temps puisqu'elle se situe entre la délibération au sein de la société et la décision finale au niveau de l'Exécutif.

Monsieur le Ministre, étant donné le rôle important joué par la Société régionale d'Investissement, dans le développement économique de Bruxelles, j'aimerais que vous nous explicitiez la philosophie de cette modification et les principales réformes statutaires qui sont envisagées.

J'aimerais en particulier vous interroger sur le fait de savoir — j'ai déjà soulevé ce problème à plusieurs reprises tant en séance publique qu'en Commission — si le dividende minimum garanti prévu dans les statuts actuels de la société, établis en 1980, sera maintenu. Ces statuts prévoient en effet qu'un dividende minimum de 5 p.c. du capital est attribué à l'Exécutif. Ce système n'est pratiqué ni à la Société nationale d'Investissements, ni à la SRIW ou à la GIMW. Il prive la société de toute possibilité d'autofinancement et a pour conséquence de ne pas permettre l'ouverture du capital de la société à d'autres actionnaires que la Région de Bruxelles-Capitale, par exemple à des instituts publics de crédit, comme c'est le cas en Wallonie et en Flandre. Est-il prévu de supprimer cette clause dans la révision des statuts?

Par ailleurs, à l'occasion d'un dossier particulier, nous avons déjà eu au niveau de ce Conseil l'occasion de discuter des missions déléguées confiées à la SRIB. J'avais à cet égard marqué mon inquiétude sur le tour de force de l'Exécutif qui imposait à la SRIB de pratiquer un préfinancement.

J'aimerais savoir si, lors de la réforme des statuts, on modifiera en quoi que ce soit les procédures relatives à l'octroi de missions déléguées à la SRIB. Je souhaiterais également avoir des précisions sur les conditions auxquelles cette société est amenée à accepter ou refuser ces missions.

Enfin, j'aborde un dernier point qui n'est pas directement lié aux statuts. Cependant, comme je pense que cela a été délibéré au sein de la société le même jour, je me permets de vous poser la question.

On a procédé très récemment au renouvellement des mandats qui venaient à expiration au sein du conseil d'administration. Un nouveau président a été désigné; un socialiste a succédé à un libéral. Le président sortant de la société avait un traitement des plus convenables, équivalent à celui du Ministre-Président de l'Exécutif. Il paraît que ce traitement sera doublé. Est-ce exact? J'aimerais que vous puissiez nous donner des précisions en la matière.

M. le Président. — Avant de donner la parole au Ministre, j'aimerais rappeler à M. Cools qu'il doit lire son texte. J'espère que le Ministre a reçu tous les éléments des questions qu'il a posées.

M. Cools. — Si le Ministre éprouve des difficultés à répondre au dernier point évoqué, je poserai une question écrite à ce sujet.

M. le Président. — La question orale est une question écrite qui est lue. J'ai pour ma part reçu quatre lignes pour ce qui concerne votre question orale. J'espère que le Ministre a reçu davantage d'informations, sinon, il ne pourra vous répondre.

M. Cools. — Le texte qui vous a été transmis précise que j'interroge le Ministre sur la réforme des statuts. Je suppose qu'il va nous expliquer ce qu'il en est à ce sujet.

M. le Président. — La parole est à M. Grijp.

M. Grijp, Ministre de l'Economie. — Monsieur le Président, il ne s'agit plus ici d'une question orale mais d'une interpellation.

Monsieur Cools, votre question orale est la suivante: «M. le Ministre peut-il nous informer du contenu des modifications statutaires et des objectifs poursuivis par celles-ci?»

Je vais y répondre.

En date du 8 juin 1990 ont été instrumentées à la fois la modification des statuts de la SRIB et une augmentation du capital de la société. Cette augmentation vise à incorporer dans le capital de la SRIB les valeurs du secteur textile bruxellois transférées par la Société nationale pour la restructuration des secteurs nationaux pour un montant de 56 millions.

Ce n'est pas à M. Cools que je dois apprendre que les modifications statutaires et l'augmentation du capital doivent être approuvées par l'Exécutif.

Les modifications statutaires principales sont les suivants:

1. Dans les missions attribuées à la SRIB, il est désormais précisé que ces missions ont trait tant à la politique économique qu'à la politique financière de la Région. Par exemple, si la Région avait l'intention de placer des fonds, la SRIB pourrait s'en charger pour compte de l'Exécutif.

2. La désignation des représentants de la SRIB ou de ses filiales au sein des entreprises qui font l'objet d'une intervention en vertu d'une mission déléguée par l'Exécutif est faite, après avis de la SRIB, par l'Exécutif. Comme vous le savez, M. Cools, la SRIB a la possibilité de créer des filiales, mais il n'était pas prévu que leurs représentants soient désignés par l'Exécutif. Ce sera chose faite.

3. Les statuts prévoient désormais un capital autorisé de 3 milliards pour la SRIB, l'augmentation du capital étant autorisée pour un délai de cinq ans et pouvant être réalisée, par le conseil d'administration, en une ou plusieurs fois selon les nécessités de la société.

4. Le nombre des administrateurs de la SRIB a été porté de 12 à 15 membres, tandis que le nombre des commissaires-réviseurs a été réduit de trois à un.

5. Les membres du personnel de SRIB, en dehors des quatre dirigeants, sont recrutés par le conseil d'administration.

6. Enfin, et c'est évident, le texte des statuts a été adapté à la dernière réforme institutionnelle en ce qui concerne, notamment, les références à l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale et à ses membres.

M. le Président. — La parole est à M. Cools, pour poser une question complémentaire.

M. Cools. — Monsieur le Président, j'ai écouté avec intérêt M. le Ministre. Je crois donc que la formulation de ma question était suffisamment précise puisqu'il a perçu que ce que je souhaitais c'était d'être informé sur le contenu de la réforme envisagée des statuts de la SRIB. Si je comprends bien, en ce qui concerne le revenu garanti et les 5 p.c. dont j'ai parlé, rien n'est modifié par rapport au statut actuel. Je le regrette.

M. Grijp, Ministre de l'Economie. — Ce point est à l'étude pour le moment. J'ai récemment eu des contacts avec la SRIB, mais il me semble qu'aucune décision n'a été prise en cette matière.

M. le Président. — L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. DE BERLANGEER A M. THYS, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DES COMMUNICATIONS ET DE LA RENOVATION DES SITES D'ACTIVITES ECONOMIQUES DESAFFECTES, CONCERNANT «LE VANDALISME DANS LES STATIONS DE METRO»

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DE BERLANGEER AAN DE HEER THYS, MINISTER BELAST MET OPENBARE WERKEN, VERKEER EN DE VERNIEUWING VAN AFGEDANKTE BEDRIJFSRUIMTEN, BETREFFENDE «VANDALISME IN DE METROSTATIONS»

De Voorzitter. — De heer De Berlangeer heeft het woord voor het stellen van zijn vraag.

De heer De Berlangeer. — Mijnheer de Voorzitter, Heren Ministers, Collega's, nieuwe metrolijnen werden voor enkele maanden in dienst genomen in Brussel-Hoofdstad. Sommige stations zijn netjes ingericht en de openbare opinie is tevreden omdat de verbindingen merkelijk gemakkelijker werden. Helaas! Nu wordt er vastgesteld dat er grote oppervlakten besmeurd werden met alle soorten pseudo-artistieke tekens. Dit gebeurde onlangs onder andere in het station Ribaucourt. In het station Yzer aan de Antwerpse Poort bestaat er geen twijfel meer. Hier hebben de talrijke slogans een uitgesproken anti-Belgisch en vooral een anti-Vlaams karakter.

De mooie nieuwe glazen deuren werden er eenvoudigweg verbrijzeld. Zitplaatsen in trams en autobussen ondergaan hetzelfde lot. Geen enkele telefooncel ontsnapt aan het vandalisme.

Het is ontmoedigend te moeten vaststellen dat er veel gepraat wordt over de bescherming van het leefmilieu en dat elke dag vooral in de grote steden, de toestand verergert.

Is het niet de taak van de Brusselse Executieve eens en voorgoed een einde te doen stellen aan deze sociale wanorde? Mijnheer de Minister, het is hoog tijd dat, onder uw beleid, een concertatie tot stand gebracht wordt om eindelijk al de overheden ertoe te bewegen kordater op te treden.

Welke juridische middelen en vooral welke geldelijke tegemoetkomingen kunt u te hunner beschikking stellen om een einde te maken aan deze anarchie en om hen toe te laten de nodige herstellingen uit te voeren?

De Voorzitter. — De heer Thys, Minister, heeft het woord.

De heer Thys, Minister belast met Openbare Werken, Verkeer en de Vernieuwing van Afgedankte Bedrijfsruimten. — Mijnheer de Voorzitter, Dames en Heren, ik dank de heer De Berlangeer voor zijn vraag. Toen ik Minister van Verkeerswezen van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest werd, heeft het probleem van de onveiligheid en het vandalisme in de metro mijn aandacht getrokken.

Op mijn initiatief besloot de Executieve zeer snel om tijdens de eindejaarsfeesten van 1989 een veiligheidsoperatie uit te voeren. Deze bestond erin om in bepaalde stations van het net bewakers in uniform te laten patrouilleren. De resultaten van deze operatie waren positief. De aanwezigheid van agenten in uniform deed het aantal misdrijven in de bewaakte stations aanzienlijk dalen.

Ik heb de noodzakelijke contacten gelegd met de MIVB om het vandalisme doeltreffend te bestrijden.

Deze doelstelling moet zo snel mogelijk worden bereikt, en wel op basis van de volgende maatregelen:

— De oprichting van de functie van «stationagent»;

— De installatie van alarm- en inbraakbeveiligingssystemen;

— De oprichting van een bijkomende brigade van een twaalftal agenten voor de algemene bewakingsdienst van de MIVB.

Ik heb aan de bestuurder-directeur-generaal van de MIVB gevraagd om deze drie maatregelen binnen de kortst mogelijke tijd te nemen, na akkoord van de bestuursorganen van zijn maatschappij.

U stelt me terecht voor om overleg te plegen opdat alle betrokken overheidsdiensten strenger zouden optreden. Ik heb het genoegen u in dit verband mee te delen dat ik in mijn kabinet verschillende vergaderingen heb georganiseerd over de onveiligheid in de metro. Hieraan namen vertegenwoordi-

gers deel van de Minister van Binnenlandse Zaken, van de Minister van Justitie, van de Rijkswacht en de Politie, van de Procureur des Konings van Brussel en van de MIVB.

Tijdens deze vergaderingen kwamen voornamelijk twee problemen van juridische aard aan bod.

Het eerste betreft de mogelijkheid tot identificatie die moet worden verstrekt aan de beëdigde agenten van de MIVB. Het is duidelijk dat de beëdigde agenten, die belast zijn met het opsporen en het verbaliseren van inbreuken op de politiereglementering van de trams, bussen, de premetro en de metro van de MIVB, ook zouden moeten bevoegd zijn om in het kader van hun activiteiten identiteitscontroles uit te voeren op personen die overtredingen begaan. In de praktijk moet de MIVB een beroep doen op de politie indien een persoon zijn identiteit niet kan of niet wil bekendmaken. Alleen de politie kan immers overgaan tot identificatie. Er moest bijgevolg een procedure worden gevonden opdat deze bevoegdheid op ondubbelzinnige wijze zou worden toegekend aan de beëdigde agenten van de MIVB.

Tijdens de coördinatievergaderingen werd overeengekomen dat de drie gewestelijke Ministers die bevoegd zijn voor Verkeerswezen, samen een omzendbrief zullen opstellen die wordt gestuurd naar de verschillende betrokken vervoermaatschappijen.

Deze omzendbrief zal eraan herinneren dat de beëdigde agenten van de maatschappijen van openbaar vervoer met het oog op de vaststelling van inbreuken op de politiereglementering van het personenvervoer met de tram, bus, premetro en metro in het kader van dit reglement mogen overgaan tot de identificatie van om het even wie en kunnen eisen dat de betrokken reiziger zijn/haar identiteitskaart toont.

Het tweede probleem dat werd behandeld, betrof de eventuele toekenning van een statuut van «spoorwegpolitie» aan de agenten van de algemene bewakingsdienst van de MIVB. In dit verband dient erop te worden gewezen dat deze brigade uit 26 agenten bestaat die instaan voor een metronet van 60 stations die dag en nacht moeten worden bewaakt! De moeilijkheden zijn dan ook eerder te wijten aan een personeelstekort dan aan de beperkte bevoegdheden van de agenten van de MIVB.

Daar moet dringend een oplossing worden gevonden. Alle reizigers wensen immers dat de betrokken overheid een oplossing zou vinden voor het probleem van de onveiligheid in de metro. De aanwezigheid van personeel in uniform moet worden gehandhaafd, maar het is niet de taak van de uitbatende maatschappij om politieopdrachten te verzekeren. Indien zij dit vandaag moet doen, dan is dit omwille van een bestaand tekort. Het veroorzaakt trouwens begrotingsproblemen.

Ik zal de Brusselse Hoofdstedelijke Executieve dan ook sensibiliseren voor de noodzaak van een personeelsuitbreiding van de MIVB.

Tijdens de begrotingsonderhandelingen voor 1991 zal ik bovendien aan mijn collega's in de Executieve voorstellen voorleggen, die ik de heer De Belangeer, indien hij het wenst, zal overhandigen.

Mijnheer De Berlangeer, sedert mijn aantreden als Minister heb ik de onontbeerlijke maatregelen getroffen die u mij daarnet hebt aangeraden. Deze werden reeds uitgevoerd of zullen in de komende weken worden gerealiseerd. Ik wijs er wèl op dat de oprichting van het Gewestelijk College voor de Veiligheid tot de bevoegdheid van de heer Picqué, Minister-Voorzitter, behoort.

De Voorzitter. — De heer De Berlangeer heeft het woord voor een bijkomende vraag.

De heer De Berlangeer. — Mijnheer de Minister, u beschikt slechts over zesentwintig agenten voor zestig stations!

De heer Thys, Minister belast met Openbare Werken, Verkeer en de Vernieuwing van Afgedankte Bedrijfsruimten. — Dat is normaal een opdracht voor de politieagent!

Ik heb het initiatief genomen de stationschef in te lichten over de genomen maatregelen. Wij kunnen niets anders doen op het ogenblik.

De heer De Berlangeer. — Mijnheer de Minister, mag ik u voorstellen om met mij om acht uur 's avonds de metro te nemen. U zal verbaasd zijn!

De heer Thys, Minister belast met Openbare Werken, Verkeer en de Vernieuwing van Afgedankte Bedrijfsruimten. — Mijnheer De Berlangeer, ik ben wel op de hoogte van de penibele toestand. De Executieve zal de verschillende voorstellen overwegen.

De heer De Berlangeer. — Mijnheer de Minister, neemt u 's avonds soms de metro?

De heer Thys, Minister belast met Openbare Werken, Verkeer en de Vernieuwing van Afgedankte Bedrijfsruimten. — Ja 's morgens en 's avonds.

De Voorzitter. — Mijnheer De Berlangeer, dat was al de derde bijkomende vraag.

Het incident is gesloten.

QUESTION ORALE DE M. SIMONET A M. THYS, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DES COMMUNICATIONS ET DE LA RENOVATION DES SITES D'ACTIVITES ECONOMIQUES DESAFFECTES, CONCERNANT «LA SCISSION DE LA SA DU CANAL ET DES INSTALLATIONS MARITIMES DE BRUXELLES»

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER SIMONET AAN DE HEER THYS, MINISTER BELAST MET OPENBARE WERKEN, VERKEER EN DE VERNIEUWING VAN AFGEDANKTE BEDRIJFSRUIMTEN, BETREFFENDE «DE SPLITSING VAN DE NV ZEEKANAAL EN DE MARITIEME INSTALLATIES VAN BRUSSEL»

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

M. Simonet. — Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chacun d'entre nous est convaincu, je crois, du fait que la SA du Canal et des Installations maritimes de Bruxelles est une entreprise à la fois performante et de qualité.

Par ailleurs, en raison de l'importance des transactions commerciales et des flux de marchandises à destination ou partant de Bruxelles, le port de Bruxelles a fait de notre Région, en ordre d'importance, la deuxième porte commerciale du pays.

C'est ainsi qu'en 1989, Bruxelles a perçu environ 38,9 p.c. du montant total de la TVA, des droits de douane et d'accises encaissés dans tous les ports belges. D'année en année, grâce notamment aux vastes entrepôts établis sur le site de Tour et Taxis et de la gare TIR, le port de Bruxelles s'affirme donc comme le deuxième centre d'importation du pays en ce qui concerne la valeur des marchandises (puisque, comme vous le savez, les activités de la Région bruxelloise sont essentiellement centrées sur l'importation de marchandises à haute valeur ajoutée).

Au début de l'année 1989, la SA du Canal a été désignée comme parastatal de catégorie B qui devait être intégralement ou partiellement régionalisé. C'est pourquoi l'année dernière, déjà, le budget de la société a été réparti entre les Régions flamande et bruxelloise, et des dotations ont été mises à la disposition de la SA du Canal par la Région de Bruxelles-Capitale pour les travaux réalisés sur le territoire bruxellois.

Dans le droit fil de ce qui précède, il fut décidé de scinder la société et de la réorganiser entre les Régions flamande et bruxelloise, ce qui signifie en clair la création de deux nouveaux organismes dont l'un sera spécifique à la Région de Bruxelles-Capitale.

Il semble que l'on se soit engagé depuis le début de l'année 1990, dans la voie de la liquidation de l'actuelle Société du Canal. Où en est cette procédure de liquidation ou de scission, encore qu'il semble bien que l'on se dirige vers une dissolution pure et simple de la Société du Canal en prélude à la création de deux nouvelles sociétés, l'une en Région flamande, l'autre en Région bruxelloise?

J'aimerais poser également des questions plus pratiques.

L'organisme qui sera appelé à voir le jour dans notre Région, aura-t-il le statut d'une société anonyme? Quelle serait alors la structure de son conseil d'administration? Les projets des Ministres bruxellois sont-ils d'assurer — mais je suppose que ce ne serait que de la routine — une politisation à outrance des organes de gestion de la société? On parle beaucoup d'un membre du groupe PSC du Conseil régional, par ailleurs premier échevin de la ville de Bruxelles, pour présider le conseil d'administration de cette future société bruxelloise du Canal. On semble donc s'orienter vers une mainmise ...

M. Draps. — Un membre du groupe PSC du Conseil régional souvent absent!

M. Simonet. — Oui, malheureusement.

On semble donc s'orienter vers une mainmise de l'Exécutif, ou à tout le moins une mainmise des représentants de la majorité, au sein du futur conseil d'administration, ce qui aboutirait bien évidemment à un amoindrissement de l'autonomie de gestion de la société.

L'exemple de ce qui se passe ou de ce qui se prépare à la SRIB est, à cet égard, suffisamment éloquent pour nous alarmer.

J'espère qu'il plaira à M. le Ministre de donner à l'opposition quelques apaisements à cet égard.

Autre sujet d'inquiétude, et non des moindres, dans le cadre de la restructuration: le sort du personnel dans la future société.

A l'heure actuelle, la société qui, je le rappelle, compte 326 agents au cadre du personnel est tombée en-deça du *minimum minimorum* de 250 agents, ce qui a nécessité l'engagement, en plus des dix jeunes stagiaires, de plusieurs contractuels subventionnés.

Il tombe sous le sens, me semble-t-il, que cette situation ne peut durer sans porter atteinte à la qualité du service à la clientèle.

Quelles sont, dans le domaine de l'emploi, les intentions du Ministre? Dès lors qu'un organigramme devra nécessairement être établi pour la future société, ne pensez-vous pas qu'il serait souhaitable d'en profiter pour regarnir le cadre et doter la société du personnel nécessaire dans l'intérêt du service?

J'en termine par quelques brèves questions.

Qu'adviendra-t-il de la province de Brabant tellement honnie par le Ministre-Président? Je vous rappelle que le gouverneur, M. Degroeve, est à l'heure actuelle président du conseil d'administration.

Par ailleurs, les huit communes associées resteront-elles les mêmes qu'aujourd'hui? Il semble bien que oui. Enfin, que deviendront les bâtiments et les terrains de la société anonyme du Canal? Quel sera l'avenir des entrepôts? Vous savez comme moi que l'entrepôt du site de Tour et Taxis datant de 1907 (qui, je ne le conteste pas, n'était plus occupé qu'au tiers de ses capacités), a été désaffecté. Une commission spécifique a été créée afin — je cite — «de lancer un programme de restauration et de réaffectation de ce bâtiment». Je serai, pour ma part, plus direct. Que va-t-on en faire? On parle trop souvent de construction de logements ou d'installation de commerces sur le site actuel pour que vous n'acceptiez pas d'éclairer notre lanterne.

Je remercie d'avance M. le Ministre pour les explications qu'il voudra bien nous fournir.

M. le Président. — La parole est à M. Thys, Ministre.

M. Thys, Ministre des Travaux publics, des Communications et de la Rénovation des Sites d'Activités économiques désaffectés. — Monsieur le Président, il me reste fort peu de temps dans les cinq minutes qui nous sont imparties. Je ne pourrai donc pas répondre aux différentes questions puisqu'elles n'ont pas été posées par écrit.

M. Simonet. — C'est le Bureau de l'Assemblée qui en est la cause. J'avais déposé une demande d'interpellation.

M. Thys, Ministre des Travaux publics, des Communications et de la Rénovation des Sites d'Activités économiques désaffectés. — Quant à moi, j'ai été saisi d'une quesiton orale.

M. le Président. — Vous savez depuis jeude dernier, Monsieur Simonet, que le Bureau élargi a décidé qu'il s'agirait d'une quesiton orale et non d'une interpellation. Le règlement est fait pour tous les membres de l'Assemblée.

La parole est à M. Thys, Ministre.

M. Thys, Ministre des Travaux publics, des Communications et de la Rénovation des Sites d'Activités économiques désaffectés. — Je remercie l'honorable Membre de son intervention bienveillante. Elle me permet, Monsieur le Président, Chèrs Collègues, de faire le point sur l'état d'avancement de la dissolution de la Société Anonyme du Canal. La dissolution de la société est inscrite à l'article 15 du projet de loi relatif à certains organismes d'intérêt public. M. Simonet vient de le rappeler.

Pour rappel, ce projet de loi a été avalisé par la Chambre en date du 22 mars dernier et doit encore faire l'objet de l'approbation définitive du Sénat avant de pouvoir entrer en vigueur.

En bref, l'article 15 prévoit que la société sera dissoute à la date fixée par le Roi, après que les modalités de dissolution auront fait l'objet d'arrêtés royaux qui règleront le transfert des missions, personnel, biens, droits et obligations aux Régions flamande et bruxelloise, chacune pour ce qui la concerne.

A cet égard, l'Exécutif a déjà marqué son accord quant à la désignation de deux délégués du gouvernement, chargés de mener à bien, avec les organes de gestion de la société, la procédure de dissolution. Il s'agit de MM. Boucha et Missan, qui ont, par ailleurs, été désignés pour la dissolution de tous les autres parastataux.

Je tiens à rappeler ici que l'Exécutif régional a déjà indiqué les balises quant à la dissolution de la société. En effet, l'Exécutif a décidé, premièrement, le principe de la création d'un para-régional bruxellois chargé de reprendre les missions de la Société Anonyme du Canal; deuxièmement, de reprendre les communes bruxelloises associées à la Société Anonyme du Canal au sein du futur para-régional — je réponds ici aux questions très précises —; troisièmement, de veiller à ce que les droits de ces communes soient garantis dans le cadre de la procédure de dissolution — à ce propos, un amendement au projet de loi a été introduit, et accepté, à notre initiative, par la Chambre —; quatrièmement, de faire respecter le principe de la territorialité en ce qui concerne le transfert des avoirs immobiliers de la société et, par là même, de garantir les droits que possède la ville de Bruxelles sur ce patrimoine.

En ce qui concerne la création du nouveau para-régional bruxellois appelé à reprendre les missions de la Société Anonyme du Canal, il appartiendra à l'Exécutif de se prononcer quant à sa forme et aux modalités de son fonctionnement. Le projet d'ordonnance y relatif est en cours de préparation au sein de mon cabinet. A ce propos, la mise sur pied de cet organisme concrétisera l'objectif défini par l'Exécutif dans sa déclaration et qui consiste — je cite — à favoriser la protection et le développement du centre économique et de transport constitué par le port de Bruxelles et ses installations maritimes.

En bref, le nouveau para-régional devra reprendre la gestion de l'ensemble de la voie d'eau sur le territoire de la Région et rester une association de droit public puisque les communes bruxelloises resteront associées.

Par ailleurs, je remercie l'honorable Membre pour sa préoccupation quant à l'efficacité du futur organisme. Tout d'abord, cet organisme sera créé lors de la dissolution effective de la Société Anonyme du Canal et sera donc immédiatement opérationnel. Ensuite, la composition des organes de gestion se fera sur des bases claires et reflètera — mais faut-il vous le rappeler? — la majorité démocratiquement observée, tant au niveau régional pour ce qui concerne les administrations régionales, qu'au niveau local; les principes de gestion seront définis par l'Exécutif. Ils devront tenir compte de divers facteurs, notamment des modalités de financement de cet organisme.

Enfin, en ce qui concerne le personnel, celui-ci devrait logiquement être réparti comme suit : le personnel francophone est transféré vers la Région de Bruxelles-Capitale; le personnel néerlandophone est transféré, soit vers la Région flamande, soit vers la Région bruxelloise, en fonction de l'affectation actuelle de ce personnel.

En conclusion, je crois avoir indiqué à l'honorable membre les grandes orientations que l'Exécutif a déjà prises en la matière. Je puis en tout cas vous assurer que nous continuerons à défendre les intérêts bruxellois de cette société, d'une part, via la participation de l'Exécutif et de votre serviteur aux négociations relatives à la dissolution de la société et, d'autre part, par la création d'une structure souple et adaptée à la gestion optimale et efficace du port de Bruxelles.

M. le Président. — La parole est à M. Simonet s'il désire poser une question complémentaire.

M. Simonet. — Monsieur le Président, il n'a pas été répondu à la question concernant le sort de la province de Brabant qui assure, à l'heure actuelle, la présidence du conseil d'administration, de même qu'à la question concernant la future présidence.

M. Thys, Ministre des Travaux publics, des Communications et de la Rénovation des Sites d'Activités économiques désaffectés. — On n'interroge pas l'Exécutif sur ses intentions. La présidence sera désignée en temps opportun.

Quant à la question relative à la province, j'ai répondu que nous retiendrons les communes associées. Il fallait donc comprendre que nous ne retiendrons pas la province.

M. le Président. — L'incident est clos.

M. Simonet. — Je considère, Monsieur le Président, que je n'ai pas obtenu de réponse à ma question.

M. le Président. — Vous pouvez poser une question complémentaire, Monsieur Simonet, mais non plusieurs. Par ailleurs, on n'interroge pas l'Exécutif sur ses intentions.

M. Simonet. — Il est tout à fait inexact que l'on n'interroge pas l'Exécutif sur ses intentions. *(Exclamations sur divers bancs.)* J'invite ceux d'entre vous qui sont sénateurs à relire les principes posés par M. Struye, alors Président du Sénat, et selon lesquels on peut interroger un Ministre sur ses intentions dans le cadre d'une Assemblée parlementaire. Je regrette de devoir le rappeler aux vieux briscards que vous êtes.

M. le Président. — L'incident est clos, je le répète.

QUESTION ORALE DE M. ADRIAENS A M. HOTYAT, SECRETAIRE D'ETAT ADJOINT AU MINISTRE-PRESIDENT DE L'EXECUTIF ET A M. GOSUIN, SECRETAIRE D'ETAT ADJOINT AU MINISTRE DU LOGEMENT, DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA CONSERVATION DE LA NATURE ET DE LA POLITIQUE DE L'EAU, CONCERNANT «LA POLLUTION PAR LES METAUX LOURDS DUE A L'INCINERATEUR D'ORDURES MENAGERES»

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ADRIAENS AAN DE HEER HOTYAT, STAATSSECRETARIS TOEGEVOEGD AAN DE MINISTER-VOORZITTER VAN DE EXECUTIEVE EN AAN DE HEER GOSUIN, STAATSSECRETARIS TOEGEVOEGD AAN DE MINISTER BELAST MET HUISVESTING, LEEFMILIEU, NATUURBEHOUD EN WATERBELEID BETREFFENDE «DE VERONTREINIGING MET ZWARE METALEN TE WIJTEN AAN DE VERBRANDING VAN HUISHOUDAFVAL»

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

M. Adriaens. — Monsieur le Président, Messieurs les Secrétaires d'Etat, les chiffres, selon la manière dont on les présente,

peuvent être rassurants ou, au contraire, inquiétants. Ainsi, lorsque l'on annonce que les électrofiltres des cheminées de l'usine d'incinération de l'Agglomération arrêtent 99 p.c. des cendres émises, cela rassure. Mais quand on sait que se sont 15 000 tonnes par an que récupèrent ces filtres, cela veut donc dire aussi que 150 tonnes de poussières s'échappent dans l'atmosphère chaque année. Et encore, le chiffre de 99 p.c. de rendement des filtres correspond-il au régime de croisière. Lors des remises en marche consécutives à un arrêt pour entretien ou pour un incident, ce rendement optimum n'est pas garanti.

En cinq ans de fonctionnement, ce sont donc au minimum 750 tonnes de cendres qui se sont répandues dans l'environnement autour de l'usine d'incinération.

La question qui se pose est de savoir quel est le risque que font courir ces cendres pour la santé de la population. Or, selon des analyses scientifiques très sérieuses du laboratoire des mines de l'ULB, les données ne sont guère rassurantes: les cendres concentrent terriblement les métaux lourds. Les chiffres sont de 250 fois pour le mercure, de 750 fois pour le plomb et de 3 000 fois pour le cadmium. Notre collègue, Charles Huygens, nous a récemment décrit avec force détails les dangers du plomb, mais le cadmium provoque lui aussi de graves lésions rénales à la suite d'une exposition chronique. Ces composés métalliques sont évidemment aussi fortement toxiques pour l'environnement naturel.

La question que je poserai au Secrétaire d'Etat à l'Environnement est de savoir si l'on a réalisé, ou si on réalise, une étude permettant de savoir si le sol n'est pas contaminé par les métaux lourds dans les quartiers qui se plaignent de retombées de particules en provenance de l'incinérateur. En particulier, les cours d'école, les bacs à sable où jouent les enfants ont-ils été spécialement surveillés puisque les données recueillies à Hoboken, aux alentours de l'usine métallurgique traitant le plomb, ont montré que les enfants pouvaient être intoxiqués à la suite de l'inhalation de fines particules contenant des métaux lourds?

Une deuxième question qui s'impose et que j'adresse plus particulièrement à M. Hotyat, est de savoir ce que nous pouvons espérer de la mise en activité du système de lavage des fumées dont on vient de décider l'installation. Pour le mercure et le cadmium, peut-on être assuré que l'on arrivera aux valeurs limites d'émission fixées par la directive européenne et qui sont de 0,1 mg/Nm^3? Dans quel délai peut-on attendre la mise en route de ce système? Même si la directive européenne ne l'impose que pour 1996, il semble impérieux d'y arriver le plus tôt possible.

M. le Président. — La parole est à M. Gosuin, Secrétaire d'Etat.

M. Gosuin, Secrétaire d'Etat adjoint au Ministre du Logement, de l'Environnement de la Conservation de la Nature et de la Politique de l'Eau. — Monsieur le Président, je remercie l'honorable membre de sa question.

En ce qui concerne les 150 tonnes par an de cendres que l'électrofiltre de l'incinérateur n'arrête pas, je veux rassurer tout de suite l'honorable membre.

L'AIB, qui est un organisme agréé de mesures, a réalisé, en son temps, une analyse des retombées globales de poussières, avant et après l'installation de l'usine d'incinération, montrant que l'impact de l'incinérateur était négligeable sur les poussières sédimentales, y compris leur teneur en métaux lourds.

De plus, l'IHE dispose d'une station de mesures à Haren près de l'avant-port du canal de Willebroek, juste à côté de l'incinérateur. Cette station de mesures est spécialisée dans le dosage des métaux lourds et les rapports de l'IHE n'indiquent pas une teneur anormale de ces polluants à cet endroit par rapport aux autres points de mesures en Belgique. Il semble que la dispersion des poussières au niveau de la cheminée soit efficace.

Il est donc difficile, scientifiquement, de mettre en cause l'incinérateur. Bien sûr, cette réponse ne peut satisfaire l'honorable membre pas plus que moi-même. Le rejet dans l'atmosphère de polluants aussi dangereux que les métaux lourds doit être évité autant que possible, en référence à la meilleure technologie disponible.

C'est pourquoi la Communauté européenne a fixé des normes d'émission spécifiques pour les incinérateurs d'ordures ménagères et nous entendons les respecter. Un arrêté a été adopté à ce propos par l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale le 31 mai dernier. La Région bruxelloise est donc en voie de faire appliquer cette directive et un lavage de fumées est prévu.

Vu la répartition des compétences au sein de l'Exécutif de la Région bruxelloise, la concrétisation des investissements liés à l'incinérateur se fait à l'initiative de M. Robert Hotyat, Secrétaire d'Etat au Traitement et au Ramassage des Immondices, en association avec mon département.

M. le Président. — La parole est à M. Hotyat, Secrétaire d'Etat.

M. Hotyat, Secrétaire d'Etat adjoint au Ministre-Président de l'Exécutif. — Monsieur le Président, je confirme que les rejets en métaux lourds de l'incinérateur sont très faibles. Ainsi, il apparaît, des contrôles périodiques effectués, que l'on respecte déjà, sur ce point, les normes européennes qui ne doivent entrer en application que le 1er décembre 1996.

Voici le résultat des émissions, repris dans le rapport du 9 octobre 1989 du service universitaire compétent, rapport commandé par le Service de la propreté publique. Les résultats sont exprimés en milligrammes par mètre cube normalisé de fumées:

— cadmium: le résultat de l'étude est de 0,08,la norme européenne étant fixée à 0,2;

— plomb: 0,15 contre 5;

— chrome: 0,008 contre 5;

— cuivre: 0,189 contre 5;

— nickel: 0,0018 contre 1.

En ce qui concerne le mercure, aucune mesure récente n'est disponible mais comme il y a entre 50 et 100 fois moins de mercure que de cadmium, la norme européenne correspondante qui est de 0,2 mg/Nm^3 est certainement également respectée.

Le rendement exigé pour le système de lavage des fumées est celui qui est nécessaire pour respecter les autres paramètres des normes européennes, qui ne portent pas sur les métaux lourds. Il contribuera, par ailleurs, à diminuer encore d'un facteur 2 l'émission de métaux lourds.

L'installation du lavage des fumées sera opérationnelle dans le meilleur délai possible et, en tout cas, dans le délai prescrit par la directive.

La question est à l'étude.

M. le Président. — L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. HUYGENS A M. GOSUIN, SECRETAIRE D'ETAT ADJOINT AU MINISTRE DU LOGEMENT, DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA CONSERVATION DE LA NATURE ET DE LA POLITIQUE DE L'EAU, CONCERNANT «LA CONSULTATION DE LA CONFERENCE INTERMINISTERIELLE DE L'ENVIRONNEMENT»

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER HUYGENS AAN DE HEER GOSUIN, STAATSSECRETARIS TOEGEVOEGD AAN DE MINISTER BELAST MET HUISVESTING, LEEFMILIEU, NATUURBEHOUD EN WATERBELEID, BETREFFENDE «DE RAADPLEGING VAN DE INTERMINISTERIËLE CONFERENTIE VOOR LEEFMILIEU»

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

M. Huygens. — Monsieur le Président, Monsieur le Secrétaire d'Etat, en vertu de l'article 31*bis* de la loi du 16 juin 1989 modifiant la loi ordinaire du 9 août 1980 de réformes insitutionnelles, a été constituée la Conférence interministérielle de l'Environnement.

Ce comité spécialisé, présidé par le Ministre national ayant l'environnement dans ses compétences et auquel participent les Ministres régionaux concernés, aurait notamment pour tâche d'examiner les propositions de directives européennes portant sur cette matière.

M. le Secrétaire d'Etat pourrait-il nous informer plus amplement de cette procédure de consultation de l'Exécutif régional? Plus précisément, pourrait-il répondre aux questions suivantes:

1. L'Exécutif régional est-il systématiquement consulté pour toutes les propositions de directives portant sur les matières de l'environnement pour lesquelles il est compétent?

2. Cette conférence s'appuie-t-elle sur l'existence de groupes préparatoires techniques? Si tel est le cas, quelle est la composition du groupe chargé des questions relatives aux directives européennes en matière d'environnement?

3. Sur quel mode de consultation s'expriment les avis émis par ce comité — vote à la majorité, consensus — et quel est le mode d'arbitrage prévu en cas de divergence d'avis émis par les membres de la conférence?

M. le Président. — La parole est à M. Gosuin, Secrétaire d'Etat.

M. Gosuin, Secrétaire d'Etat adjoint au Ministre du Logement, de l'Environnement, de la Conservation de la Nature et de la Politique de l'Eau. — Monsieur le Président, comme le mentionne à très juste titre l'honorable membre, l'article 31*bis* de la loi du 16 juin 1989 modifiant la loi ordinaire du 9 août 1980 des réformes institutionnelles, prévoit une concertation entre l'Etat et les Régions.

La circulaire du Premier Ministre du 31 juillet 1989 organise cette concertation par le biais de conférences sur des thèmes particuliers.

En ce qui me concerne, en tant que Secrétaire d'Etat à l'Environnement, je représente l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale à la Conférence interministérielle de l'Environnement qui a été installée le 12 octobre 1989.

La Conférence rassemble donc les responsables politiques nationaux et régionaux compétents et aborde les points qui demandent une concertation.

L'article 6 paragraphe 3 de la loi des réformes institutionnelles, modifié par la loi du 8 août 1988, impose la participation des Régions à la préparation des négociations et des décisions, ainsi qu'au suivi des activités des institutions européennes concernant une matière relevant de la compétence des Régions, comme l'environnement.

C'est pourquoi la Conférence interministérielle de l'Environnement a mis sur pied un groupe de travail permanent qui se réunit deux fois par mois et fait régulièrement rapport à la Conférence, pour lui permettre de donner un avis sur les propositions de directives. Cet avis est obtenu par consensus au sein de la Conférence.

L'IBGE est chargé de représenter la Région bruxelloise au sein de ce groupe de travail.

Le groupe de travail, présidé par le cabinet de Mme le Secrétaire d'Etat Smet, se penche sur les directives à transcrire ou sur celles pour lesquelles la Belgique est condamnée ou en voie de l'être et pour lesquelles les Régions font leurs commentaires. Les propositions de directives y sont également discutées.

L'Exécutif de la Région bruxelloise a, dans sa déclaration, fixé sa priorité sur la transcription et l'application des directives.

Par ailleurs, la Région désire également être partie prenante dans les discussions, même au niveau européen, en y envoyant ses experts.

A cet effet, j'ai déjà écrit, par deux fois, au Ministre Eyskens pour obtenir la liste des groupes de travail et commissions se réunissant à l'étranger et traitant des matières d'environnement, dans lesquels la Belgique est représentée.

La Région bruxelloise doit être considérée comme une Région à part entière et entend envoyer ses experts dans les discussions qui la concernent.

M. le Président. — L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. DROUART A M. GOSUIN, SECRETAIRE D'ETAT ADJOINT AU MINISTRE DU LOGEMENT, DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA CONSERVATION DE LA NATURE ET DE LA POLITIQUE DE L'EAU, CONCERNANT «L'ETAT DE L'ENQUÊTE MENEE PAR LE SECRETAIRE D'ETAT SUR LA GESTION D'UNE SOCIETE BRUXELLOISE DE LOGEMENTS SOCIAUX»

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DROUART AAN DE HEER GOSUIN, STAATSSECRETARIS TOEGEVOEGD AAN DE MINISTER BELAST MET HUISVESTING, LEEFMILIEU, NATUURBEHOUD EN WATERBELEID, BETREFFENDE «DE STAND VAN HET DOOR DE STAATSSECRETARIS GEVOERDE ONDERZOEK OVER HET BELEID VAN EEN BRUSSELSE SOCIALE HUISVESTINGSMAATSCHAPPIJ»

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

M. Drouart. — Monsieur le Président, un dossier transmis au Ministre par des mandataires communaux anderlechtois

fait état de graves irrégularités dans la gestion de la société de logement social le Foyer anderlechtois, dont M. Christian D'Hoogh, bourgmestre de la même commune, est le président. Il y est évoqué des avantages en nature importants offerts à un certain nombre de personnes, des factures dont l'objet sortirait de celui de la société de logement social ainsi que des dépenses qui auraient été effectuées dans le cadre de la campagne électorale du bourgmestre.

Lorsque le Ministre a été officiellement saisi de l'affaire, sa réaction ne s'est pas fait attendre. Différentes personnes ont été invitées à être entendues.

M. le Ministre aurait-il l'amabilité de me préciser quelles sont les personnes qui ont été convoquées et celles qu'il a déjà rencontrées? Où en est l'état d'avancement de l'enquête et qu'en ressort-il à ce jour? Des sanctions ont-elles été prises? Dans le cas où l'enquête ne serait pas terminée, quand sera-t-elle close?

M. le Président. — La parole est à M. Gosuin, Secrétaire d'Etat.

M. Gosuin, Secrétaire d'Etat adjoint au Ministre du Logement, de l'Environnement, de la Conservation de la Nature et de la Politique de l'Eau. — Monsieur le Président, l'honorable membre m'interroge sur la procédure d'investigation que je mène sur la gestion du Foyer anderlechtois.

Les personnes suivantes ont été convoquées pour être entendues à mon cabinet: MM. D'Hoogh, président du conseil d'administration; Lorent, directeur technique; Theunissen, réviseur d'entreprises; Angot, auditeur informatique; Piraux, commissaire de la SNL; Snissaert, ancien directeur administratif et comptable, actuellement à la pension; Wyndels, actuel directeur administratif et technique, et enfin Mmes Bertels et Blondiau, responsables des écritures comptables. Toutes ces personnes ont déjà été entendues.

M. Boelpape et vous-même, en qualité de membre de l'opposition, ayant posé publiquement le problème, serez invités prochainement. Vous ne l'avez pas encore été, du fait de l'absence de M. Boelpape.

De plus, j'attends encore un rapport de la SNL.

Aussi, l'Exécutif sera-t-il informé prochainement de l'évolution du dossier.

De plus, à la demande précise des diverses instances saisies par vous-même et par M. Boelpape, un dossier complet sera transmis: au Comité supérieur de contrôle, au Parquet, au Ministre de l'Intérieur.

Dès à présent, des missions d'investigations ont été confiées au bureau de réviseurs Callens & Pirenne et à M. Angot.

Lorsque ces diverses missions d'investigations seront closes, je pourrai, en toute connaissance de cause, en référer à l'Exécutif pour d'éventuelles dispositions administratives.

Toutefois, il apparaît dès maintenant important, de ne pas procéder à «une chasse aux sorcières», mais de reprendre en mains la gestion du Foyer anderlechtois, afin que ni les locataires, ni le personnel ne pâtissent d'une situation ambiguë.

M. le Président. — La parole est à M. Drouart.

M. Drouart. — Monsieur le Président, je remercie le Secrétaire d'Etat pour sa réponse très complète.

M. le Président. — L'incident est clos.

ORDRE DES TRAVAUX

REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN

M. le Président. — Chers Collègues, M. Cauwelier a eu l'amabilité d'accepter que nous poursuivions notre ordre du jour du Conseil régional par les questions d'actualité étant donné qu'il est déjà 18 heures 15 et que notre Règlement précise que les questions d'actualité doivent être posées au plus tard à partir de 17 heures.

Dames en Heren, aangezien het nu reeds 18 u. 15 is en ons Reglement bepaalt dat de actualiteitsvragen ten laatste vanaf 17 uur worden gesteld, stel ik voor dat wij verdergaan met onze agenda van de Brusselse Hoofdstedelijke Raad, met name de actualiteitsvragen. De heer Cauwelier is zo vriendelijk geweest om in te stemmen met een verdaging van zijn interpellatie in de Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie tot de werkzaamheden van de Brusselse Hoofdstedelijke Raad zijn afgerond.

QUESTIONS D'ACTUALITE

DRINGENDE VRAGEN

M. le Président. — L'ordre du jour appelle les questions d'actualité.

Aan de orde zijn de dringende vragen.

QUESTION D'ACTUALITE DE M. VANDENHAUTE A M. PICQUE, MINISTRE-PRESIDENT DE L'EXECUTIF, CONCERNANT «L'URBANISATION DES ENVIRONS DU BOIS DE LA CAMBRE»

DRINGENDE VRAAG VAN DE HEER VANDENHAUTE, AAN DE HEER PICQUE, MINISTER-VOORZITTER VAN DE EXECUTIEVE, BETREFFENDE «STEDEBOUW IN DE OMGEVING VAN HET TERKAMEREN BOS»

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

M. Vandenhaute. — Monsieur le Président, Monsieur le Ministre-Président, Chers Collègues, depuis plusieurs années, la bordure du bois de la Cambre, Drève de Lorraine — Drève des Renards et Vivier d'Oie, fait l'objet de convoitises de la part de nombreux promoteurs immobiliers.

Tout récemment encore, un promoteur a déposé une demande de permis de bâtir visant un terrain au Vivier d'Oie. Cette demande a soulevé une tollé au sein des habitants du quartier qui s'opposent formellement à l'implantation de six nouveaux immeubles et ce parce que l'entrepreneur ne respecte ni le plan de secteur, ni le caractère urbanistique du quartier qui compte une majorité de maisons unifamiliales.

Monsieur le Ministre-Président, j'aimerais avoir quelques éclaircissements:

1. Le bois de la Cambre étant considéré comme le poumon de Bruxelles, ne croyez-vous pas qu'il serait grand temps d'en assurer la protection notamment en empêchant l'implantation

d'importants immeubles à son abord? Quelle est et sera votre attitude face à ce problème?

2. Ne croyez-vous pas que la construction intempestive et irréfléchie de complexes immobiliers, au Vivier d'Oie — il s'agit de six nouveaux buildings — risque encore de perturber une circulation déjà très saturée dans cette zone de Bruxelles?

3. Un arrêté royal du 28 novembre 1979, interdit toute construction à moins de 60 mètres de la lisière de la forêt. Comptez-vous faire respecter cette disposition?

M. le Président. — La parole est à M. Picqué, Ministre-Président.

M. Picqué, Ministre-Président de l'Exécutif. — Monsieur le Président, Chers Collègues, vous savez sans doute que le Bois de la Cambre est classé comme site par arrêté royal de 1976. Il est donc soumis aux mesures de protection particulières aux sites classés.

Situé au plan de secteur en zone d'habitation, le projet du Vivier d'Oie a vu son programme de logement réduit de moitié, et ce depuis sa première présentation à la Commission de concertation.

L'implantation autorisée n'est donc pas du tout irréfléchie. Elle prend en compte également les problèmes de circulation inhérents à ce type de projet.

Le plan de secteur impose une zone de servitude de 60 mètres par rapport au pourtour des bois.

Les prescriptions urbanistiques littérales au plan des affectations définissent ces dites zones comme *non aedificandi.*

Toutefois, il est stipulé qu'en raison des conditions locales, cette distance peut être modifiée moyennant des mesures particulières de publicité. Cette disposition est respectée pout tout dossier introduit en vue de l'octroi d'un certificat d'urbanisme numéro 2 ou d'un permis de bâtir.

De plus, l'implantation des immeubles, telle que présentée aujourd'hui, respecte cette imposition préservant la zone *non aedificandi.* Vous faites allusion à un comité de quartier qui a eu l'occasion de s'exprimer dans le cadre du dossier en question. Mes collaborateurs et moi-même restons à leur disposition.

QUESTION D'ACTUALITE DE M. CAUWELIER A M. GOSUIN, SECRETAIRE D'ETAT ADJOINT AU MINISTRE DU LOGEMENT, DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA CONSERVATION DE LA NATURE ET DE LA POLITIQUE DE L'EAU, CONCERNANT «L'INFORMATION DONNEE LE SAMEDI 2 JUIN VIA LE NUMERO DE TELEPHONE AUTOMATIQUE DE LA *LEEFMILIEU-LIJN*»

DRINGENDE VRAAG VAN DE HEER CAUWELIER AAN DE HEER GOSUIN, STAATSSECRETARIS TOEGEVOEGD AAN DE MINISTER BELAST MET HUISVESTING, LEEFMILIEU, NATUURBEHOUD EN WATERBELEID, BETREFFENDE «DE BERICHTGEVING GEGEVEN VIA HET AUTOMATISCHE TELEFOONNUMMER VAN DE «LEEFMILIEU-LIJN» OP ZATERDAG 2 JUNI»

De Voorzitter. — De heer Cauwelier heeft het woord voor het stellen van zijn vraag.

Mag ik eraan herinneren dat noch de vraag noch het antwoord mogen worden gelezen?

De heer Cauwelier. — Mijnheer de Voorzitter, Mijnheer de Staatssecretaris, Collega's, ik zou een vraag willen stellen betreffende de leefmilieu-lijn, het nummer 642 52 20. Deze telefoonlijn, waarnaar ik dikwijls luister, geeft pollutieberichten door.

Op zaterdag 2 juni werd gemeld dat het ozongehalte op 1 juni — dat was een heerlijke dag — de gevaarzone naderde. Indien het, volgens het bericht, de dag na de meting — dus de dag van het bericht — nog mooi weer zou zijn, dan moesten dringend allerlei maatregelen worden genomen. Zo zouden cara-patiënten en personen met ademhalingsmoeilijkheden, worden aangemaand van 12 tot 20 uur binnen te blijven en geen zware inspanningen te leveren. Gelukkig was het die dag bewolkt.

Maar als het nu eens mooi weer was geweest? Geen enkele krant heeft het bericht opgenomen. De vraag kan worden gesteld hoe die personen op de hoogte worden gebracht van het gevaar. Is er een soort plan? Heeft de Minister daar de middelen voor?

De Voorzitter. — De heer Gosuin, Staatssecretaris, heeft het woord.

M. Gosuin, Secrétaire d'Etat adjoint au Ministre du Logement, de l'Environnement, de la Conservation de la Nature et de la Politique de l'Eau. — Monsieur le Président, nous avons mis au point un système de transparence des informations. Il est exact — et je l'ai précisé — qu'au moment où l'information paraît, il est techniquement impossible de la faire publier en même temps dans les journaux. En effet, entre le moment où l'information tombe et la publication des journaux, un certain temps s'écoule, ce qui fait que le problème n'est plus d'actualité. La seule manière de passer l'information est de le faire soit via le téléphone, soit via la radio et la télévision. Des communiqués sont envoyés en cas d'alerte pour donner des conseils aux personnes qui souffrent d'affections pulmonaires. Au stade actuel, nous en sommes donc — c'est d'ailleurs dans la ligne de notre politique — à investir à la transparence en matière d'informations et à donner des conseils à l'égard des personnes qui souffrent d'affectations pulmonaires.

Le règlement scientifique et technique du problème de l'ozone est beaucoup plus complexe qu'il n'y paraît. Nous sommes attentifs à cette question mais il n'y a pas aujourd'hui une réponse précise, ni une mesure immédiate qui puisse être prise à l'égard de ce phénomène. Toutes les autres villes européennes connaissent du reste cette situation.

QUESTION D'ACTUALITE DE M. SIMONET A M. ANCIAUX, SECRETAIRE D'ETAT ADJOINT AU MINISTRE DES FINANCES, DU BUDGET, DE LA FONCTION PUBLIQUE ET DES RELATIONS EXTERIEURES, CONCERNANT «LE SPOT TELEVISE DU SECRETAIRE D'ETAT TENDANT A REVEILLER LA CONSCIENCE FLAMANDE A BRUXELLES ET RAPPELANT QU'ELLE EST LA CAPITALE DE LA FLANDRE»

DRINGENDE VRAAG VAN DE HEER SIMONET AAN DE HEER ANCIAUX, STAATSSECRETARIS TOEGEVOEGD AAN DE MINISTER BELAST MET FINANCIEN, BEGROTING, OPENBAAR AMBT EN EXTERNE BETREKKINGEN, BETREFFENDE «DE KORTE FILMSPOT VAN DE STAATSSECRETARIS DIE HET VLAAMSE BEWUSTZIJN IN BRUSSEL WIL WAKKER SCHUDDEN EN ERAAN HERINNERT DAT BRUSSEL HOOFDSTAD VAN VLAANDEREN IS»

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

M. Simonet. — Monsieur le Président, tout récemment — c'était hier — la presse a relaté la curieuse initiative du

Secrétaire d'Etat Vic Anciaux consistant à demander à la BRT et à VTM la réalisation d'un spot télévisé ayant pour objet de réveiller la conscience flamande à Bruxelles et de rappeler que notre Région, capitale de l'Europe, est également la capitale de la Flandre.

Ma question est la suivante: En quoi cette initiative relève-t-elle des attributions d'un Secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale?

De Voorzitter. — Het woord is aan de heer Anciaux, Staatssecretaris.

De heer Anciaux, Staatssecretaris toegevoegd aan de Minister belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt en Externe Betrekkingen. — Mijnheer de Voorzitter, Dames en Heren, uiteraard heb ik hier geen initiatief genomen als Staatssecretaris. Dit was een strikt persoonlijk initiatief.

Mijnheer Simonet, ik ben fier op mijn taal. Ik hecht groot belang aan het Nederlands voor de ontwikkeling van elk individu van onze Gemeenschap net zoals ik groot belang hecht aan het Nederlands voor de werkelijke ontwikkeling van Brussel.

Hoewel ik dit initiatief uit persoonlijke naam heb genomen, gebruikt men in de pers wel mijn titulatuur. Hoe zou het anders kunnen? Wanneer Eerste Minister Martens naar de eerste wedstrijd van de Rode Duivels gaat in Verona, dan wordt er in de kranten ook gesproken van «Eerste Minister Martens», hoewel deze sportactiviteit niet direct onder zijn bevoegdheid valt. Hetzelfde kan worden gezegd van de heer Dehaene die de kranten de Verkeersminister noemen. Toen ik optrad in een toneelgezelschap, noemde men mij ook Staatssecretaris Vic Anciaux. Dit is vanzelfsprekend. Wanneer Minister Claes in New York een groot internationaal orkest dirigeert, dan schrijft men over «Minister Claes».

Het verbaast mij dan ook dat een liberaal mijn persoonlijke vrijheid aan banden wil leggen. Ik voel mij door zijn vraag inderdaad enigszins in een kerker opgesloten. Ik hou daar niet van. Ik hou van mijn vrijheid, Mijnheer Simonet. Als rechtgeaarde liberaal zou u die mening moeten delen.

Als Staatssecretaris bewaar ik mijn eigen gedachten en meningen en ik zal die ook uiten vanuit de overtuiging dat er een grondwettelijk recht bestaat dat de vrije meningsuiting garandeert. Dit is helemaal niet tegenstrijdig met mijn loyauteit ten opzichte van de Executieve en mijn trouw aan het gegeven woord dat in de beleidsverklaring werd vastgelegd en waar ik volkomen achter sta zoals ik overigens reeds gezegd heb tijdens een vorige vergadering. Ik wens verder in mijn persoonlijke naam te kunnen ageren. Men moet ophouden met te proberen mij aan banden te leggen. Ik citeer oud-Minister Harmel die in een toespraak voor de oud-parlementsleden zei dat «democratie in vrijheid» gegrondvest is op wederzijds respect en op de gelijkheid van de burgers. Ik wens respect voor mijn persoonlijke vrijheid en voor mijn taal.

QUESTION DE M. SIMONET A M. GOSUIN, SECRETAIRE D'ETAT ADJOINT AU MINISTRE DU LOGEMENT, DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA CONSERVATION DE LA NATURE ET DE LA POLITIQUE DE L'EAU, CONCERNANT «LA DECISION DU SECRETAIRE D'ETAT DE SE METTRE EN CONGE EN QUALITE D'ECHEVIN D'AUDERGHEM»

VRAAG VAN DE HEER SIMONET AAN DE HEER GOSUIN, STAATSSECRETARIS TOEGEVOEGD AAN DE MINISTER BELAST MET HUISVESTING, LEEFMILIEU, NATUURBEHOUD EN WATERBELEID, BETREFFENDE «DE BESLISSING VAN DE STAATSSECRETARIS OM VERLOF TE NEMEN ALS SCHEPEN VAN OUDERGEM»

M. le Président. — La parole est à M. Simonet, pour poser sa question.

M. Simonet. — Monsieur le Président, lors de l'installation de l'Exécutif de la Région Bruxelles-Capitale, M. Gosuin avait affirmé — afin de ne pas tomber dans une pratique que M. De Decker avait dénoncée — son souci de ne pas être à la fois juge et partie dans un certain nombre de dossiers, de ne pas être à la fois contrôleur et contrôlé.

En tant que libéraux, nous nous étions particulièrement réjouis de ce que M. Gosuin avait avisé à la fois notre Assemblée et la presse de sa décision de se mettre en congé en qualité d'échevin de la commune d'Auderghem. Or, il se fait que la presse écrite et audiovisuelle a rapporté des échos du dernier Conseil communal d'Auderghem, tenu le vendredi 8 juin 1990, au cours duquel M. Gosuin est intervenu, à plusieurs reprises, en qualité d'échevin de l'Urbanisme.

De plus, de source bien informée, il apparaît que M. Gosuin assumerait également dans sa commune la présidence de la Commission de concertation, convoquant au besoin les entrepreneurs sur son somptueux papier à en-tête d'échevin.

Je voudrais savoir si le Secrétaire d'Etat a renoncé à ses précédents engagements de mise en congé, que nous avions tant appréciés.

M. le Président. — La parole est à M. Gosuin, Secrétaire d'Etat.

M. Gosuin, Secrétaire d'Etat adjoint au Ministre du Logement, de l'Environnement, de la Conservation de la Nature et de la Politique de l'Eau. — Monsieur Simonet, je suis effectivement en congé comme échevin, mais je suis toujours échevin. Je me suis déjà expliqué sur ce point. Je ne signe pas de documents officiels, et les délégations de signature sont entre les mains du bourgmestre. Je suis échevin et je suis élu au Conseil communal. Aussi, rien ne m'interdit-il d'intervenir au Conseil communal dans un débat sur un dossier pour lequel je peux apporter des éclaircissements techniques.

L'ensemble des membres ici présents, qu'ils soient conseillers régionaux, Secrétaires d'Etat ou Ministres, et conseillers communaux ou échevins continuent à siéger dans leur Conseil communal. Du reste, vous aussi, vous êtes toujours conseiller communal et, d'une certaine manière, vous intervenez à votre Conseil dans des matières qui pourraient éventuellement être contredites par notre Conseil régional. Vous êtes donc, d'une certaine manière, contrôleur et contrôlé.

Rien ne m'empêchera d'intervenir publiquement au Conseil communal de ma commune sur certains dossiers. C'est ma liberté de conseiller communal comme c'est la vôtre de le faire.

M. le Président. — La parole est à M. Simonet.

M. Simonet. — Je poserai une question complémentaire, Monsieur le Président.

Est-il exact, Monsieur le Secrétaire d'Etat, que vous êtes intervenu non pas en tant que conseiller communal mais en tant qu'échevin de l'Urbanisme?

M. Gosuin, Secrétaire d'Etat adjoint au Ministe du Logement, de l'Environnement, de la Conservation de la Nature et de la Politique de l'Eau. — Je suis intervenu en qualité d'échevin.

M. Simonet. — Je vous remercie. Vous n'êtes donc pas en congé.

QUESTION D'ACTUALITE DE M. SIMONET A M. GRIJP, MINISTRE DE L'ECONOMIE, CONCERNANT «LE COUT ET L'OBJET DE LA VISITE EFFECTUEE PAR LE MINISTRE EN POLOGNE»

DRINGENDE VRAAG VAN DE HEER SIMONET AAN DE HEER GRIJP, MINISTER BELAST MET ECONOMIE, BETREFFENDE «DE KOSTPRIJS EN HET DOEL VAN HET BEZOEK DAT DE MINISTER NAAR POLEN HEEFT GEBRACHT»

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

M. Simonet. — Monsieur le Président, un grand hebdomadaire du mercredi, *Pan* pour ne pas le citer, s'est fait l'écho de la visite effectuée en Pologne par le Ministre Grijp. Ce voyage a, semble-t-il, permis au Ministre d'assurer auprès de nos amis polonais la promotion de bières et de brasseries flamandes et non pas de bières ou de brasseries bruxelloises.

Ma question est la suivante: à quel budget le coût de ce voyage a-t-il été imputé? Dans l'hypothèse où il s'agirait du budget régional, quel était l'objet de la visite en Pologne du Ministre?

M. le Président. — La parole est à M. Grijp, Ministre.

M. Grijp, Ministre de l'Economie. — Monsieur le Président, Chers Collègues, M. Simonet et moi n'avons certainement pas les mêmes lectures; s'il lit un grand hebdomadaire du mercredi, je connais pour ma part une petite feuille assez amusante du mercredi également.

Effectivement, j'ai conduit au mois de mars dernier une délégation du commerce extérieur à Varsovie. Mon but était d'abord de me rendre compte sur place des nouvelles possibilités économiques et commerciales dans les pays de l'Est. Au lieu de faire le tour traditionnel purement officiel, j'ai cherché le contact direct avec les milieux économiques et sociaux polonais.

Pour réussir ce contact, je me suis adressé à une firme de managers de vente, spécialisée dans les pays de l'Est, et particulièrement la Pologne. Les contacts sur place ont été efficaces et nous sommes parvenus à nouer des relations concrètes avec de grands centres de distribution de Varsovie. Nous sommes d'ailleurs revenus avec plusieurs commandes.

Les derniers jours, Monsieur Simonet, les managers de vente ont tenu à organiser une présentation de bières régionales belges, y compris des bières bruxelloises et même anderlechtoises. Il ne m'a pas semblé nécessaire d'éliminer alors les bières non bruxelloises.

Par ailleurs, ces mêmes managers de vente ont créé depuis lors à Bruxelles une firme d'exportation vers les pays de l'Est.

Une partie de ces dépenses sera imputée à mon budget du Commerce extérieur.

M. le Président. — La parole est à M. Simonet.

M. Simonet. — Je vous remercie, Monsieur le Ministre, et je me réjouis de cette information. Je n'avais certes pas insinué que vous aviez, de la promotion des bières bruxelloises, la conception qu'à votre collègue, M. Van der Biest, de la promotion du péquet lorsqu'il va en Suède.

QUESTION D'ACTUALITE DE MADAME CREYF A M. DESIR, MINISTRE DU LOGEMENT, DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA CONSERVATION DE LA NATURE ET DE LA POLITIQUE DE L'EAU, CONCERNANT «LE POINT DE VUE DE LA REGION BRUXELLOISE SUR LES PROPOSITIONS DU MINISTRE DEHAENE QUI VISENT A UN ASSAINISSEMENT DU SECTEUR DES TAXIS»

DRINGENDE VRAAG VAN MEVROUW CREYF AAN DE HEER DESIR, MINISTER BELAST MET HUISVESTING, LEEFMILIEU, NATUURBEHOUD EN WATERBELEID, BETREFFENDE «HET STANDPUNT VAN HET BRUSSELSE GEWEST OVER DE VOORSTELLEN VAN MINISTER DEHAENE TOT GEZONDMAKING VAN DE TAXISECTOR»

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

Mevrouw Creyf. — Mijnheer de Voorzitter, Heren Ministers, Collega's, het is gekend dat er in het Brusselse taximilieu heel wat sociale wantoestanden heersen. Het aantal Brusselse taxichauffeurs-werknemers die de bestaande CAO's kunnen genieten, moeten we meer dan waarschijnlijk schatten op minder dan 1 pct.

De meest in het oog springende sociale fraudepraktijk is het illegale forfait-verhuursysteem, waarbij het de werknemer is die de patroon een verzekerd inkomen bezorgt. Verleden jaar werden daarvoor al twee taxiwerkgevers strafrechterlijk tot een effectieve gevangenisstraf veroordeeld. Zeer recent nog werd een belangrijke coöperatieve maatschappij veroordeeld door de 8e kamer van het Hof van beroep te Brussel, wegens het opdringen van een zelfstandigestatuut en het daarbij opleggen van het forfait-verhuursysteem. Deze praktijk wordt nog altijd door andere taximaatschappijen toegepast.

Om deze praktijk te beteugelen, heeft de nationale Minister van Verkeer u om advies gevraagd betreffende een aantal wetsontwerpen en voorstellen tot koninklijk besluit. Ik meen te weten dat Minister Dehaene onlangs de Gewesten opnieuw naar hun standpunt heeft gevraagd.

Mijnheer de Minister, mijn vragen zijn de volgende.

Ten eerste, heeft het Brusselse Gewest al een advies geformuleerd aan de nationale Minister van Verkeer omtrent zijn wetsontwerpen en voorstellen tot koninklijk besluit?

Ten tweede, wat is het advies van het Brusselse Gewest ter zake?

De Voorzitter. — De heer Désir, Minister, heeft het woord.

De heer Désir, Minister belast met Huisvesting, Leefmilieu, Natuurbehoud en Waterbeleid. — Mijnheer de Voorzitter, Dames en Heren, zoals Mevrouw Creyf heb ik opgemerkt dat er in de Brusselse taxisector heel wat sociale wantoestanden heersen. Hoewel de Collectieve Arbeidsovereenkomst die op 13 april 1988 binnen het Paritair Comité voor het vervoer werd gesloten, het minimumsalaris vaststelt voor de chauffeurs die in taxibedrijven worden tewerkgesteld, is het algemeen gekend dat het forfait-verhuursysteem een zeer verspreid gebruik is in Brussel.

Cette pratique est totalement illégale: ce principe a effectivement été rappelé par la 47e chambre du Tribunal de première instance de Bruxelles, jugeant en matière de police correction-

nelle, dans son jugement du 30 mars 1989 auquel vous avez fait allusion.

J'ai également pris connaissance de l'arrêt de la 8e chambre de la Cour d'appel de Bruxelles sur la question du forfait-location.

La pratique du forfait-location vise, notamment, à contourner la législation en matière de sécurité sociale des travailleurs, matière restée nationale.

J'ai donc établi des contacts avec mon collègue Philippe Busquin, Ministre national des Affaires Sociales, pour qu'il me communique ses intentions en matière de lutte contre le statut de «faux indépendant».

De son côté, le Ministre Dehaene a rédigé un certain nombre de dispositions légales et réglementaires qui permettraient de lutter contre ces pratiques.

L'article 6, paragraphe 4, 3°, de la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980 prévoit que les Exécutifs seront associés à l'élaboration de règles de police générale et de la réglementation relative aux communications et aux transports.

En application de cette disposition, j'ai demandé, au début de cette année, au Ministre Dehaene, d'être associé à l'élaboration des normes relatives notamment, à la limitation du temps de conduite et d'amplitude de travail ainsi qu'au repos des conducteurs.

Comme vous le savez, une première réunion était prévue le 17 mai 1990 au cabinet de M. Dehaene: un de mes collaborateurs devait bien entendu y assister.

Je puis aujourd'hui vous confirmer que le Ministre Dehaene a réuni les cabinets des Exécutifs régionaux le 17 mai dernier au sujet des questions qui vous préoccupent.

De cette réunion, il ressort d'une part, que l'élaboration des règles de police générale et de la réglementation relative aux communications et aux transports relève exclusivement de l'initiative du gouvernement national, et d'autre part, que les Exécutifs doivent être associés dès le début de l'élaboration de ces normes.

Le cabinet du Ministre Dehaene a reconnu que la simple demande d'avis qu'il avait formulée auprès des Exécutifs régionaux concernant les projets que vous évoquez n'était pas strictement conforme aux prescrits de l'article 6, paragraphe 4, 3°, de la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980.

En conséquence, et à la demande des trois Exécutifs régionaux, il a été convenu de faire réétudier les projets que vous mentionnez par un groupe de travail composé des administrations nationale et régionales des transports.

Ce groupe de travail s'est réuni, le 31 mai dernier, sous la direction du responsable de l'administration nationale des transports.

Un rapport de cette réunion doit être transmis au cabinet de M. Dehaene qui doit prendre l'initiative de réunir à nouveau les cabinets régionaux au sujet des conclusions de ce rapport.

Dès que M. Dehaene aura organisé cette réunion de travail, je serai en mesure de présenter à l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale une proposition d'avis sur le projet de règlement que vous évoquez.

Comme vous l'avez compris, Madame Creyf, les situations que vous dénoncez sont au centre de mes préoccupations. Dans la mesure où ces situations touchent notamment des matières restées nationales, vous comprendrez que l'intervention de la Région à l'égard de ces pratiques illégales est malheureusement limitée; j'ai cependant pris contact avec les instances nationales compétentes pour convenir d'actions concertées.

Par ailleurs, l'Exécutif de ce 21 mai a marqué son accord sur l'affectation, au Service des transports de l'Agglomération, de sept contrôleurs supplémentaires, qui contribueront sans nul doute à rétablir un climat social acceptable au sein de la profession.

Je souscris volontiers à votre proposition de débattre de manière approfondie ces questions au sein de la Commision que vous présidez.

M. le Président. — Monsieur le Ministre, je crains que nous ne sortions du cadre des questions d'actualité avec des réponses aussi importantes!

QUESTION D'ACTUALITE DE MADAME CREYF A M. DESIR, MINISTRE DU LOGEMENT, DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA CONSERVATION DE LA NATURE ET DE LA POLITIQUE DE L'EAU, CONCERNANT «LES COMMANDES DE RECHERCHE POUR L'EPURATION DES EAUX DU NORD DE BRUXELLES»

DRINGENDE VRAAG VAN MEVROUW CREYF AAN DE HEER DESIR, MINISTER BELAST MET HUISVESTING, LEEFMILIEU, NATUURBEHOUD EN WATERBELEID, BETREFFENDE «DE ONDERZOEKSOPDRACHTEN VOOR WATERZUIVERING TEN NOORDEN VAN BRUSSEL»

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

Mevrouw Creyf. — Mijnheer de Voorzitter, Heren Ministers, Collega's, wij vernamen dat de Executieve op 31 mei jongstleden op voorstel van Minister Désir overeenkomsten heeft goedgekeurd tussen het Hoofdstedelijke Gewest, de ULB en de VUB betreffende de waterzuivering van Brussel-Noord.

Mijnheer de Minister, op de mondelinge vraag van de heer Vandenhaute hebt u reeds geantwoord wat de opdrachten precies inhouden.

Graag vernam ik dan nog het antwoord op de volgende vragen. Welke administratie begeleidt de opdrachten? Wordt het Brussels Instituut voor milieubeheer erbij betrokken?

M. le Président. — La parole est à M. Désir, Ministre.

M. Désir, Ministre du Logement, de l'Environnement, de la Conservation de la Nature et de la Politique de l'Eau. — Monsieur le Président, je serai bref.

Le contrôle ainsi que l'accompagnement des missions ont été confiés à notre administration.

Il s'agit, en effet, de la troisième phase d'une convention qu'ils ont menée ensemble depuis plusieurs années.

Ces missions ont pour but de préparer des travaux qui aboutiront à la conclusion de marchés publics, et non de faire réaliser une étude générale qui, elle, aurait pu être confiée à l'IBGE.

Enfin, des montants ont été réservés pour financer cette importante mission. Ils ont été imputés sur des crédits gérés par l'administration au sein du budget régional 1990 qui a été approuvé par notre Assemblée.

De Voorzitter. — Het woord is aan Mevrouw Creyf.

Mevrouw Creyf. — Mijnheer de Minister, heb ik goed begrepen dat het Brusselse Instituut voor milieubeheer niet is betrokken bij deze «waterdossiers»?

M. Désir, Ministre du Logement, de l'Environnement, de la Conservation de la Nature et de la Politique de l'Eau. — Il aurait dû être impliqué mais il ne l'est pas puisqu'il ne s'agit pas d'une étude que nous avons publiée à l'IBGE, mais, effectivement, de la troisième phase d'une convention menée ensemble depuis un certain temps.

Mevrouw Creyf. — Nochtans, heeft het Instituut bij wet uitdrukkelijk de bevoegheden gekregen.

QUESTION D'ACTUALITE DE M. COOLS A M. HOTYAT, SECRETAIRE D'ETAT ADJOINT AU MINISTRE-PRESIDENT DE L'EXECUTIF, CONCERNANT «L'ENGAGEMENT DE 12 CONTROLEURS AU SERVICE DE LA PROPRETE»

DRINGENDE VRAAG VAN DE HEER COOLS AAN DE HEER HOTYAT, STAATSSECRETARIS TOEGEVOEGD AAN DE MINISTER-VOORZITTER VAN DE EXECUTIEVE, BETREFFENDE «DE INDIENSTNEMING VAN 12 INSPECTEURS VOOR DE DIENST PROPERHEID»

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

M. Cools. — Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, Chers Collègues, l'Agglomération de Bruxelles aurait ou va effectuer très prochainement un recrutement de douze contrôleurs au service de la propreté: six par recrutement extérieur, six par sélection parmi le personnel actuel.

M. le Ministre peut-il m'indiquer les procédures de recrutement suivies ou qui vont l'être? Y a-t-il eu appel interne ou externe, par exemple par des encarts dans les journaux?

Par ailleurs, un jury neutre de sélection a-t-il été désigné, comme il est d'usage pour les recrutements au niveau des organisations publiques, ou est-il exact que le jury de sélection est uniquement composé de deux personnes, d'une part, un fonctionnaire des services concernés et, d'autre part, un membre d'un cabinet ministériel, ce qui serait assez curieux? Cela voudrait dire que les cabinets ministériels sélectionnent les agents engagés à l'Agglomération.

M. le Président. — La parole est à M. Hotyat, Secrétaire d'Etat.

M. Hotyat, Secrétaire d'Etat adjoint au Ministre-Président de l'Exécutif. — Monsieur le Président, Chers Collègues, un cadre provisoire de contrôleurs composé d'un chef-contrôleur et de douze contrôleurs est mis en place au service de la propreté publique. Il s'agit d'une des mesures d'amélioration que j'ai annoncées lors de la discussion du budget des dépenses de l'Agglomération dans l'exposé que j'ai fait en Commission. Cette mesure revêt un caractère de particulière urgence. Ce cadre est provisoire dans la mesure où il vaudra jusqu'à la mise en place du cadre de l'agence régionale de propreté.

La décision de principe avait été prise par l'Exécutif le 26 avril 1990, sous réserve d'approbation du budget. Compte tenu de l'urgence et du caractère provisoire de ce cadre, une procédure rapide et simplifiée a été adoptée pour pourvoir aux emplois.

Le responsable de cette équipe, son chef-contrôleur, est un agent statutaire, issu du corps des inspecteurs, grade le plus élevé au cadre de la collecte.

Six agents contractuels ont été recrutés sur la base de candidatures présentées principalement par les services de l'ORBEM. Le profil recherché, celui de conducteur d'équipes de manœuvres lourds, est tel que les candidats furent rares et que, sauf raison de non-correspondance flagrante au profil, c'est-à-dire une personne sans expérience, toutes les candidatures ont été acceptées, à l'essai, bien entendu.

Pour le recrutement interne des six autres contrôleurs, un appel aux candidatures a été lancé le 22 mai pour le 29 du même mois auprès des agents constituant la ligne hiérarchique actuelle: brigadiers, surveillants, chefs de secteur. Quarante-deux agents ont présenté leur candidature. Les candidats ont été auditionnés par le chef du service de la propreté publique en présence de mon représentant en la personne du directeur de cabinet. Pour les agents néerlandophones, l'agent statutaire le plus élevé en grade du rôle néerlandophone a également participé à cette audition. Les auditions se sont déroulées les 30 mai, 1er juin et 5 juin 1990. Une partie des candidats ont renoncé lorsqu'ils ont pris connaissance de l'horaire variable des prestations qui couvrent également le week-end. Les personnes les plus motivées dans l'amélioration du service de la propreté publique ont été retenues.

Comme cela fut expliqué à tous les candidats, les emplois sont provisoires et ceux qui ne donneront pas satisfaction réintégreront sans délai leur fonction initiale ou, dans le cas de personnes venues de l'extérieur, il sera renoncé à leurs services.

Je crois avoir ainsi répondu à la question qui m'a été adressée par l'honorable membre.

QUESTION D'ACTUALITE DE M. DRAPS A M. PICQUE, MINISTRE-PRESIDENT DE L'EXECUTIF, CONCERNANT «LES CAUSES ET CONSEQUENCES DE L'OPERATION «PORTES CLOSES» A L'ADMINISTRATION DE L'URBANISME»

DRINGENDE VRAAG VAN DE HEER DRAPS AAN DE HEER PICQUE, MINISTER-VOORZITTER VAN DE EXECUTIEVE, BETREFFENDE «DE OORZAKEN EN GEVOLGEN VAN DE OPERATIE «GESLOTEN DEUREN» BIJ DE ADMINISTRATIE VOOR STEDEBOUW»

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

M. Draps. — Monsieur le Président, il est heureusement peu fréquent de voir une administration se transformer en «maison close». C'est pourtant le cas actuellement de l'administration régionale de l'Urbanisme qui, sur instruction de

M. le Ministre-Président, a dû fermer ses portes au public et se raccorder aux abonnés absents durant tout le mois de juin.

Les fonctionnaires de cette administration ne peuvent plus, pendant cette même période, assister aux Commissions de concertation et se voient interdire toute sortie justifiée notamment par la nécessité d'apprécier *in situ* l'objet de certaines demandes qui sont à l'examen.

Pourrais-je connaître la cause de ces mesures et les effets qui en sont escomptés?

M. le Président. — La parole est à M. Picqué, Ministre-Président.

M. Picqué, Ministre-Président de l'Exécutif. — Monsieur le Président, nous avons souvent évoqué ici le problème des retards accusés par l'Administration de l'Urbanisme pour le traitement des dossiers de permis de bâtir ou de cerfiticats d'urbanisme.

Je rappelle d'ailleurs que certains membres honorables de l'opposition m'ont interpellé au sujet des retards qui s'étaient accumulés. Il est exact qu'actuellement, l'administration de l'Urbanisme qui, vous le savez, n'est pas très bien équipée, doit traiter de très nombreux dossiers. En quatre ans, leur nombre a augmenté de 50 p.c. et 500 dossiers étaient, il y a encore quelques semaines, en attente.

Ce retard est difficilement tolérable et, malgré les efforts des fonctionnaires, il convenait de prendre des mesures drastiques. J'ai donc rencontré les fonctionnaires — ne croyez pas que cette mesure a été prise de manière brutale et sans donner d'explications ou d'informations à l'administration et à ses fonctionnaires — et leur ai proposé de travailler, pendant tout le mois de juin, à bureaux fermés — je préfère cette expression à celle de maison close.

Cette mesure était nécessaire étant donné qu'un grand nombre d'appels téléphoniques perturbaient le travail des fonctionnaires, de même que les visites de personnes s'informant de l'état d'avancement de leur dossier.

Hier, il m'a été rapporté que l'ambiance de travail était bonne et que l'étude des dossiers progressait. Ainsi suis-je en mesure maintenant d'affirmer que, fin juin, un retard important sera résorbé. Il est donc évident que seuls les nouveaux dossiers introduits pendant le mois de juin seront gelés. J'insiste sur le fait que cette décision a été prise en concertation avec l'administration et qu'elle répondait à un besoin pressant. Nous avons d'ailleurs décidé de revoir les fonctionnaires à la fin du mois de juin pour évaluer les effets de cette mesure.

Je tiens à ajouter que nombre de ces fonctionnaires doivent faire face à d'énormes tâches à l'extérieur de l'administration. Il conviendra donc d'être plus sélectif sur les sorties des fonctionnaires qui en sont d'ailleurs tout à fait conscients.

Cette mesure s'imposait donc pour donner du crédit au travail administratif de notre Région. Les résultats qu'elle donnera seront sans doute positifs pour le monde économique également.

M. le Président. — La parole est à M. Draps.

M. Draps. — Qu'en est-il de l'absence desdits fonctionnaires au sein des Commissions de concertation communales?

M. Picqué, Ministre-Président de l'Exécutif. — Les fonctionnaires se rendront aux séances des Commissions de concertation à titre exceptionnel lorsqu'il s'agira de dossiers d'une très grande importance. Il donc vrai que, dans certaines Commissions, ils seront absents pendant ce temps.

QUESTION D'ACTUALITE DE M. DRAPS A M. CHABERT, MINISTRE DES FINANCES, DU BUDGET, DE LA FONCTION PUBLIQUE ET DES RELATIONS EXTERIEURES, CONCERNANT «LE LICENCIEMENT DE 28 AGENTS CONTRACTUELS SUBVENTIONNES A L'ADMINISTRATION REGIONALE»

DRINGENDE VRAAG VAN DE HEER DRAPS AAN DE HEER CHABERT, MINISTER BELAST MET FINANCIEN, BEGROTING, OPENBAAR AMBT EN EXTERNE BETREKKINGEN, BETREFFENDE «HET ONTSLAG VAN 28 GESUBSIDIEERDE CONTRACTUELEN BIJ DE GEWESTELIJKE ADMINISTRATIE»

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

M. Draps. — Monsieur le Président, M. le Ministre-Président vient de nous expliquer les mesures auxquelles il est contraint de recourir pour assurer un semblant de continuité, ou plutôt pour rattraper le retard dans certains services de son administration.

Il me paraît assez paradoxal d'apprendre, dans un même temps, que 28 agents contractuels subventionnés viennent de se voir notifier leur préavis. Certains d'entre eux comptent plus de cinq années de bons et loyaux services dans l'administration régionale.

L'Exécutif envisage-t-il de revenir sur la notification desdits préavis? Dans la négative, comment ces agents seront-ils dans leur service? Peut-être par des personnes qui seraient, à leur tour, détachées des cabinets ministériels correspondants car les possibilités de recrutement me paraissent problématiques à bref délai.

M. le Président. — La parole est à M. Chabert, Ministre.

M. Chabert, Ministre des Finances, du Budget, de la Fonction publique et des Relations extérieures. — Monsieur le Président, Chers Collègues, il faut d'abord rappeler que l'année passée, les 148 agents chômeurs mis au travail ont obtenu un contrat à durée d'un an comme contractuel subventionné.

Le Conseil de direction propose la prolongation de cent contrats. Pour 23 personnes, le Conseil de direction estime, sur avis des chefs de service, ne pas devoir renouveler les contrats.

Les personnes dont le contrat n'est pas renouvelé seront entendues par le Directeur général du personnel qui fera rapport au Conseil de direction avant la fin du mois, qui statuera définitivement à ce moment.

M. le Président. — La parole est à M. Draps.

M. Draps. — Puis-je en déduire, Monsieur le Ministre, qu'aucune décision définitive n'est prise parce qu'il y a des agents qui ont plus de cinq ans de service et qui font l'objet de la mesure dont vient de parler M. le Ministre?

M. le Président. — La parole est à M. Chabert, Ministre.

M. Chabert, Ministre des Finances, du Budget, de la Fonction publique et des Relations extérieures. — Monsieur le Président, j'ai répondu à la question.

QUESTION D'ACTUALITE DE M. CAUWELIER A M. PICQUE, MINISTRE-PRESIDENT DE L'EXECUTIF, CONCERNANT «LE REMPLACEMENT DES TUYAUX DE PLOMB ET L'OCTROI DE LA PRIME A LA RENOVATION»

DRINGENDE VRAAG VAN DE HEER CAUWELIER AAN DE HEER PICQUE, MINISTER-VOORZITTER VAN DE EXECUTIEVE, BETREFFENDE «DE VERVANGING VAN LODEN BUIZEN EN TOEKENNING VAN DE RENOVATIEPREMIE»

De Voorzitter. — De heer Cauwelier heeft het woord voor het stellen van zijn vraag.

De heer Cauwelier. — Mijnheer de Voorzitter, heren Ministers, Collega's, volgens een ULB-studie is loodvergiftiging ook in Brussel een plaag.

Op de interpellatie van de heer Huygens beaamde Minister Désir dat het probleem moet worden verholpen. Hij raadt de betrokkenen aan om de loden buizen te vervangen en beloofde daarrond campagne te voeren.

In de jongste brochure over de renovatiepremies wordt echter voor de vervanging van de loden buizen geen geld voorzien. In mijn opdracht telefoneerde een medewerker met Wooninfo. Op de vraag of de vervanging van loden buizen in aanmerking kan komen, werd geantwoord dat dat niet kon omdat het niet voorkomt in het reglement.

Mijnheer de Minister, is het niet wenselijk dat u het reglement voor de renovatiepremie aanpast opdat de wens van de heer Désir zou kunnen worden vervuld dat personen die nog de pech hebben om loden buizen te hebben in eigen huis, ze ook met een serieuze premie zouden kunnen vervangen?

De Voorzitter. — De heer Picqué, Minister-Voorzitter, heeft het woord.

De heer Picqué, Minister-Voorzitter van de Executieve. — Mijnheer de Voorzitter, Dames en Heren, volgens de ULB-studie dragen de loden buizen in de sanitaire installaties van oude huizen inderdaad bij tot een chronische loodvergiftiging die ook saturnisme genoemd wordt.

Dit aspect had onze aandacht getrokken binnen het raam van de hervorming van de renovatiepremie. De administratie heeft ons evenwel meegedeeld dat geen enkele premie-aanvraag nog voorzag in het gebruik van loden buizen voor de watertoevoer en dat de schaarse bestaande loden buizen bestemd zijn voor de waterafvoer. Wij hebben het derhalve niet noodzakelijk geacht bijkomende bepalingen uit te werken om feitelijke situaties te regelen.

Het is ook duidelijk dat de premie enkel op de vrijwillig verrichte werken slaat. Men kan toch niemand dwingen werken te verrichten waarvoor hij geen premie aanvraagt.

Een ander drukmiddel is het bouwreglement. Ik ben van plan een onderzoek te laten instellen over de gemeentelijke reglementen om te kunnen bepalen wat er moet gebeuren met de reglementering goedgekeurd door de toenmalige Agglomeratieraad. Ik zal deze gelegenheid te baat nemen om het gebruik van loden buizen in de waterleidingen te verbieden.

QUESTION D'ACTUALITE DE M. DE MARCKEN DE MERKEN A M. CHABERT, MINISTRE DES FINANCES, DU BUDGET, DE LA FONCTION PUBLIQUE ET DES RELATIONS EXTERIEURES, CONCERNANT «L'APPORT BRUXELLOIS DANS LE CADRE DE LA PARTICIPATION BELGE A L'EXPOSITION DE SEVILLE»

DRINGENDE VRAAG VAN DE HEER DE MARCKEN DE MERKEN AAN DE HEER CHABERT, MINISTER BELAST MET FINANCIEN, BEGROTING, OPENBAAR AMBT EN EXTERNE BETREKKINGEN, BETREFFENDE «HET BRUSSELSE BIJDRAGE IN HET KADER VAN DE BELGISCHE DEELNEMING AAN DE TENTOONSTELLING TE SEVILLA»

M. le Président. — La parole est à M. de Marcken de Merken pour poser sa question.

M. de Marcken de Merken. — Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, Chers Collègues, il est bon que notre Conseil s'occupe de temps en temps de matières internationales.

L'Exécutif a marqué son accord sur le principe d'un apport bruxellois spécifique — financier et matériel — dans le cadre de la participation belge à l'Exposition universelle, qui se tiendra à Séville du 20 avril au 12 octobre 1992.

M. le Ministre pourrait-il nous faire part de la teneur de cet accord?

M. le Président. — La parole est à M. Chabert, Ministre.

M. Chabert, Ministre des Finances, du Budget, de la Fonction publique et des Relations extérieures. — Monsieur le Président, la Région bruxelloise a effectivement donné son accord de principe quant à la participation à la construction d'un pavillon belge à l'Exposition de Séville. Les modalités de financement de cette participation sont encore à l'étude.

A titre de compensation pour l'apport financier, la Région sera associée à l'organisation et à l'aménagement du pavillon. Elle pourra disposer d'un espace d'exposition proportionnel à cet apport.

QUESTION D'ACTUALITE DE M. DE MARCKEN DE MERKEN A M. CHABERT, MINISTRE DES FINANCES, DU BUDGET, DE LA FONCTION PUBLIQUE ET DES RELATIONS EXTERIEURES CONCERNANT «LA REPRESENTATION DE L'EXECUTIF A L'ETRANGER ET AUX REUNIONS A CARACTERE INTERNATIONAL»

DRINGENDE VRAAG VAN DE HEER DE MARCKEN DE MERKEN AAN DE HEER CHABERT, MINISTER BELAST MET FINANCIEN, BEGROTING, OPENBAAR AMBT EN EXTERNE BETREKKINGEN, BETREFFENDE «DE VERTEGENWOORDIGING VAN DE EXECUTIEVE IN HET BUITENLAND EN OP DE INTERNATIONALE VERGADERINGEN»

M. le Président. — La parole est à M. de Marcken de Merken pour poser sa question.

M. de Marcken de Merken. — Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, Chers Collègues, l'Exécutif a marqué

son accord sur le protocole d'accord arrêtant le code de conduite et les procédures entre le Ministre des Relations Extérieures et ses collègues pour ce qui est de la représentation de l'Exécutif à l'étranger et aux réunions à caractère international.

M. le Ministre pourrait-il expliciter les termes «code de conduite» et «procédure»?

M. le Président. — La parole est à M. Chabert, Ministre.

M. Chabert, Ministre des Finances, du Budget, de la Fonction publique et des Relations extérieures. — Monsieur le Président, le protocole d'accord sur les relations extérieures approuvé par l'Exécutif a pour objectif la coordination de ces relations.

Ce protocole fixe les compétences de chaque Ministre en la matière, les procédures à suivre en cas de mission à l'étranger et en cas de visite étrangère, de même que les autorisations à obtenir par les fonctionnaires en cas de déplacement à l'étranger.

QUESTION D'ACTUALITE DE M. DE PATOUL A M. GRIJP, MINISTRE DE L'ECONOMIE, CONCERNANT «LA FERMETURE DE LA FABRIQUE DE CIGARETTES SAINT-MICHEL»

DRINGENDE VRAAG VAN DE HEER DE PATOUL AAN DE HEER GRIJP, MINISTER BELAST MET ECONOMIE, BETREFFENDE «DE SLUITING VAN DE SIGARETTENFABRIEK SAINT-MICHEL»

M. le Président. — La parole est à M. de Patoul, pour poser sa question.

M. de Patoul. — Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, Chers Collègues, ma question porte sur la fermeture de la manufacture Reynolds située à Molenbeek. J'aurais voulu savoir ce que l'Exécutif compte faire pour maintenir à cet endroit une activité industrielle. Je rappelle, par ailleurs, que cette fabrique, qui cesse sa production, a bénéficié d'aides régionales à l'expansion économique.

M. le Président. — La parole est à M. Grijp, Ministre.

M. Grijp, Ministre de l'Economie. — Monsieur le Président, Chers Collègues, l'usine Saint-Michel appartient au groupe multinational Reynolds-Gosset. Ce dernier a décidé de transplanter l'unité de production de Molenbeek à Trèves, en Allemagne. Environ 250 emplois sont touchés par cette décision. Cette opération aura apparemment lieu dans quatre mois et durerait plus ou moins deux ans.

Comme le bâtiment de Molenbeek se situe dans une zone mixte, l'Exécutif veillera à ce qu'il ne soit pas employé à d'autres fins qu'à une utilisation productive. Actuellement, nous n'avons en notre possession aucune demande et aucune proposition quant à son utilisation future.

La séance plénière du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale est levée.

De plenaire vergadering van de Brusselse Hoofdstedelijke Raad is gesloten.

(La séance est levée à 19 heures.)

(De vergadering wordt om 19 uur gesloten.)

ANNEXE

COUR D'ARBITRAGE

En application de l'article 77 de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour d'arbitrage, la Cour d'arbitrage notifie:

— la question préjudicielle posée par la Cour de cassation par arrêt du 19 mars 1990 en cause de Bernard Sole (n° 189 du rôle);

— la question préjudicielle posée par le tribunal de première instance de Mons par jugement du 4 avril 1990 en cause de Gausin contre Martin (n° 190 du rôle);

— la question préjudicielle posée par le Conseil d'Etat par arrêt du 24 avril 1990 dans l'affaire de la commune de Lanaken contre la Communauté flamande (n° 192 du rôle).

Pour information.

En application de l'article 113 de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour d'arbitrage, la Cour d'arbitrage notifie:

— l'arrêt n° 18/90 rendu le 23 mai 1990, en cause le recours en annulation:

• de la loi du 9 août 1988 portant modification de la loi communale, de la loi électorale communale, de la loi organique des centres publics d'aide sociale, de la loi provinciale, du Code électoral, de la loi organique des élections provinciales et de la loi organisant l'élection simultanée pour les chambres législatives et les conseils provinciaux;

• des articles 2 et 3 de la loi du 8 août 1988 modifiant la loi électorale communale, coordonnée le 4 août 1932, en vue d'adapter les bulletins de votes, introduit le 3 février 1989 par G. Deleu et autres (inscrit sous le n° 88 du rôle);

— l'arrêt n° 19/90 rendu le 31 mai 1990, en cause le recours en suspension et annulation des articles 272 à 275 de la loi-programme du 22 décembre 1989, introduit par l'UPEA (inscrit sous le n° 188 du rôle).

Pour information.

BIJLAGE

ARBITRAGEHOF

In uitvoering van artikel 77 van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Arbitragehof, geeft het Arbitragehof kennis van:

— de prejudiciële vraag gesteld door het Hof van Cassatie bij arrest van 19 maart 1990 in zake van Bernard Sole (nr. 189 van de rol);

— de prejudiciële vraag gesteld door de rechtbank van eerste aanleg te Bergen door vonnis van 4 april 1990 in de zaak van Gausin tegen Martin (nr. 190 van de rol);

— de prejudiciële vraag gesteld door de Raad van State, bij arrest van 24 april 1990 in de zaak van de gemeente Lanaken tegen de Vlaamse Gemeenschap (nr. 192 van de rol).

Ter informatie.

In uitvoering van artikel 113 van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Arbitragehof, geeft het Arbitragehof kennis van:

— het arrest nr. 18/90 uitgesproken op 23 mei 1990 tot vernietiging van:

• de wet van 9 augustus 1988 tot wijziging van de gemeentewet, de gemeentekieswet, de organieke wet betreffende de openbare centra voor maatschappelijk welzijn, de provinciewet, het Kieswetboek, de wet tot regeling van de provincieraadsverkiezingen en de wet tot regeling van de gelijktijdige parlements- en provincieraadsverkiezingen;

• de artikelen 2 en 3 van de wet van 8 augustus 1988 tot wijziging van de gemeentekieswet, gecoördineerd op 4 augustus 1932, met het oog op het aanpassen van de stembiljetten, ingesteld op 3 februari 1989 door G. Deleu en anderen (ingeschreven onder nr. 88 van de rol);

— het arrest nr. 19/90 uitgesproken op 31 mei 1990, in zake het beroep tot schorsing en vernietiging van artikelen 272 tot 275 van de programmawet van 22 december 1989, ingesteld door de BVVO (ingeschreven onder nr. 188 van de rol).

Ter informatie.

43.447 — E. Guyot, s. a., Bruxelles