N. 10 — Session 1998-1999

Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale

Séance plénière du vendredi 5 février 1999

SEANCE DE L'APRES-MIDI

SOMMAIRE

Pages

EXCUSES 386

QUESTIONS D'ACTUALITE:

— De M. Dominiek Lootens-Stael à MM. Charles Picqué, ministre-président du Gouvernement, et Hervé Hasquin, ministre de l'Aménagement du Territoire, des Travaux publics et du Transport, concernant « la grève de conducteurs de métro de la STIB » 386

— Question d'actualité jointe de M. Thierry de Looz-Corswarem concernant « l'insécurité dans les transports en commun de Bruxelles » 386

— De M. Sven Gatz à M. Hervé Hasquin, ministre de l'Aménagement du Territoire, des Travaux publics et du Transport, concernant « le néerlandais utilisé dans le règlement régional d'urbanisme » 387

— De M. Michel Lemaire à M. Rufin Grijp, ministre de la Fonction publique, du Commerce extérieur, de la Recherche scientifique, de la Lutte contre l'Incendie et de l'Aide médicale urgente, concernant « l'état de délabrement du Musée du Feu » 388

— De M. Thierry de Looz-Corswarem à M. Charles Picqué, ministre-président du Gouvernement, concernant « l'état de délabrement du mur d'enceinte classé du Rouge-Cloître » 389

— De M. Willem Draps à M. Didier Gosuin, ministre de l'Environnement et de la Politique de l'Eau, de la Rénovation, de la Conservation de la Nature et de la Propreté publique, concernant « l'état de certaines voiries gérées par l'IBGE » 389

Zitting 1998-1999

Brusselse Hoofdstedelijke Raad

Plenaire vergadering van vrijdag 5 februari 1999

NAMIDDAGVERGADERING

INHOUDSOPGAVE

Blz.

VERONTSCHULDIGD 386

DRINGENDE VRAGEN:

— Van de heer Dominiek Lootens-Stael aan de heren Charles Picqué, minister-voorzitter van de Regering, en Hervé Hasquin, minister belast met Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer, betreffende « de staking bij het besturingspersoneel van de MIVB-metrostellen » 386

— Toegevoegde dringende vraag van de heer Thierry de Looz-Corswarem betreffende « de onveiligheid in het openbaar vervoer te Brussel » 386

— Van de heer Sven Gatz aan de heer Hervé Hasquin, minister belast met Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer, betreffende « het gebruik van het Nederlands bij de gewestelijke stedenbouwkundige verordening » 387

— Van de heer Michel Lemaire aan de heer Rufin Grijp, minister belast met Openbaar Ambt, Buitenlandse Handel, Wetenschappelijk Onderzoek, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp, betreffende « de verloedering van het brandweermuseum » 388

— Van de heer Thierry de Looz-Corswarem aan de heer Charles Picqué, minister-voorzitter van de Regering, betreffende « het verval van de beschermde omheiningsmuur van het Rood-Klooster » 389

— Van de heer Willem Draps aan de heer Didier Gosuin, minister belast met Leefmilieu en Waterbeleid, Renovatie, Natuurbehoud en Openbare Netheid, betreffende « de staat van bepaalde wegen beheerd door het BIM » 389

Pages

INTERPELLATIONS :

— De M. Dominique Harmel à MM. Jos Chabert, ministre de l'Economie, des Finances, du Budget, de l'Energie et des Relations extérieures, et Hervé Hasquin, ministre de l'Aménagement du Territoire, des Travaux publics et du Transport, concernant « l'implantation de bureaux européens à la plaine des manœuvres » 390

— Interpellation jointe de M. Bernard Clerfayt concernant « l'implantation à Bruxelles des bâtiments européens » 390

Reprise de la discussion. — *Orateurs :* **Mmes Marie Nagy, Françoise Dupuis, M. Hervé Hasquin,** ministre de l'Aménagement du Territoire, des Travaux publics et du Transport et, **M. Dominique Harmel** 390

— De Mme Evelyne Huytebroeck à M. Hervé Hasquin, ministre de l'Aménagement du Territoire, des Travaux publics et du Transport, concernant « les réactions du Gouvernement bruxellois aux propositions des ministres du Transport du Gouvernement fédéral, du Gouvernement wallon et du Gouvernement flamand visant à améliorer la mobilité vers Bruxelles » 394

— Interpellation jointe de M. Jean-Pierre Cornelissen concernant « les réactions du Gouvernement bruxellois quant à la décision du ministre du Transport du Gouvernement flamand d'élargir le Ring nord et aux conséquences de cette décision sur la mobilité à Bruxelles » 394

Discussion. — *Orateurs :* **Mme Evelyne Huytebroeck, M. Jean-Pierre Cornelissen, Mme Michèle Carthé, M. Dominique Harmel, M. Hervé Hasquin,** ministre de l'Aménagement du Territoire, des Travaux publics et du Transport, **Mme Evelyne Huytebroeck, M. Jean-Pierre Cornelissen et M. Hervé Hasquin,** ministre de l'Aménagement du Territoire, des Travaux publics et du Transport 395

— De M. François Roelants du Vivier à M. Didier Gosuin, ministre de l'Environnement et de la Politique de l'Eau, de la Rénovation, de la Conservation de la Nature et de la Propreté publique, concernant « les suites de la mise en demeure de la Belgique par la Commission européenne dans le dossier du projet d'incinérateur à Drogenbos » 402

Discussion. — *Orateurs :* **M. François Roelants du Vivier, Mmes Françoise Dupuis, Béatrice Fraiteur, M. Alain Adriaens, Mme Andrée Guillaume-Vanderroost et M. Didier Gosuin,** ministre de l'Environnement et de la Politique de l'Eau, de la Rénovation, de la Conservation de la Nature et de la Propreté publique 402

Blz.

INTERPELLATIES :

— Van de heer Dominique Harmel tot de heren Jos Chabert, minister belast met Economie, Financiën, Begroting, Energie en Externe Betrekkingen, en Hervé Hasquin, minister belast met Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer, betreffende « de vestiging van Europese kantoren op het oefenplein » 390

— Toegevoegde interpellatie van de heer Bernard Clerfayt betreffende « de vestiging van de Europese gebouwen in Brussel » 390

Hervatting van de bespreking. — *Sprekers :* **de dames Marie Nagy, Françoise Dupuis, de heer Hervé Hasquin,** minister belast met Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer, en **de heer Dominique Harmel** 390

— Van mevrouw Evelyne Huytebroeck tot de heer Hervé Hasquin, minister belast met Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer, betreffende « de reacties van de Brusselse Regering op de voorstellen van de ministers van Vervoer van de Federale Regering, van de Vlaamse Regering en van de Waalse Regering om de mobiliteit naar Brussel te verbeteren » 394

— Toegevoegde interpellatie van de heer Jean-Pierre Cornelissen betreffende « de reacties van de Brusselse Regering op de beslissing van de Vlaamse minister van Vervoer om de ringweg-noord te verbreden en de gevolgen van deze beslissing voor de mobiliteit in Brussel » 394

Bespreking. — *Sprekers :* **mevrouw Evelyne Huytebroeck, de heer Jean-Pierre Cornelissen, mevrouw Michèle Carthé, de heer Dominique Harmel, de heer Hervé Hasquin,** minister belast met Ruimtelijke Ordening, Openbare Weken en Vervoer, **mevrouw Evelyne Huytebroeck, de heer Jean-Pierre Cornelissen en de heer Hervé Hasquin,** minister belast met Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer 395

— Van de heer François Roelants du Vivier tot de heer Didier Gosuin, minister belast met Leefmilieu en Waterbeleid, Renovatie, Natuurbehoud en Openbare Netheid, betreffende « de gevolgen van de ingebrekestelling van België door de Europese Commissie in het dossier van de verbrandingsinstallatie van Drogenbos » 402

Bespreking. — *Sprekers :* **de heer François Roelants du Vivier, de dames Françoise Dupuis, Béatrice Fraiteur, de heer Alain Adriaens, mevrouw Andrée Guillaume-Vanderroost et de heer Didier Gosuin,** minister belast met Leefmilieu en Waterbeleid, Renovatie, Natuurbehoud en Openbare Netheid 402

Pages

VOTES NOMINATIFS :

Vote nominatif sur l'ensemble du projet d'ordonnance portant assentiment au Traité d'Amsterdam modifiant le Traité sur l'Union européenne, les Traités instituant les Communautés européennes et certains actes connexes, à l'annexe, aux Protocoles 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 et 13 et à l'Acte final, faits à Amsterdam le 2 octobre 1997 (nos A-297/1 et 2-1998/1999) 407

Vote nominatif sur l'ensemble de la proposition de résolution (MM. Armand De Decker, François Roelants du Vivier, Eric van Weddingen, Mmes Françoise Dupuis, Michèle Carthé, M. Dominique Harmel, Mme Marie Nagy, MM. Walter Vandenbossche, Guy Vanhengel et Michiel Vandenbussche) relative au Traité d'Amsterdam modifiant le Traité sur l'Union européenne, les Traités instituant les Communautés européennes et certains actes connexes (no A-315/1 — 1998/1999) 408

QUESTIONS ORALES :

— De M. Dominiek Lootens-Stael à M. Charles Picqué, ministre-président du Gouvernement, concernant « le journal *Le Wolvendael* de la commune d'Uccle » 408

— De Mme Françoise Schepmans à M. Jos Chabert, ministre de l'Economie, des Finances, du Budget, de l'Energie et des Relations extérieures, concernant « les résultats de la récente visite du ministre à Londres » 410

— De M. André Drouart à M. Charles Picqué, ministre-président du Gouvernement, concernant « la participation du Gouvernement bruxellois aux projets envisagés sur le site de l'école vétérinaire » 411

— De Mme Marie Nagy à M. Charles Picqué, ministre-président du Gouvernement, concernant « le Collège juridictionnel de la Région de Bruxelles-Capitale » 412

— De M. Dominiek Lootens-Stael à M. Didier Gosuin, ministre de l'Environnement et de la Politique de l'Eau, de la Rénovation, de la Conservation de la Nature et de la Propreté publique, concernant « les éventuelles poursuites contre la Région de Bruxelles-Capitale en raison des déficiences de sa politique d'épuration des eaux » 413

Blz.

NAAMSTEMMINGEN :

Naamstemming over het geheel van het ontwerp van ordonnantie houdende instemming met het Verdrag van Amsterdam houdende wijziging van het Verdrag betreffende de Europese Unie, de Verdragen tot oprichting van de Europese Gemeenschappen en sommige bijbehorende akten, en met de bijlage, met de Protocollen 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 en 13 en met de Slotakte, opgemaakt te Amsterdam op 2 oktober 1997 (nrs. A-297/1 en 2-1998/1999) 407

Naamstemming over het geheel van het voorstel van resolutie (de heren Armand De Decker, François Roelants du Vivier, Eric van Weddingen, de dames Françoise Dupuis, Michèle Carthé, de heer Dominique Harmel, mevrouw Marie Nagy, de heren Walter Vandenbossche, Guy Vanhengel en Michiel Vandenbussche) inzake het Verdrag van Amsterdam houdende wijziging van het Verdrag betreffende de Europese Unie, de Verdragen tot oprichting van de Europese Gemeenschappen en sommige bijbehorende akten (nr. A-315/1 — 1998/1999) 408

MONDELINGE VRAGEN :

— Van de heer Dominiek Lootens-Stael aan de heer Charles Picqué, minister-voorzitter van de Regering, betreffende « het blad *Le Wolvendael* van de gemeente Ukkel » 408

— Van mevrouw Françoise Schepmans aan de heer Jos Chabert, minister belast met Economie, Financiën, Begroting, Energie en Externe Betrekkingen, betreffende « de resultaten van het recent bezoek dat de minister aan Londen heeft gebracht » 410

— Van de heer Drouart aan de heer Charles Picqué, minister-voorzitter van de Regering, betreffende « de medewerking van de Brusselse Regering aan de projecten voor de locatie van de veeartsenijschool » 411

— Van mevrouw Marie Nagy aan de heer Charles Picqué, minister-voorzitter van de Regering, betreffende « het Rechtscollege van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest » 412

— Van de heer Dominiek Lootens-Stael aan de heer Didier Gosuin, minister belast met Leefmilieu en Waterbeleid, Renovatie, Natuurbehoud en Openbare Netheid, betreffende « de mogelijke vervolging van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest omwille van zijn manklopend waterzuiveringsbeleid » 413

PRESIDENCE DE **M. JEAN-PIERRE CORNELISSEN,** VICE-PRESIDENT
VOORZITTERSCHAP VAN **DE HEER JEAN-PIERRE CORNELISSEN,** ONDERVOORZITTER

— *La séance plénière est ouverte à 14 h 35.*

De plenaire vergadering wordt geopend om 14.35 uur.

M. le Président. — Je déclare ouverte la séance plénière du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale du vendredi 5 février 1999.

Ik verklaar de plenaire vergadering van de Brusselse Hoofdstedelijke Raad van vrijdag 5 februari 1999.

EXCUSES — VERONTSCHULDIGD

M. le Président. — Ont prié d'excuser leur absence: MM. Michel Hecq et Philipppe Rozenberg.

Verontschuldigen zich voor hun afwezigheid: de heren Michel Hecq en Philippe Rozenberg.

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. DOMINIEK LOOTENS-STAEL A MM. CHARLES PICQUE, MINISTRE-PRESIDENT DU GOUVERNEMENT, ET HERVE HASQUIN, MINISTRE DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE, DES TRAVAUX PUBLICS ET DU TRANSPORT, SUR «LA GREVE DES CONDUCTEURS DE METRO DE LA STIB»

QUESTION D'ACTUALITE JOINTE DE M. THIERRY DE LOOZ-CORSWAREM SUR «L'INSECURITE DANS LES TRANSPORTS EN COMMUN DE BRUXELLES»

DRINGENDE VRAAG VAN DE HEER DOMINIEK LOOTENS-STAEL AAN DE HEREN CHARLES PICQUE, MINISTER-VOORZITTER VAN DE REGERING, EN HERVE HASQUIN, MINISTER BELAST MET RUIMTELIJKE ORDENING, OPENBARE WERKEN EN VERVOER, OVER «DE STAKING BIJ HET BESTURINGSPERSONEEL VAN DE MIVB-METROSTELLEN»

TOEGEVOEGDE DRINGENDE VRAAG VAN DE HEER THIERRY DE LOOZ-CORSWAREM OVER «DE ONVEILIGHEID IN HET OPENBAAR VERVOER TE BRUSSEL»

De Voorzitter. — Het woord is aan de heer Lootens-Stael voor het stellen van zijn vraag.

De heer Dominiek Lootens-Stael. — Mijnheer de Voorzitter, vorig jaar al wilde ik de minister interpelleren over het toenemend geweld in en om de metro. Die vraag werd echter naar de commissie verwezen en uiteindelijk zelfs naar de prullenmand. Spijtig genoeg moet ik nog eens op deze problematiek terugkomen. Vorige week woensdag is immers een trambestuurder aan het kerkhof van Jette door een aantal vreemdelingen overvallen en zaterdag werd een trambestuurder met een revolver bedreigd.

Een paar Marokkanen vond het zondagavond nodig een metrobestuurder zomaar voor de lol, zonder enige aanleiding, in elkaar te slaan. De man werd in het ziekenhuis opgenomen en was vijf dagen werkonbekwaam. Op de radio zegde Werner Daems, de voorzitter van de raad van bestuur van de MIVB, dat in 1997 het aantal incidenten waarbij bestuurders van de MIVB betrokken raakten, gestegen is van 46 tot 104. Dit is toch een tekenend cijfer. Nog tekenender is de stijging van het aantal dagen werkonbekwaamheid tengevolge van dergelijke incidenten, namelijk van 221 naar 436.

De criminaliteit in en rond het openbaar vervoer rijst de pan uit. Ik verneem weliswaar dat de minister een schrijven heeft gericht tot de minister van Binnenlandse Zaken, waarin hij hem vraagt meer rijkswachters te laten patrouilleren in en om het openbaar vervoer, meer bepaald de metro. Dat lijkt mij een stap in de goede richting.

Maar vorig jaag werd de dienst Algemeen Toezicht helemaal door elkaar gegooid en zelfs onthoofd. Een paar personen werd zonder duidelijke redenen buiten gegooid. Dit kon blijkbaar gemakkelijker dan maatregelen te nemen om de veiligheid van de personeelsleden van de MIVB te garanderen.

Graag vernam ik van de minister welke feiten zich juist hebben voorgedaan, welke conclusies hij daaruit trekt en welke maatregelen hij heeft genomen.

M. le Président. — La parole est à M. de Looz-Corswarem pour poser sa question jointe.

M. Thierry de Looz-Corswarem. — Monsieur le Président, messieurs les ministres, mesdames, messieurs, le 2 février dernier, le personnel roulant de la STIB s'est, à juste titre, mis en grève pour attirer l'attention sur la montée de la violence, donc de l'insécurité, dans les transports en commun bruxellois et autour de ceux-ci. A titre d'exemple, les agressions contre le personnel roulant sont passées de 46 unités en 1997 à 104 unités en 1998.

Monsieur le ministre, qu'envisagez-vous pour briser la dynamique de la violence et donc de l'insécurité dans les transports en commun bruxellois?

De Voorzitter. — Het woord is aan minister Hasquin.

De heer Hervé Hasquin, minister belast met Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer. — Mijnheer de Voorzitter, de aanleiding van het incident maandagavond, 1 februari, in het metrostation Clémenceau was de herrie die een paar jon-

geren in een van de rijtuigen maakten. Ze trokken aan de noodrem. De bestuurder begaf zich daarna ter plaatse om het rijtuig weer in werking te kunnen brengen. Hierbij werd hij in elkaar geslagen. Hij kon nog op eigen kracht het metrostel tot aan het Zuidstation rijden, vanwaar men hem met een ziekenwagen naar het ziekenhuis heeft gevoerd.

Depuis lors, la STIB a pris un certain nombre de mesures de sécurité supplémentaires, sur lesquelles vous me permettrez de ne pas m'étendre pour des raisons évidentes.

Nous comptons également engager à la STIB du personnel de surveillance complémentaire. Par ailleurs, en ma qualité de ministre de tutelle de la STIB, je me suis adressé au ministre de l'Intérieur ainsi qu'au commandant de gendarmerie du district de Bruxelles, en vue d'accroître les effectifs de la brigade de gendarmerie du métro pour que se multiplient les patrouilles.

Hier, j'ai assisté à des réunions avec un certain nombre de responsables des contrôles de sécurité de la STIB et tout à l'heure, je devrai participer à d'autres réunions, ce qui m'obligera à vous quitter.

En guise de conclusion, je voudrais dire que, personnellement, j'élabore un certain nombre de mesures en rapport avec la sécurité. Mais je vous mets en garde contre des statistiques, qui ont été répandues étourdiment, semble-t-il, à l'initiative de l'un ou l'autre agent de la STIB, ces deux ou trois derniers jours, sur le problème de la délinquance dans les transports en commun bruxellois.

En effet, si l'on considère ces chiffres d'un œil tant soit peu critique et si l'on pose quelques questions, on s'aperçoit que d'une année ou d'un mois à l'autre, on compare des pommes, des poires, des citrouilles. Or, rien n'est comparable. Rien!

Les pics de délinquance apparaissent parfois tout simplement parce que certains types de délinquants sont subitement pris en considération dans les statistiques alors qu'ils ne l'étaient pas trois mois auparavant.

Rien n'est comparable, je demande donc la plus extrême prudence et un maximum de réserve quant à l'interprétation de ces documents, qui ne sont pas fiables dans l'état actuel des choses. D'autant plus que ces documents, que d'aucuns ont mis, de façon peut-être perverse, en circulation, font l'économie totale des seules statistiques vraiment fiables, dont nous disposons jusqu'à présent: celles établies en liaison avec la STIB et la gendarmerie sur le problème de la sécurité dans le réseau souterrain de la STIB.

De Voorzitter. — Het woord is aan de heer Lootens-Stael.

De heer Dominiek Lootens-Stael. — Mijnheer de Voorzitter, ik vernam ook dat er in de nachtelijke uren geen patrouilles meer zijn op de metrolijn Delta-Koning Boudewijn. Vroeger waren er wel dergelijke patrouilles. Aanvankelijk was er zelfs een hondenpatrouille. Die werd naderhand afgeschaft om de dieren te sparen. Nu is er dus helemaal niets meer.

De minister zal mij willen geloven wanneer ik hem zeg dat deze maatregel op ongeloof stuit bij de personeelsleden van de metro. Op het ogenblik hebben we zelfs geen statistieken nodig om vast te stellen dat de situatie van kwaad naar erger evolueert. De criminaliteit heeft zich de jongste tijd misschien wel verplaatst van ondergrond naar bovengrond, maar ze blijft bestaan.

De cijfers die ik vermeldde, komen van de voorzitter van de raad van bestuur van de MIVB. Indien die cijfers niet juist zijn, waarom worden ze dan de wereld in gestuurd?

M. le Président. — La parole est à M. Hasquin, ministre.

M. Hervé Hasquin, ministre de l'Aménagement du Territoire, des Travaux publics et du Transport. — Monsieur le Président, je crois avoir répondu sur cet aspect statistique. En l'état actuel des choses, étant donné leur caractère incomplet et incomparable — dans le sens plein du terme — d'une année à l'autre, il est impossible de tirer des conclusions. Je suis formel.

M. le Président. — La parole est à M. de Looz-Corswarem.

M. Thierry de Looz-Corswarem. — Monsieur le ministre, les agressions contre le personnel roulant qui passent de 46 à 104, vous les niez aussi?

M. le Président. — La parole est à M. Hasquin, ministre.

M. Hervé Hasquin, ministre de l'Aménagement du Territoire, des Travaux publics et du Transport. — Je suis heureux de votre sous-question: elle constitue un bel exemple de ce que je vous disais à propos des statistiques. On voit apparaître le terme « agressions » et on a l'impression qu'elles ont doublé; telles que présentées, il semble que deux fois plus de gens aient sorti un revolver ou voulu voler la caisse. Or, sous ce label « agressions », on retrouve au moins 50 % de cas où des automobilistes se sont invectivés avec le wattman ou le chauffeur de bus du fait d'embouteillages qui les rendaient furieux.

De grâce, prudence dans l'interprétation de ces chiffres. Les statistiques ont été mal établies: je trouve pervers et scandaleux qu'un agent de la STIB ait pris la responsabilité de diffuser des documents qui, non accompagnés d'explications, jettent la confusion la plus totale. C'est irresponsable.

De heer Dominiek Lootens-Stael. — Het was de voorzitter van de MIVB!

M. Hervé Hasquin, ministre de l'Aménagement du Territoire, des Travaux publics et du Transport. — Même si c'est le président, c'est irresponsable.

M. Thierry de Looz-Corswarem. — Monsieur le ministre, on voit très peu la brigade de gendarmerie du métro et encore moins le soir.

M. le Président. — Monsieur de Looz-Corswarem, nous n'allons pas ouvrir un débat à ce sujet. Vous avez posé une question supplémentaire; c'est terminé.

DRINGENDE VRAAG VAN DE HEER SVEN GATZ AAN DE HEER HERVE HASQUIN, MINISTER BELAST MET RUIMTELIJKE ORDENING, OPENBARE WERKEN EN VERVOER, OVER «HET GEBRUIK VAN HET NEDERLANDS BIJ DE GEWESTELIJKE STEDENBOUWKUNDIGE VERORDENING»

QUESTION D'ACTUALITE DE M. SVEN GATZ, A M. HERVE HASQUIN, MINISTRE DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE, DES TRAVAUX PUBLICS ET DU TRANSPORT, SUR «LE NEERLANDAIS UTILISE DANS LE REGLEMENT REGIONAL D'URBANISME»

De Voorzitter. — De heer Gatz heeft het woord voor het stellen van de vraag.

De heer Sven Gatz. — Mijnheer de Voorzitter, in 1997 werd de gewestelijke stedenbouwkundige verordening aan een

openbaar onderzoek onderworpen. Vanuit vele hoeken kwam er toen kritiek op de kwaliteit van het Nederlands in deze tekst. Onder meer de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie verwees hiernaar in haar negatief advies.

In een interpellatie hierover had collega Vanhengel het over « schabouwelijk » Nederlands. De minister beloofde beterschap en nam zich voor verkeerd taalgebruik in de toekomst te vermijden.

In de Regering werd toen overeengekomen de Nederlandse tekst door externe experts te laten nakijken. Ik herinner mij dat een vertalersschool zou worden aangesproken. Van 19 november tot 21 december 1998 ging de verordening opnieuw in openbaar onderzoek. Om procedureredenen werd het vorig ontwerp samen met een nieuwe titel VII, opnieuw in zijn geheel het voorwerp van openbaar onderzoek. Uit onderzoek dat ik terzake heb laten uitvoeren, en uit informatie die ik verkreeg onder andere via een architectenvereniging, is gebleken dat het Nederlands wel wat is verbeterd, maar nog altijd niet correct is. Er zijn trouwens verschillen tussen de Franse en de Nederlandse tekst.

Wat heeft de minister gedaan om tegemoet komen aan de opmerkingen na het eerste openbaar onderzoek met betrekking tot het gebruik van het Nederlands?

Wenst de minister in het belang van de rechtszekerheid en uit respect voor de twee officiële talen een correcte verordening?

De Voorzitter. — Het woord is aan de heer Hasquin, minister.

De heer Hervé Hasquin, minister belast met Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer. — Mijnheer de Voorzitter, de heer Gatz wil weten wat er, naar aanleiding van de opmerkingen van de GOC betreffende de Nederlandstalige versie van titels I tot VI van het ontwerp van GSV, die van 17 maart tot 18 april 1997 aan een openbaar onderzoek werden onderworpen, tot hiertoe gedaan werd.

De teksten werden ingevolge dit advies geanalyseerd door een beëdigd vertaler die, in juni 1997, de vertaling voor eensluidend verklaarde.

Ik had toen reeds, en dit naar aanleiding van een gelijkaardige vraag als deze van de heer Gatz, de gelegenheid gekregen om te verduidelijken dat het onrealistisch zou zijn te beweren dat de Brusselse Hoodstedelijke Regering, waarin drie Nederlandstalige ministers of staatssecretarissen zitting hebben, geen enkel bezwaar opwierp over kapitale fouten in de Nederlandstalige versie van voormelde teksten.

Dit gezegd zijnde werd toen al beslist om sommige tijdens het openbaar onderzoek aan het licht gebrachte stilistische fouten of te letterlijke vertalingen te corrigeren.

De Raad van State besliste evenwel op 3 juni 1998 dat sommige gemeenten geen rekening hebben gehouden met de wettelijke vormvereisten aangaande het openbaar onderzoek zodat dit heropgestart dient te worden. Dezelfe teksten moesten bijgevolg opnieuw ter openbaar onderzoek worden voorgelegd. Ik heb reeds eerder toegelicht en ga er dus niet langer over uitweiden.

Wat betreft titel VII dient opgemerkt dat de adviezen, waarin de vertaling algemeen wordt bekritiseerd, geen diepgang hebben omdat ze geen concrete voorbeelen geven. De bevoegde dienst van het bestuur heeft deze vertaling nagekeken en heeft gemeld dat er geen tegenstrijdigheden in te bespeuren zijn.

Bepaalde gemeenten hebben dan weer gewezen op stilistische of al te letterlijke vertaalfouten die in de definitieve versie zullen worden weggewerkt.

Ten slotte deel ik u mee dat ik aan het Centrum voor Nederlandse Rechtstaal van de KUL heb gevraagd om de Nederlandstalige versie na te kijken en te corrigeren. Het gaat daarbij meer bepaald om de wijzigingen die tijdens het openbaar onderzoek zijn voorgesteld.

QUESTION D'ACTUALITE DE M. MICHEL LEMAIRE A M. RUFIN GRIJP, MINISTRE DE LA FONCTION PUBLIQUE, DU COMMERCE EXTERIEUR, DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE, DE LA LUTTE CONTRE L'INCENDIE ET DE L'AIDE MEDICALE URGENTE, SUR « L'ETAT DE DELABREMENT DU MUSEE DU FEU »

DRINGENDE VRAAG VAN DE HEER MICHEL LEMAIRE AAN DE HEER RUFIN GRIJP, MINISTER BELAST MET OPENBAAR AMBT, BUITENLANDSE HANDEL, WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK, BRANDBESTRIJDING EN DRINGENDE MEDISCHE HULP OVER « DE VERLOEDERING VAN HET BRANDWEERMUSEUM »

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

M. Michel Lemaire. — Monsieur le Président, monsieur le ministre, mon intervention se veut sympathique: j'aimerais savoir dans quelle mesure nous pouvons venir en aide à cette ASBL du Musée du Feu.

D'après mes informations, elle était constituée d'un groupe d'amateurs, de collectionneurs d'objets ayant un rapport avec la lutte contre le feu. Ils bénéficiaient d'un lieu qui leur permettait de stocker du matériel; il s'agissait d'un ancien hangar de la STIB. Suite à l'état de délabrement de cet endroit, il apparaît qu'il n'est plus ouvert au public; une partie de la collection a dû être dispersée. Les responsables se trouvent dans l'embarras. Du fait de cette évolution malheureuse, ils craignent de devoir cesser leurs activités ou de devoir gérer des biens répartis en plusieurs locaux.

Monsieur Grijp, ma demande est relative à l'exercice de votre compétence: sera-t-il possible d'agir à l'égard d'une telle initiative bien sympathique?

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

M. Rufin Grijp, ministre de la Fonction publique, du Commerce extérieur, de la Recherche scientifique, de la Lutte contre l'Incendie et de l'Aide médicale urgente. — Monsieur le Président, chers collègues, le bâtiment dans lequel le musée du feu a trouvé abri est dans un tel état de délabrement que la sécurité des visiteurs ne peut plus être garantie. Des morceaux se détachent de la verrière. Par ailleurs, ce bâtiment abrite encore des véhicules du service d'incendie en voie d'être rebutés, ce qui ne rend pas les lieux plus attrayants. L'humidité et l'absence de chauffage rendent impossible l'ouverture du musée en hiver. Ces conditions mettent d'ailleurs en péril la conservation même de certaines pièces de collection, comme par exemple les uniformes.

L'association a donc décidé d'arrêter l'exploitation, fût-elle partielle, du musée. Ce bâtiment appartient à la STIB et non au service d'incendie, qui ne l'utilise qu'à titre précaire. Certaines pièces ont trouvé un nouvel usage en étant placées dans les vitrines de la nouvelle aile de la caserne centrale du service d'incendie. Les anciens véhicules, dont les pompes à bras et une échelle hippomobile sont toujours dans l'ancien garage de la STIB. Cer-

tains envisagent de déménager tout ou partie de ces pièces vers la ville de Mouscron, où le service d'incendie local aurait l'intention d'ouvrir un musée.

Je pense, comme vous, que ces collections qui font partie du patrimoine historique du service d'incendie méritent un meilleur traitement. Nous envisagerons, en collaboration avec la direction du service d'incendie, la possibilité de redonner vie à l'initiative des amis du musée du feu. Je pense qu'il devrait être possible de dégager quelques moyens financiers à cet effet. L'on pourrait aussi éventuellement faire appel à d'autres ressources pouvant être affectées à la promotion de la Région.

QUESTION D'ACTUALITE DE M. THIERRY DE LOOZ-CORSWAREM A M. CHARLES PICQUE, MINISTRE-PRESIDENT DU GOUVERNEMENT, SUR «L'ETAT DE DELABREMENT DU MUR D'ENCEINTE CLASSE DU ROUGE-CLOITRE»

DRINGENDE VRAAG VAN DE HEER THIERRY DE LOOZ-CORSWAREM AAN DE HEER CHARLES PICQUE, MINISTER-VOORZITTER VAN DE REGERING, OVER «HET VERVAL VAN DE BESCHERMDE OMHEININGSMUUR VAN HET ROODKLOOSTER»

M. le Président. — La parole est à M. de Looz-Corswarem pour poser sa question.

M. Thierry de Looz-Corswarem. — Monsieur le Président, monsieur le ministre-président, mesdames, messieurs, l'écroulement, la semaine dernière, d'une partie importante du mur d'enceinte de l'abbaye du Rouge-Cloître remet en évidence le mauvais état de cette muraille. Il faut savoir que celle-ci a été construite en 1367 et qu'elle est classée. Il y a une cinquantaine d'années, elle était encore en parfait état.

Quel est l'intérêt de cette muraille ? De toutes les abbayes qui peuplaient la forêt de Soignes, l'abbaye du Rouge-Cloître est la seule qui s'était entourée d'un mur d'enceinte. On parle d'une restauration de ces murs pour l'année 2005. Mais si l'on attend jusqu'à cette date, il n'y aura plus rien à restaurer car le mur se sera totalement écroulé.

Monsieur le ministre-président, qu'envisagez-vous pour sauver cet important vestige de notre patrimoine architectural bruxellois ?

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

M. Charles Picqué, ministre-président du Gouvernement. — Monsieur le Président, le Rouge-Cloître est une propriété régionale. Une concertation est en cours entre la Régie foncière et l'IGBE afin de déterminer les zones d'intervention de chacun dans la gestion du Rouge-Cloître.

En ce qui concerne la partie du mur d'enceinte qui est tombée la semaine dernière, une solution va être trouvée. Il faut savoir qu'il s'agit là d'un accident dû à la manoeuvre d'un camion travaillant pour le compte de l'IBGE. La restauration de cette partie du mur sera donc prise en charge par les assurances.

En ce qui concerne les autres parties du mur d'enceinte, la Régie étudie actuellement une solution de restauration, à court ou à moyen terme. Nous attendons qu'un rapport nous soit remis.

QUESTION D'ACTUALITE DE M. WILLEM DRAPS A M. DIDIER GOSUIN, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA POLITIQUE DE L'EAU, DE LA CONSERVATION DE LA NATURE ET DE LA PROPRETE PUBLIQUE, SUR «L'ETAT DE CERTAINES VOIRIES GEREES PAR L'IBGE»

DRINGENDE VRAAG VAN DE HEER WILLEM DRAPS AAN DE HEER DIDIER GOSUIN, MINISTER BELAST MET LEEFMILIEU EN WATERBELEID, RENOVATIE, NATUURBEHOUD EN OPENBARE NETHEID, OVER «DE STAAT VAN BEPAALDE WEGEN BEHEERD DOOR HET IBM»

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

M. Willem Draps. — Monsieur le Président, monsieur le ministre, chers collègues, ce n'est pas la première fois que j'ai l'occasion de m'inquiéter à cette tribune de l'état de certaines voiries régionales, qui sont gérées non pas par le service des routes de Bruxelles-Capitale, le service B1, mais bien par l'IBGE, pour certaines d'entre elles en tout cas. J'avais déjà posé une question similaire à votre prédécesseur au début de la présente législature.

Elle concernait certaines voiries, dont notamment la drève de Lorraine qui mène à Uccle et certaines voiries situées à hauteur des étangs Mellaerts dans le parc de Woluwé. Ces voiries ne sont pas entretenues et nécessiteraient aujourd'hui d'importants travaux de rénovation. De nombreux automobilistes empruntent ces voiries; l'une d'entre elles pourrait être classée comme interquartiers et l'autre est purement locale, mais elles sont toutes les deux dans un état fort déplorable. Dès lors, je me permets de vous interroger sur les raisons de cette situation.

M. le Président. — La parole est à M. Gosuin, ministre.

M. Didier Gosuin, ministre de l'Environnement et de la Politique de l'Eau, de la Rénovation, de la Conservation de la Nature et de la Propreté publique. — Monsieur le Président, mesdames, messieurs, il est exact que l'état de la drève de Lorraine et de certaines voiries de parc pose problème.

Le réaménagement de la drève de Lorraine est un dossier plus complexe qu'il n'y paraît à première vue.

En effet, cette voirie allie à la fois les statuts d'axe de pénétration, de route forestière soumise à ce titre au Code forestier et enfin de site classé.

Cependant, nous n'avons pas l'intention — et je suppose que vous serez d'accord avec nous — de faire de la drève de Lorraine un axe de pénétration, avec tout ce que cela peut représenter: abattage des arbres, etc. Les réparations doivent donc s'effectuer avec méthode. C'est la raison pour laquelle j'ai constitué un groupe de pilotage, comprenant notamment la Commission royale des monuments et sites, l'Administration de l'aménagement du territoire, l'IBGE et les différents services chargés des voiries, afin d'élaborer un projet. Ce dernier est aujourd'hui finalisé et a obtenu l'accord des différentes institutions. Je suis donc en mesure de vous confirmer que les cahiers des charges seront lancés cette année-ci encore. Je suis dès lors convaincu que les travaux pourront démarrer dès le début de l'an 2000.

Pour ce qui est des options d'aménagement, je citerai en vrac:

— la création de 6 ou 7 ralentisseurs de vitesse, en plateau, au niveau des carrefours non munis de feux de signalisation; ceci afin de permettre le passage et les connexions pour les usagers faibles entre les parties forestières, et pour les chevaux;

— la restauration du béton «historique»;

— la restauration des alignements des hêtres;

— l'élargissement de la piste cyclable;

— la remise en état de la piste piétonne en dolomie.

Pour ce qui concerne les cheminements et les voiries situées au pourtour des étangs Mellaerts, un projet a bel et bien été réalisé voici deux ans.

Il s'agissait d'un projet d'ensemble visant le réaménagement, la restauration des berges du grand étang alors particulièrement dégradées.

Si cette partie de l'aménagement a pu être réalisée entre 1997 et 1998, il n'en va pas de même pour les chemins et voiries, ceci à cause d'un blocage, sans concession, de la Commission royale des monuments et sites à qui le dossier avait été soumis.

Blocage d'autant plus incompréhensible que le projet avancé par l'IBGE avait pour principe de confirmer l'asphaltage des voies externes au parc tout en préconisant le revêtement de dolomie pour les cheminements situés à l'intérieur du parc.

La commission souhaitait recouvrir l'ensemble des voies et notamment de dolomie les voies externes et utiliser un autre matériau que la dolomie pour les cheminements internes.

Cette option n'a pu être retenue notamment et surtout à cause du surcoût important qu'elle aurait occasionné.

Pour ma part, je me refuse à me plier à de tels diktats et préfère attendre un contexte décisionnel plus favorable pour effectuer ces travaux dans de bonnes conditions.

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

M. Willem Draps. — Monsieur le Président, je remercie le ministre de sa réponse. Je partage son sentiment quant à la nature et aux effets de l'avis de la Commission royale des monuments et sites concernant ce dernier point.

INTERPELLATIONS — INTERPELLATIES

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

Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATION DE M. DOMINIQUE HARMEL A MM. JOS CHABERT, MINISTRE DE L'ECONOMIE, DES FINANCES, DU BUDGET, DE L'ENERGIE ET DES RELATIONS EXTERIEURES, ET HERVE HASQUIN, MINISTRE DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE, DES TRAVAUX PUBLICS ET DU TRANSPORT, CONCERNANT «L'IMPLANTATION DE BUREAUX EUROPEENS A LA PLAINE DES MANŒUVRES»

INTERPELLATION JOINTE DE M. BERNARD CLERFAYT CONCERNANT «L'IMPLANTATION A BRUXELLES DES BATIMENTS EUROPEENS»

Discussion (reprise)

INTERPELLATIE VAN DE HEER DOMINIQUE HARMEL TOT DE HEREN JOS CHABERT, MINISTER BELAST MET ECONOMIE, FINANCIEN, BEGROTING, ENERGIE EN EXTERNE BETREKKINGEN, EN HERVE HASQUIN, MINISTER BELAST MET RUIMTELIJKE ORDENING, OPENBARE WERKEN EN VERVOER, BETREFFENDE «DE VESTIGING VAN EUROPESE KANTOREN OP HET OEFENPLEIN»

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER BERNARD CLERFAYT BETREFFENDE «DE VESTIGING VAN DE EUROPESE GEBOUWEN IN BRUSSEL»

Bespreking (hervatting)

M. le Président. — La parole est à Mme Nagy.

Mme Marie Nagy. — Monsieur le Président, monsieur le ministre, chers collègues, il est exact que l'implantation européenne à Bruxelles nous avait habitués à cette manière de fonctionner que l'on appelle l'urbanisme du secret, des coups partis, des choses qui ne sont pas sur la table, qui ne sont pas claires et qui ne correspondent pas à une saine logique urbanistique pour la ville.

Comme mes collègues l'on déjà dit, tout est parti de l'information parue dans la presse selon laquelle le cabinet du ministre Hasquin était d'accord sur la demande de la Commission européenne d'implanter des bureaux sur ce que l'on appelle le troisième pôle européen «Beaulieu-Delta-Triomphe», et sur un axe qui relierait ce pôle à celui du quartier Léopold.

Comme l'a dit M. Harmel, on pourrait éventuellement penser que la presse n'a pas bien compris. Toujours est-il que si l'on se réfère à la décision du Conseil des ministres du 21 janvier de cette année, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a décidé d'accepter l'implantation de bureaux européens sur le boulevard de la Plaine et avenue de la Couronne. Il s'agit là d'un fait politique important, cette décision n'émanant pas uniquement du ministre de l'Urbanisme mais de l'ensemble du Gouvernement.

C'est étonnant parce qu'à plusieurs reprises, le ministre Hasquin, en réponse à des interpellations sur ce même sujet le 24 juin 1998, a clairement dit qu'un groupe de travail s'était formé avec les secrétaires généraux du Parlement européen, des ministères concernés, etc., qu'il y avait donc des discussions et que le PRD allait être respecté, à savoir l'implantation euro-

péenne aux abords de la gare du quartier Léopold, aujourd'hui Quartier européen, et des centres ferroviaires nord et midi. Mon collègue M. Clerfayt a expliqué que la notion du Nord est extensible. N'empêche, ce sont des nœuds ferroviaires.

Comme à son habitude, le ministre Hasquin est très ferme. Il affirme de manière péremptoire que rien ne sera décidé tant qu'il n'y aura pas une programmation, un accord, etc. Il le répète, il nous explique qu'il connaît bien le quartier de la Plaine, qu'il est embouteillé, que ce n'est pas là qu'il faut implanter des bureaux pour l'Europe.

C'est tellement vrai que, le 25 novembre, en réponse à une interpellation de mon collègue M. Grimberghs, il affirme qu'il n'entre pas dans ses intentions d'autoriser quoi que ce soit tant qu'un accord précis sur la planification des besoins de l'Europe à Bruxelles n'a pas été conclu.

Cela ne date pas de très longtemps. Les demandes du commissaire Lükanen datent de 1997. Il les a fait connaître dans la presse. Peut-être les a-t-il exprimées officiellement au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale mais ce n'est pas apparu dans le débat public. En tout cas, en juin et le 25 novembre, le ministre a dit qu'il n'était pas question de sortir de ce qui est prévu dans le PRD, dans les accords planologiques sauf si l'on arrive à un accord tripartite: Gouvernement fédéral, Gouvernement régional et institutions européennes.

Ensuite, il y a la décision du 21 janvier. C'est très étonnant parce que non seulement le ministre confirme le 25 novembre ce qu'il a déjà dit le 24 juin, mais de plus, si l'on regarde l'état planologique — je sais que la planification à Bruxelles existe en fait « pour rire », mais elle a bien force de loi et valeur réglementaire — il est intéressant de se pencher sur ces textes légaux.

Le PRD, dans sa partie indicative, page 78, confirme pour le développement européen des choix très clairs: d'une part, le quartier européen, le quartier Léopold et, d'autre part, une extension possible autour des grands nœuds ferroviaires, gare du Nord et gare du Midi.

Entretemps, on a appris que personne ne voulait aller s'installer gare du Midi. Il faudrait peut-être alors réfléchir un jour à l'avenir du quartier du midi, et peut-être commencer à le rénover puisque ce n'est manifestement pas l'Europe qui occupera les 300 000 mètres carrés de bureaux prévus dans ce quartier.

Voilà ou nous en sommes. Voilà le texte qui a — je le rappelle, monsieur le ministre — valeur indicative forte et, pour le Gouvernement, valeur obligatoire. En outre, quels sont les termes du projet de PRAS qui doit être conforme à ce PRD que vous avez mis à l'enquête publique et dont la procédure d'adoption n'est même pas encore finalisée, c'est donc un dossier tout à fait d'actualité?

Il y est indiqué que les terrains concernés se retrouvent en zone d'industrie urbaine. Quelles sont les prescriptions des zones d'industrie urbaine? Je cite: « activités industrielles ou artisanales, activités de haute technologie, activités logistiques ayant pour objet l'amélioration de l'environnement, activités de conditionnement, « call centers », et autres activités relatives aux technologies d'information. Le projet de PRAS indique aussi que ces activités peuvent aussi être affectées au bureau, au commerce et à l'entreposage, qui sont l'accessoire des activités visées plus haut.

Voilà les termes du projet de PRAS. Si l'enquête publique est terminée, la procédure d'adoption ne l'est pas encore. Et voilà qu'il ne serait déjà plus à l'ordre du jour!

Mais il y a le PPAS... problème! Puisque le projet de PRAS pourrait encore être modifié, on pourrait se demander où en est le PPAS. Ce dernier est intéressant. Il parle de zones réservées à des entreprises commerciales, artisanales, et à des entreprises industrielles, notamment des exploitations de pointe non polluantes en collaboration sur le plan scientifique avec les universités toutes proches, et ce dans le but de constituer un pôle d'emploi, des activités administratives complémentaires ou accessoires, — à nouveau —, pouvant y être implantées.

Vous me rétorquerez peut-être que le PRAS a peut-être modifié ce PPAS. C'est une bonne question! Je me suis donc renseignée. Eh bien non! Le *Moniteur belge* du 19 août 1998 — c'est donc assez récent — a publié ce PPAS. Nous avons consulté le texte de ce PPAS: des prescriptions ont été annulées, à savoir celles qui ne prévoyaient pas de plafonds pour les bureaux constituant l'accessoire. Il est indiqué dans le PRAS que l'on doit appliquer au PPAS les plafonds, les maximas de bureaux, qui sont prévus dans les prescriptions générales du PRAS. Il précise simplement le volume de bureaux permis, en complément des activités qui sont définies.

La discussion de ce matin m'a intéressée. Quand M. Harmel a parlé du « double gel », j'ai voulu aller vérifier le plan de secteur. Et bien — c'est intéressant — c'est une zone à programme minimum, définie comme réservé à des équipements complémentaires aux universités et à l'habitation.

Vous pouvez l'examiner comme vous voulez: aucun plan ne prévoyait l'implantation des constructions européennes. Pour les bureaux, les catégories sont bien définies.

Un autre élément intéressant apparaît dans ce débat puisqu'on reconnaît qu'il y a peut-être un véritable problème d'affectation. Tout le monde dit qu'il y a des clauses suspensives au niveau de la transaction de vente de ces terrains. Et tout à coup, le cabinet du ministre Hasquin sort de son chapeau l'idée d'implanter des bureaux pour les traducteurs, sur le site de l'ancien hôpital militaire, avenue de la Couronne. Voilà quelque chose de tout à fait nouveau! N'oublions pas que l'opération « hôpital militaire » est un dossier combiné SDRB/promoteurs privés.

Il s'agit d'une opération dans laquelle la Région a déjà investi 2 milliards de francs, somme qui a donc été payée par les contribuables bruxellois. Il est prévu un maximum de 30 000 m² pour un terrain qui était au départ destiné au seul logement et la réalisation de bureaux n'est autorisée qu'à condition que le logement soit réalisé. Je trouverais donc politiquement extrêmement dangereux — bien que ce soit ce que le Gouvernement a fait le 21 janvier — d'octroyer ce site aux services de traduction de la Commission européenne. En effet, quel est le problème? Le problème réside dans la situation du quartier Léopold: ce quartier est en train de se vider. On est en train de créer des chancres de bureaux, de déréguler un marché de la promotion sur le dos de la ville. Que va-t-on faire en effet d'un quartier Léopold où personne ne veut habiter parce qu'on autorise des bureaux partout... probablement où c'est plus rentable.

Jusqu'au 25 novembre 1998, le ministre de l'Urbanisme avait été très ferme et je ne puis m'empêcher de me demander ce qui a pu le faire changer d'avis et lui faire prendre une décision favorable en janvier 1999. Il n'y a aucune raison urbanistique et on ne trouve pas trace de telles intentions dans ces déclarations ou dans le projet de PRAS qu'il met à l'enquête publique. Qu'est-ce qui a fait basculer la décision politique du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale et qui l'a fait sortir de l'ensemble des décisions qu'il avait prises jusqu'à présent? Je n'ai pas la réponse mais j'estime que l'on est en droit de se poser beaucoup de questions.

En guise de conclusion, monsieur le Président, je dirai que l'on prend les Bruxellois pour des gens « qui comptent pour du beurre ». On a procédé à une enquête publique sur un plan, on ne

leur a jamais présenté les intentions réelles du Gouvernement et on crée la dérégulation complète au niveau du marché des bureaux dans cette ville. On vide le quartier Léopold de sa vocation et il faut bien dire que tout cela se serait passé sur le dos des Bruxellois, dans le plus grand secret, s'il n'y avait pas eu la publication de quelques articles et cette interpellation. Pour moi il s'agit d'une faute démocratique grave et j'espère que le ministre, contrairement à son habitude, pour une fois, s'expliquera. *(Applaudissements sur les bancs ECOLO et PSC.)*

M. le Président. — La parole est à Mme Dupuis.

Mme Françoise Dupuis. — Monsieur le Président, je souhaite m'inscrire dans ce débat relatif à l'implantation de bureaux européens afin de rappeler, de façon succincte, quelques principes de notre législation urbanistique, et ce dans un climat non passionnel. *(Exclamations sur divers bancs.)*

Une des options fondamentales du PRD est d'utiliser les pôles de bureaux existants bien desservis en transports en commun, donc situés à proximité des grandes gares et des lignes de métro.

Dans le chapitre V du plan régional de développement, il est clairement indiqué que les extensions immobilières des grandes institutions européennes sont soumises à ce principe.

Le PRD réglementaire conforte cette option en n'ouvrant pas de nouvelles possibilités d'implantation de bureaux en dehors des gares du Nord et du Midi, les fameux périmètres d'intérêt régional.

Le projet de PRAS s'inscrit dans la même perspective.

Le groupe socialiste ne peut que se réjouir de la décision prise par le Gouvernement du 21 janvier dernier confirmant sa décision de concentrer les grandes infrastructures administratives sur les pôles des gares du Midi, du Nord et du quartier Léopold.

L'idée de conforter cette position par une convention avec les institutions européennes nous semble une bonne piste, pour autant que les négociations à mener avec celles-ci ne débouchent pas sur des « dérogations » au principe général qui vient d'être réaffirmé.

En ce qui concerne la problématique du déménagement à court terme des traducteurs de la Commission européenne, la décision du 21 janvier a suscité, en raison de son libellé, diverses réactions et interprétations, notamment parues dans la presse. Il a été question de l'immeuble à construire à front de l'avenue de la Couronne, sur le site de l'ancien hôpital militaire, des immeubles du boulevard de la Plaine. Le site de l'hôpital militaire, bien que destiné à accueillir des bureaux, n'est manifestement pas localisé à proximité des noeuds de transports en commun performants puisqu'il est uniquement desservi par des autobus. Il convient de s'interroger quant à l'opportunité d'offrir ce site aux traducteurs de la Commission européenne alors que son urbanisation résulte d'une initiative régionale.

Par ailleurs, l'accessibilité du site du boulevard de la Plaine par le biais des transports publics est toute relative en l'absence d'un réseau du type « RER ». Son affectation en zone d'industries urbaines n'autorise d'ailleurs pas l'implantation de bureaux traditionnels comme ceux destinés aux traducteurs, sauf à modifier le projet de PRAS et à abroger le PPAS de la commune d'Ixelles, ce que cette dernière refuse catégoriquement.

Monsieur le Président, je terminerai cette brève intervention en posant deux questions précises.

Le ministre de l'Aménagement du territoire est-il en mesure de nous rassurer quant à sa volonté de respecter les objectifs du PRD, voire de les renforcer réglementairement dans l'hypothèse de l'adoption du PRAS définitif ?

Le ministre aurait-il, par ailleurs, l'obligeance de nous indiquer quelles sont les possibilités d'accueillir les traducteurs de la Commission dans la zone Plaine-Couronne sans déroger au plan réglementaire ni aux objectifs du PRD. *(Applaudissements sur de nombreux bancs.)*

(M. Armand De Decker, Président, reprend place au fauteuil présidentiel)

(De heer Armand De Decker, Voorzitter, treedt opnieuw op als Voorzitter)

M. le Président. — La parole est à M. Hasquin, ministre.

M. Hervé Hasquin, ministre de l'Aménagement du Territoire, des Travaux publics et des Transports. — Monsieur le Président, je crois qu'il est indispensable de mettre un peu d'ordre dans toute cette cacophonie.

Tout d'abord, je n'ai publié aucun communiqué à propos de la décision du Gouvernement.

Ensuite, je n'ai fait aucune déclaration à la presse à ce sujet.

Enfin, un journaliste a essayé d'exploiter une information dont j'ignore la provenance, à la fois partielle et partiale.

A cet égard, je crois qu'il serait bon — en tout cas dans le chef d'un parlementaire — de prendre la peine de s'informer correctement avant de se lancer dans un certain nombre de considérations.

J'en viens à présent, après ce préambule, à ma réponse circonstanciée.

J'ai déjà eu l'occasion de m'exprimer à propos des négociations que nous menons avec les institutions européennes pour leurs implantations sur le territoire de la Région.

Il est apparu évident lors de ces discussions que si les extensions à court terme liées au Parlement et au Conseil se feront à côté des implantations existantes et sont situées dans le quartier Léopold, la Commission pose un préalable à très court terme concernant ses traducteurs et envisage leur implantation à la Plaine.

L'expression de la volonté de la Région de développer les fonctions administratives sur les gares du Nord, du quartier Léopold et du Midi ne peut s'exprimer qu'au travers des dispositions réglementaires sur la destination des bureaux comme dans le PPAS de la Plaine. La Région ne peut en aucun cas s'opposer à une occupation de bureaux à vocation administrative réglementairement consacrée.

Quelles sont les demandes dans la zone Delta-Beaulieu ? A ce stade, le projet de PRAS entérine l'affectation des PPAS existants et rend donc impossible, sans modification réglementaire, une implantation à la plaine dans le cadre des permis délivrés.

Sur la zone des chemins de fer à Delta, un PPAS est nécessaire pour affecter des terrains et ne peut donc s'imaginer dans un délai inférieur à deux ou trois ans.

Le site Beaulieu a encore aujourd'hui un bâtiment affecté par le PPAS en zone administrative.

Restent les projets régionaux des Jardins de la Couronne et de la Caserne Rolin où des bâtiments administratifs sont prévus, d'une capacité de quelque 30 000 m^2 pour l'un et de 18 500 m^2 pour l'autre.

Il apparaît immédiatement que seul le site de l'avenue de la Couronne et de la Caserne Rolin et de Beaulieu ne nécessite pas

de modification réglementaire afin d'accueillir une implantation européenne.

Les promoteurs ont fait savoir qu'ils étaient prêts à compenser la non-perception par la commune des taxes bureau par la création d'une indemnité annuelle équivalente dont les modalités et la durée n'ont pas été précisées.

La commune s'est toutefois clairement prononcée contre cette éventualité et la Commission européenne ne semble pas aujourd'hui envisager cette seule implantation sans possibilité d'extension.

Quelles garanties peut avoir la Région que l'urgence ne sera pas à nouveau évoquée lors d'une prochaine extension pour s'écarter de la planification régionale ?

Le projet de PRAS fixe clairement les zones administratives mais laisse subsister, au travers des zones de chemin de fer, l'espoir de développements spéculatifs.

Les autres implantations possibles du PRAS sont actuellement limitées par les prescriptions à 1 000 et 3 000 m² en zone de mixité, ce qui exclut de fait l'intérêt des instances européennes et des promoteurs à s'intéresser à ces zones.

On a beaucoup glosé sur la décision de Gouvernement, sans toujours la connaître. Cette décision montre clairement la volonté du Gouvernement et je la cite *in extenso :*

« Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale confirme sa décision de concentrer les grandes infrastructures administratives sur les pôles du Midi, du Nord et du quartier Léopold qui peuvent absorber les besoins de l'ensemble de la Région et des institutions européennes au minimum jusqu'en 2005,

Décide qu'aucune autre zone administrative ne pourra être ouverte sur le territoire de la Région tant que ces trois pôles ne seront pas finalisés et occupés. »

Le Gouvernement approuve enfin le principe d'une convention — c'est ce que je vous ai dit il y a plusieurs mois à plusieurs reprises — avec les institutions européennes, qui confirmerait ces décisions et réglerait dans le même temps, à court terme, le problème de l'implantation des traducteurs de la Commission sur un site déjà réglementairement affecté — j'insiste — à la fonction administrative dans la zone Plaine et Couronne.

Le Gouvernement n'a donc rien décidé du tout en la matière puisque rien ne se fera tant qu'il n'y aura pas de convention en bonne et due forme liant les instances régionales et les institutions européennes pour une planification sur au moins dix ans de l'implantation des institutions européennes.

Voilà ce que le Gouvernement a décidé sur ma proposition, et c'est ce que j'avais annoncé à cette Assemblée, voici plusieurs mois.

Cela n'exclut pas que l'on puisse effectuer un dépannage temporaire pour certains traducteurs, à condition de respecter l'affectation du sol telle qu'elle existe aujourd'hui en Région de Bruxelles-Capitale.

L'élément essentiel de cette décision est d'instaurer un quota à réaliser sur les zones administratives du PRAS, dont la taille est en discussion au sein de la Région — entre 600 000 et 800 000 mille mètres carrés —, avant l'ouverture de toute autre zone administrative sur le territoire de la Région.

Cela permet donc aujourd'hui de réfléchir à l'urbanisation de zones comme la gare de l'Ouest, Schaerbeek, Josaphat ou Delta, sans pression spéculative puisque les zones entamées devront d'abord être achevées. Je n'ai jamais changé d'avis en la matière et c'est la position du Gouvernement depuis le 21 janvier.

Quant au problème des traducteurs, le Gouvernement signifie clairement aux institutions européennes que la réglementation en vigueur — et, je le rappelle, confirmée par le projet de PRAS — et ne permet pas une implantation sur le site le long du boulevard de la Plaine, ni *a fortiori* sur la Plaine. On a en effet eu tendance, dans certains commentaires, à oublier que l'ex-Plaine des manœuvres n'appartient ni au Fédéral, ni à la Régie des Bâtiments, ni à la Région bruxelloise mais est, depuis quelques années, la propriété privée de l'ULB et de la VUB.

En revanche, rien ne s'oppose à ce qu'un bâtiment réglementairement affecté en zone administrative puisse servir afin d'héberger une partie des traducteurs, par exemple à la Caserne Rolin, sur le site de l'hôpital militaire ou sur le site de Beaulieu déjà affecté par PPAS en zone administrative.

Il s'agit d'une position cohérente, qui correspond aux projets tels que présentés et défendus à l'occasion du PRAS.

En résumé, des discussions sont en cours — et cet après-midi encore, — notamment avec les représentants de la Commission. Sachant qu'ils n'auront pas d'échappatoire, ils devront s'engager dans le cadre d'une convention à moyen et long termes quant à l'avenir des institutions européennes à Bruxelles.

Par ailleurs, je ne suis pas ministre communal mais ministre régional, appartenant à la Région de Bruxelles-Capitale, Région centrale du pays, qui a des obligations vis-à-vis de la Belgique, de la Communauté flamande et de la Communauté française. Ce ne sont pas quelques centaines de milliers de francs d'additionnels au précompte immobilier en plus ou en moins qui me feront oublier nos responsabilités à l'égard de l'Etat et des institutions européennes. Je ne transigerai pas sur ce point et en tout cas des préoccupations purement « localistes », à l'approche d'élections, notamment municipales, ne m'empêcheront pas d'assumer mes responsabilités en la matière. *(Applaudissements sur les bancs de la majorité.)*

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

M. Dominique Harmel. — Monsieur le Président, chers collègues, le ministre concédera que je n'ai pas émis de préoccupations communales dans le cadre de mon interpellation.

M. Hervé Hasquin, ministre de l'Aménagement du Territoire, des Travaux publics et du Transport. — C'est mon grand regret !

M. Dominique Harmel. — En effet, vous auriez ainsi eu l'occasion de m'enguirlander, monsieur le ministre.

Je n'ai évidemment pas parlé de la mainmorte, car, comme vous, je ne pense pas que le problème se pose sur ce point. Il ne s'agit que du petit bout de la lorgnette qui, dans un dosier comme celui-là, ne m'intéresse pas tellement.

Votre réponse m'a étonné. En effet, vous avez évoqué trois pôles européens : le Nord, le Midi et le quartier européen actuel. Mais vous semblez avoir oublié le quatrième, qui, si j'ai bien compris, — pour dépanner — sera Delta-Beaulieu-Couronne.

Un élément très intéressant ressort également de votre réponse. Vous nous dites : nous confirmerons clairement la position qui est la nôtre et qui est reprise dans le PRD, de garder prioritairement l'implantation des institutions européennes et de leurs bureaux à l'Espace Europe actuel, et il y a encore, vous le savez comme moi, les possibilités de construction D4 et D5, dans les quartiers Nord et Midi, qui ont été affectés à cette destination.

Mais vous nous dites aussi : rien n'empêchera, pour dépanner, d'imaginer que l'on puisse trouver d'autres terrains

d'atterrissage. Vous nous parlez de Beaulieu, qui représente 10 000 m² et de l'avenue de la Couronne, qui en représente 30 000.

Dans ce dossier, comme vous le savez, monsieur le ministre, la demande de départ portait sur 40 000 mètres carrés et, comme vous l'avez dit vous-même, c'est une demande à tiroirs puisque nous savons que la demande finale porte en réalité sur 70 000 ou 80 000 mètres carrés. On parle en effet d'un déménagement du boulevard Léopold III vers les quartiers Beaulieu, Couronne et la Plaine.

Vous nous dites que peu de communiqués de presse émanent de votre cabinet et qu'il n'y a pas eu de déclaration du minitre. Pour ma part, je n'ai jamais dit que tel était le cas. J'ai dit: « le spécialiste du cabinet, M. Christian Lelubre, confirme. » Il s'agit tout de même bien de votre chef de cabinet.

Monsieur le ministre, il me semble tout de même qu'un chef de cabinet ne s'expose pas à raconter n'importe quoi ! Il est tout de même le conseiller privilégié du ministre.

M. Hervé Hasquin, ministre de l'Aménagement du Territoire, des Travaux publics et du Transport. — Veuillez m'excusez de vous interrompre, monsieur Harmel, l'honnêteté intellectuelle a ses droits. En mon absence, quand j'étais en Amérique du Sud, mon chef de cabinet adjoint a été amené à répondre à un certain nombre d'informations erronées.

M. Dominique Harmel. — Ne vous énervez pas, monsieur le ministre ! Ne dites pas que je suis malhonnête.

M. Hervé Hasquin, ministre de l'Aménagement du Territoire, des Travaux publics et du Transport. — Si. *(Exclamations sur plusieurs bancs.)*

M. Dominique Harmel. — Ne nous emportons pas, monsieur le ministre.

M. Hervé Hasquin, ministre de l'Aménagement du Territoire, des Travaux publics et du Transport. — Il faut bien appeler les choses par leur nom.

M. Dominique Harmel. — Je ne vous le permets pas, monsieur le ministre.

Je vous signale que je lis un article du mardi 26 janvier signé par un certain M. MB. Je lis, entre guillemets « Les traducteurs pourront s'installer dans le cadre du permis qui existe ou de permis futurs. Cela ne veut pas dire au boulevard de la Plaine. La Commission nous a dit qu'elle avait besoin d'un bâtiment de dix mille mètres carrés dans un premier temps; or, un immeuble est sur le point de se libérer à Beaulieu ».

Je lis donc simplement des déclarations reprises entre guillemets et si elles n'émanent effectivement pas de votre cabinet, il devrait alors y avoir un rectificatif ou un droit de réponse, mais vous ne pouvez pas m'accuser de malhonnêteté. Il faut être de bon compte ! Si les journalistes se trompent, cela doit être dit ouvertement. En tout cas, je trouve votre remarque un peu légère.

Deuxièmement, vous nous dites que la décision du Gouvernement est très claire et confirme le respect des principes du PRD, ce qui m'a toujours paru très clair, ainsi qu'à Mme Dupuis et à chacun d'entre nous. Mais, parallèlement, vous nous expliquez que, dans toutes les zones administratives, on ne peut empêchez l'Europe de s'installer. Il ne faut tout de même pas rire ! Soit on établit une convention à moyen et à long termes; on négocie avec les autorités européennes le choix d'un endroit adéquat pour s'installer et on leur demande de ne pas déménager du boulevard Léopold III vers Beaulieu qui n'est pas l'endroit choisi; soit aucune convention n'est signée et on dit aux autorités européennes qu'elles peuvent s'installer où elle le souhaitent dès que des surfaces sont disponibles. Mais alors, je ne comprends toujours pas la raison pour laquelle on mène des négociations avec ces autorités, pourquoi on envisage une convention à moyen et à long termes, si, en même temps, on leur permet de s'installer où elles le souhaitent pour autant qu'il s'agisse d'une zone administrative.

La réponse n'a guère de sens. Je pensais plutôt qu'on les convaincrait de l'utilité de s'intéresser aux quartiers Nord et Midi. Cependant, c'est leur rendre un mauvais service de leur dire que Beaulieu a la possibilité d'offrir 10 000 mètres carrés d'espace disponible et la Couronne 30 000 mètres carrés, alors que, comme l'a rappelé Mme Nagy, on sait parfaitement que les 30 000 mètres carrés ne seront disponibles que dans la mesure où l'obligation en matière de logements sera remplie. Cela revient à leur faire croire qu'ils peuvent s'installer n'importe où et créer, par là même, un quatrième pôle européen, ce qui constitue une erreur. *(Applaudissements sur les bancs ECOLO et PSC.)*

M. le Président. — Les incidents sont clos.

De incidenten zijn gesloten.

INTERPELLATION DE MME EVELYNE HUYTEBROECK A M. HERVE HASQUIN, MINISTRE DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE, DES TRAVAUX PUBLICS ET DU TRANSPORT, CONCERNANT «LES REACTIONS DU GOUVERNEMENT BRUXELLOIS AUX PROPOSITIONS DES MINISTRES DU TRANSPORT DU GOUVERNEMENT FEDERAL, DU GOUVERNEMENT WALLON ET DU GOUVERNEMENT FLAMAND VISANT A AMELIORER LA MOBILITE VERS BRUXELLES»

INTERPELLATION JOINTE DE M. JEAN-PIERRE CORNELISSEN CONCERNANT «LES REACTIONS DU GOUVERNEMENT BRUXELLOIS QUANT A LA DECISION DU MINISTRE DU TRANSPORT DU GOUVERNEMENT FLAMAND D'ELARGIR LE RING NORD ET AUX CONSEQUENCES DE CETTE DECISION SUR LA MOBILITE A BRUXELLES»

Discussion

INTERPELLATIE VAN MEVROUW EVELYNE HUYTEBROECK TOT DE HEER HERVE HASQUIN, MINISTER BELAST MET RUIMTELIJKE ORDENING, OPENBARE WERKEN EN VERVOER, BETREFFENDE «DE REACTIES VAN DE BRUSSELSE REGERING OP DE VOORSTELLEN VAN DE MINISTERS VAN VERVOER VAN DE FEDERALE REGERING, VAN DE VLAAMSE REGERING EN VAN DE WAALSE REGERING OM DE MOBILITEIT NAAR BRUSSEL TE VERBETEREN»

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER JEAN-PIERRE CORNELISSEN BETREFFENDE «DE REACTIES VAN DE BRUSSELSE REGERING OP DE BESLISSING VAN DE VLAAMSE MINISTER VAN VERVOER OM DE RINGWEG-NOORD TE VERBREDEN EN DE GEVOLGEN VAN DEZE BESLISSING VOOR DE MOBILITEIT IN BRUSSEL»

Bespreking

M. le Président. — La parole est à Mme Huytebroeck pour développer son interpellation.

Mme Evelyne Huytebroeck. — Monsieur le Président, monsieur le ministre, chers collègues, ce matin, nous avons parlé de cacophonie dans cette Assemblée. Voici trois semaines, c'est également à une véritable cacophonie que nous avons assisté, dans un domaine plus large, s'agissant de mobilité et d'accessibilité vers et dans Bruxelles.

On ne sait pas si c'est la fin de la législature et l'approche des élections de juin qui provoquent de tels frémissements. Toujours est-il que c'est de toutes parts que les prises de position, sur le sujet ont fusé. Du fédéral au régional flamand, wallon et bruxellois, nos éminences se sont donné le mot pour sortir dans la presse leur petite idée personnelle destinée à désengorger Bruxelles et à faire le bonheur des navetteurs du pays tout entier, l'accès vers Bruxelles étant subitement devenu le thème du mois, alors que voilà des années que sortent des études de toutes sortes avançant des propositions diverses. Bruxelles devient le centre de tous les enjeux en matière d'accessibilité mais c'est surtout aux 350 000 personnes qui entrent et sortent quotidiennement de Bruxelles que les responsables politiques ont pensé, mais beaucoup moins aux Bruxelloises et aux Bruxellois.

Voilà d'abord le ministre fédéral M. Daerden qui se réveille et qui organise des tables rondes de la mobilité. Il faut dire qu'après la catastrophe du plan IC-IR de la SNCB de mai 1998 et les grondements des usagers des trains, il avait intérêt à faire oublier la débâcle en lançant de nouvelles initiatives. Les tables rondes ne sont sans doute pas une mauvaise chose: on peut regretter qu'elles aient lieu si tard et qu'elles ne soient amenées qu'à déboucher sur une résolution. On peut s'étonner également de ce genre d'initiative, lorsqu'on sait que la conférence interministérielle ne s'est jamais réunie que sur des points mineurs alors qu'elle aurait pu justement être un lieu de réflexion et de concertation interrégional.

La proposition de Plan fédéral de mobilité que le ministre fédéral soumet à ces tables rondes regroupe des propositions en dix points. Bon nombre de ces points sont de compétence régionale ou impliquent, à tout le moins, des décisions et des actions régionales résolues et concertées sous peine d'inefficacité. Je citerais parmi les pistes évoquées:

— les couloirs réservés aux transports publics et aux véhicules de trois personnes au moins;

— les parcs de stationnement;

— une réglementation enfin adaptée du stationnement dans les zones urbaines denses;

— la télématique;

— le RER;

— les plans de transport d'entreprise;

— l'aménagement du territoire.

La table ronde bruxelloise aura lieu le 9 mars et j'aimerais savoir, monsieur le ministre, quelle attitude vous avez décidé d'adopter face à la perspective d'un plan fédéral de mobilité? Avez-vous ou non participé à son élaboration? Ainsi par exemple, en ce qui concerne le stationnement, c'est depuis 1993 que notre Région dispose d'une étude établie par le bureau TEC sur le thème: « Comment gérer le stationnement en Région bruxelloise au travers d'une structure de coopération entre les 19 communes ». Je pense même que c'est au niveau de votre cabinet qu'une telle étude a été affinée, et j'imagine donc que ces outils peuvent servir de base de discussion lors de la table ronde bruxelloise.

Face à des orientations fondamentales dans des matières importantes et délicates, il me paraît indispensable que la Région de Bruxelles-Capitale soit associée à la fixation des lignes directrices d'une politique de mobilité vers Bruxelles. Prévoyez-vous de présenter au Parlement bruxellois, en vue d'une discussion, la contribution bruxelloise à un Plan fédéral de mobilité?

C'est le 13 janvier que le ministre flamand des Transports, Steve Stevaert, annonce son intention de mettre en service, l'été prochain, une quatrième bande de circulation sur le ring de Bruxelles, plus précisément entre l'échangeur de Kraainem et celui de Machelen, cette mesure étant selon lui, destinée à désengorger le ring de Bruxelles. Encore une fois, aucune concertation, et c'est de toutes parts que les réactions fusent.

Pour ECOLO, cette idée n'est pas acceptable, ce projet ne ferait que renforcer l'afflux de voitures vers Bruxelles: plus on offre de places aux automobilistes, plus ils en occupent. Le problème de sécurité n'est pas à dédaigner, puisqu'il n'y aurait plus de bande de secours, mais seulement des élargissements. Que fait-on lorsqu'on tombe en panne loin d'un élargissement? Bloque-t-on la circulation? Et les ambulances, comment peuvent-elles accéder aux lieux d'accident si elles ne disposent pas d'une bande réservée? Prévoit-on des hélicoptères? Cette idée est mauvaise, mais je n'ai malheureusement pas entendu le ministre bruxellois se prononcer en défaveur de cette initiative même si le président de la commission Environnement de notre Assemblée, membre de son groupe, s'est quant à lui clairement prononcé en défaveur de cette idée.

Une idée flamande semble en faire germer une en Wallonie: c'est quasi simultanément que le ministre wallon, M. Lebrun, applaudit M. Stevaert — enfin un point sur lequel ils seront d'accord sur le dos des Bruxellois — et se propose même d'amadouer son collègue PSC récalcitrant à l'idée: Dominique Harmel. A mon avis, il aura fort à faire. Et le ministre Lebrun de lancer sa petite idée: un RER ferroviaire autour de Bruxelles. Je ne suis pas sûre, monsieur le ministre, d'avoir entendu ou lu votre réaction quant à cette proposition.

Vient enfin sur la table, le 19 janvier, l'idée lancée par une étude commandée par le ministre Daerden, et relative au financement du futur RER, de péage urbain aux portes de Bruxelles. L'argument semble être principalement financier et il est présenté comme se concrétisant dans d'autres villes européennes.

Si c'est d'abord pour faire de l'argent et financer le RER, ECOLO estime que ce n'est là ni la seule ni la meilleure solution. Nous préférons certainement des systèmes de taxation plus simples et plus équitables, via la fiscalité, qui visent à dissuader de façon générale l'utilisation des véhicules privés et correspondent mieux au principe « pollueur-payeur », mais j'y reviendrai.

Si c'est pour dissuader l'usage de l'automobile par les navetteurs, la proposition n'est pas acceptable pour plusieurs raisons:

— Elle est difficilement réalisable sur le terrain car il y a de multiples possibilités de rentrer dans Bruxelles et il est peu pensable d'arrêter les gens en dressant des barrières de péage partout ou encore d'équiper toutes les voitures de boîtes de contrôle automatique.

— Elle est inéquitable parce que, objectivement, la voiture d'un employé venant de Zellik ne pollue pas plus que celle de son voisin de Ganshoren: on taxe alors le lieu de résidence plus que la voiture et ses nuisances, ce qui n'est pas l'objectif avoué de la taxe.

— Le péage pénalise autant ceux qui ont réellement besoin d'une voiture pour réaliser leur activité itinérante que ceux qui travaillent sur un lieu fixe et pourraient s'en passer. Si les entreprises prennent le péage à leur charge, où sera l'impact dissuasif?

— Il y a également le risque de l'exode des entreprises ou des activités commerciales hors de Bruxelles.

— Enfin, l'argument psychologique compte également: Bruxelles est déjà considérée par bien des Wallons et des Flamands comme un bastion, une île; un péage ne peut que renforcer cette image et la détériorer alors que c'est d'une image positive dont Bruxelles a besoin aujourd'hui.

Le débat sur le péage urbain a inévitablement introduit la réflexion sur la fiscalité liée à la mobilité. Et là encore certains, comme les ministres Daerden et Viseur, ont fait des propositions qui vont assez loin même si le ministre Daerden semble aujourd'hui opérer une sérieuse courbe rentrante. J'aimerais savoir ce que vous en pensez en tant que ministre régional. Lors d'une interview à *l'Echo* du 20 janvier, vous sembliez favorable au regroupement et à la diminution des taxes de roulage, de mise en circulation et d'immatriculation accompagnés d'une augmentation des taxes sur les carburants. Cela permettrait, comme vous le disiez dans l'article, de favoriser le taux de renouvellement du parc automobile, ce qui est positif pour l'emploi et la lutte contre la pollution et permettrait de mieux faire comprendre à l'utilisateur le prix du kilomètre parcouru.

Vous reconnaissiez également que la suppression de la déductibilité fiscale de 6 francs/km pouvait être envisagée. Pensez-vous dès lors que les gains ainsi opérés pourraient servir au financement des transports en commun et, par exemple, à celui du RER?

De toute façon, la fiscalité devra être revue: toutes les parties s'accordent à le dire. Même la Febiac se dit favorable à une politique proactive en faveur d'une mobilité durable, au transfert de la pression fiscale à l'achat d'une voiture vers son utilisation et à des incitants fiscaux favorisant le carpooling, les transports d'entreprises et scolaires ainsi que les deux-roues.

Quant au RER qui sera également sujet des tables rondes du ministre fédéral, tout le monde semble en vouloir mais personne ne veut le payer et, surtout, aucun niveau de pouvoir ne veut améliorer une situation ferroviaire qui pourrait être aujourd'hui bien plus performante.

Le ministre Daerden veut un meilleur accès vers Bruxelles? Mais qu'il donne déjà sa chance aujourd'hui aux trains de rouler, qu'il améliore dans Bruxelles les gares de Jette, de Berchem, de Forest, d'Uccle, de Watermael, du Congrès ou de la Chapelle. Il ne faut pas attendre 10 ans et 60 milliards pour de telles améliorations. Faudra-t-il également attendre si longtemps pour que les trains arrivent à l'heure?

Le ministre wallon Lebrun veut un RER? Pourquoi alors approuve-t-il le plan décennal de la SNCB, en 1996, qui ne prend aucune disposition en vue du RER, ni voies supplémentaires, ni prévisions pour améliorer la ponctualité des lignes concernées qui sont les plus mauvaises du réseau?

Quant au ministre Hasquin, à Bruxelles, il ne veut prendre aucune mesure d'accompagnement dès aujourd'hui pour ce futur RER mais surtout pour qu'ait réellement lieu le transfert modal de la voiture vers la voie ferrée. Pas de développement des lignes en surface dans le Pentagone, par exemple. M. Hasquin veut un RER avant de dissuader les automobilistes de prendre leur voiture. La logique est mauvaise: l'automobiliste ne prendra le train que s'il y a intérêt et s'il va plus vite en train qu'en voiture. Seule solution: rendre le train plus performant et la voiture moins compétitive.

Enfin, le relèvement de la vitesse dans les tunnels bruxellois de 50 à 70 km/h a également été à l'actualité ces dernières semaines. J'apprends aujourd'hui que cette proposition du ministre Hasquin n'a pas été acceptée par le Gouvernement et je pense que c'est bien mieux ainsi. Pour une fluidité du trafic, une meilleurs sécurité et moins de pollution en ville, il faut maintenir la vitesse de 50 km/h. En effet, à 50 km/h, la circulation atteint une fluidité optimale aux heures de pointe. Rouler plus vite aurait ainsi un effet contraire à celui escompté.

Mais ce qu'il faut garder en tête comme première préoccupation, c'est la sécurité. Et là, il est bien connu que plus une voiture va vite, plus elle a besoin de temps et d'espace pour freiner. Pour ECOLO, c'est même à une ville à 30 km/h dans les quartiers qu'il faudrait arriver; tout le contraire donc d'une augmentation de la vitesse des voitures en ville.

Mais l'heure n'est plus aux tables rondes ou aux résolutions: l'heure est à l'urgence. La résolution que mon groupe a déposée et qui devait être votée le dit clairement: le trafic doit être diminué de 25 % d'ici 2005 pour respecter les engagements internationaux de réduire la pollution par le CO_2. La Febiac ne dit rien d'autre lorsqu'elle propose d'enlever 126 000 véhicules du trafic à l'heure de pointe d'ici 2010.

L'OMS prépare une charte destinée à placer la santé au centre des politiques de transport, parce que chaque année, ce sont 120 000 personnes qui sont tuées sur les routes européennes dont un tiers de moins de 25 ans et que c'est le trafic automobile qui augmente les risques du cancer de maladies cardio-vasculaires et des voies respiratoires.

Cette semaine, c'est le journal *Le Généraliste* qui donne des chiffres alarmants sur l'augmentation des allergies et de l'asthme chez les enfants des villes, maladies également engendrées par trop de pollution atmosphérique.

« Vivre ou survivre », c'est l'intitulé de l'excellente exposition du Musée des Sciences naturelles à Bruxelles. Je vous propose de la visiter, monsieur le ministre, et même d'y inviter notre Assemblée. Elle vous donnera certainement des idées pour nous aider à vivre en ville sinon à y survivre. *(Applaudissements sur les bancs ECOLO.)*

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

M. Jean-Pierre Cornelissen. — Monsieur le Président, monsieur le ministre, chers collègues, c'est la sagesse populaire qui le veut: « les nouveaux balais balaient bien ». Cette phrase semble coller à la perfection au zèle et aux efforts incessants que déploie le nouveau ministre flamand des Communications et de l'Aménagement du Territoire pour occuper l'avant-scène des médias. On vient encore d'en avoir un aperçu le week-end dernier avec ses déclarations dans lesquelles il exprimait sa volonté de faire main basse sur l'aéroport de Zaventem au seul profit de la Flandre. Il n'a pas hésité à affirmer que « l'aéroport, une donnée belge au milieu du Brabant flamand, cela ne peut se concevoir ». Des propos qu'il ne tenait hélas pas dans un café de Hasselt et qui en disent long sur sa perception de la loyauté fédérale. J'ai apprécié la réplique de notre secrétaire d'Etat, Eric André, qui a très opportunément rappelé le lien indissoluble de cet aéroport avec Bruxelles et suggéré dans la foulée que le ring puisse être mieux géré en devenant bruxellois. C'était la réponse du berger à la bergère. Cela nous amène à l'objet très précis de cette interpellation.

Ainsi, dans la dernière ligne droite qui nous sépare des élections du 13 juin — mais est-ce un hasard? —, le ministre Stevaert propose une modification fondamentale du profil du ring sur son tronçon nord entre l'E19 et l'E40. Il veut l'élargir à quatre bandes, en réduisant de 25 cm la largeur des trois bandes existantes, chacune passant ainsi à 3,50 m, et en supprimant la bande de secours qui serait remplacée par des aires de stationnement tous les 500 m. Parallèlement, la vitesse sur le ring serait limitée à 100 km/h au lieu des 120 actuels. Un plan pluriannuel jusqu'en 2001 couvrirait l'extension de la mesure à l'ensemble du ring.

C'est bien là, me semble-t-il, que le bât blesse. Le ministre flamand a fait part de sa décision par un simple communiqué de presse sans avoir apparemment organisé la moindre tentative de concertation avec ses homologues des deux autres Régions qui, ne l'oublions pas, gèrent chacune une portion, certes limitée, du ring bruxellois.

Ici, on est bien au-delà des règles élémentaires de la bienséance.

La solution Stevaert, pour autant qu'on y adhère, n'est pas transposable telle quelle sur l'ensemble de la rocade. A certains endroits, on ne pourra pas se contenter de peinture pour tracer de nouvelles lignes pour des bandes plus étroites. Pour créer une situation homogène sur l'ensemble d'un ring porté à deux bandes, il faudra en certains lieux augmenter son emprise, ce qui impliquera qu'on morde un peu plus sur la forêt de Soignes. Celle-ci a pourtant déjà payé un lourd tribu à la reine automobile. On touche très clairement à l'environnement, au patrimoine.

On force aussi les autres Régions à prévoir des budgets pour des aménagements qui ne répondent pas immédiatement à leurs nécessités et qui risquent, en outre, de faire reporter les priorités indispensables qui doivent être accordées au transport public, notamment au RER.

Je voudrais, monsieur le ministre, poser à cet égard une question précise: l'accord de coopération que vous avez signé en juin dernier avec M. Baldewyns, le prédécesseur de M. Stevaert, n'implique-t-il pas que pour un projet de ce type, une concertation obligatoire ait lieu avant qu'une décision formelle ne soit prise? Cet accord conserve-t-il encore sa valeur à la suite de l'initiative unilatérale du ministre flamand?

En l'occurrence, cette concertation eût été d'autant plus justifiée que la décision flamande n'est pas sans impact sur les flux automobiles et particulièrement sur la navette entrant à Bruxelles.

L'objectif déclaré de M. Stevaert est d'accroître par sa mesure la capacité du ring de 40 %. Il ajoute du reste que la limitation de vitesse permettra aux véhicules de rouler plus près les uns des autres, même s'il affirme pas ailleurs qu'il ne veut pas forcément plus de voitures à cet endroit. Outre cette contradiction explicite que chacun aura relevée, M. Stevaert ne devrait pas ignorer le phénomène bien connu qui se produit lors de la mise en œuvre de nouvelles infrastructures routières: la nouvelle réalisation apparaît vite comme la panacée et de très nombreux automobilistes viennent s'y engouffrer, recréant ainsi en peu de temps des embouteillages au moins aussi denses que ceux qui existaient auparavant. Une publicité diffuse autour d'un ring plus fluide attirera à coup sûr de nombreux automobilistes et en convaincra peut-être d'autres de reprendre leur voiture, plutôt que des trains qui, à la suite des erreurs monumentales de la direction de la SNCB, ont acquis la réputation d'être toujours en retard.

Ces voitures supplémentaires pénétreront dans Bruxelles, provoquant inévitablement des problèmes de stationement accrus, et les autres nuisances qui y sont associées en termes de bruit et de pollution.

Comme l'a souligné notre collègue, Dominique Harmel, il est quand même assez curieux de voir M. Stevaert faire les yeux de Chimène au transport public à Hasselt afin d'y réduire la pression automobile, mais prendre sans sourciller une décision qui aura pour conséquence d'engorger un peu plus encore les artères de notre Région. Il n'y a pas de vision globale. On se contente de déplacer les problèmes.

Décidément, après l'incinérateur de Drogenbos, la Flandre considère de plus en plus Bruxelles comme sa poubelle. Elle s'étonnera après cela que davantage de francophones aillent s'établir dans la périphérie.

Par ailleurs, cette décision à forte portée électrorale et ne souffrant donc pas les délais inhérents à une concertation entre voisins respectueux l'un de l'autre, suscite une série d'autres interrogations, voire d'inquiétudes au chapitre de la sécurité:

1) En voulant augmenter la capacité du ring, M. Stevaert diminue sa sécurité. Il élimine la bande d'urgence et limite donc les possibilités d'arrêt pour les voitures victimes d'avaries, mais aussi les moyens d'accès des véhicules de secours qui l'empruntent actuellement en cas d'accident.

Mme Evelyne Huytebroeck. — Ils devraient utiliser l'hélicoptère!

M. Jean-Pierre Cornelissen. — Vous avez utilisé l'image de l'hélicoptère. Peut-être faudrait-il y songer. Imaginez une collision sur un ring à quatre bandes aux largeurs réduites. L'engorgement immédiat sera inévitable et les ambulances et voitures de police ou de pompiers mettront beaucoup de temps pour atteindre le lieu de l'accident. Or, dans le cas de certaines lésions, chaque minute compte. On peut dire la même chose pour les victimes de malaise cardiaques.

2) M. Stevaert affirme pourtant que, par sa décision de réduire la vitesse sur le ring, la sécurité s'y trouvera renforcée. C'est assurément vouloir ignorer ce que chacun constate lorsqu'il circule sur nos autoroutes où théoriquement, théoriquement seulement, le 120 km/h est la limite.

Sur des bandes à largeur réduite, les risques d'accident seront eux accrus. A cet égard, un article paru dans *La Dernière Heure* du 23 janvier sous le titre «Les points rouges du ring» évoquait de tristes réalités. Je cite:

«Si la prudence s'impose d'emblée lorsqu'on se trouve derrière le volant, certains endroits sont, sur le ring, particulièrement dangereux. Vitesse excessive, non-respect des distances entre les véhicules et mauvais positionnement sur la bande de circulation sont les principales causes d'accidents, insiste le commandant Lupcin, en attirant l'attention des automobilistes sur les points rouge du ring.»

Et le journal d'ajouter à propos du ring nord:

«Longue de plus de 20 km, cette partie du ring, entre l'échangeur menant à l'autoroute de Liège, et le tournant de Forest, côté ouest, est le plus dangereux. C'est la partie où on constate le plus d'accidents, poursuit le commandant Lupcin.»

Je crois que ce témoignage est éclairant. Pour les diverses raisons que je viens d'invoquer, je pense très sincèrement que le coup de pub électoral de M. Stevaert est sur le plan de la mobilité une vraie fausse bonne idée.

J'aimerais en conclusion vous demander, monsieur le ministre, si le Gouvernement bruxellois a évoqué en son sein cette décision de son homologue flamand. Dans l'affirmative, j'aimerais connaître cette réaction.

Dans la négative, j'estime qu'il devrait le faire et envisager de saisir le Comité de concertation, vu les incidences néfastes irréfutables sur Bruxelles d'une décision qui n'est pas compatible avec une saine pratique de la loyauté fédérale. *(Applaudissements sur les bancs de la majorité.)*

M. le Président. — La parole est à Mme Carthé.

Mme Michèle Carthé. — Monsieur le ministre, chers collègues, le fait que les problèmes de mobilité soient de plus en plus fréquemment sous les feux de l'actualité souligne l'urgence d'approfondir la réflexion sur les propositions existantes en vue de concrétiser les solutions ainsi dégagées. L'urgence se justifie tant par le coût que représentent les embouteillages — près de 140 milliards par an au niveau de la Belgique — que par le coût écologique de l'usage intensif de la voiture et les effets négatifs sur la santé des citoyens provoqués par les émissions de CO_2.

Rappelons que les maladies respiratoires sont en constante évolution.

Cela a été souligné tout à l'heure.

Comme nous l'avions souligné lors d'une interpellation au mois de novembre 1998, la mobilité doit être repensée de manière à intégrer harmonieusement les exigences relatives au cadre de vie à la cohésion sociale, au développement économique, à la sécurité de l'ensemble des citoyens. Il s'agit bien de favoriser une «mobilité durable» qui garantisse à chacun son droit à la mobilité et favorise les transports les moins nocifs pour l'environnement.

Si le RER rencontre une approbation quasi unanime pour être considéré comme élément clé de toute solution aux problèmes de mobilité vers et dans Bruxelles, nous estimons que la réalisation de celui-ci doit s'accompagner impérativement d'autres mesures visant à réduire la circulation automobile et à favoriser l'usage des transports publics, mais aussi et surtout doit également s'accompagner d'une amplification de toute politique visant à renforcer l'attractivité de la ville, un des effets pervers du RER étant le risque de contribuer à l'exode des habitants. Il s'agit donc, parallèlement à la réalisation du RER, de poursuivre les politiques menées depuis près d'une décennie, qui sont contenues dans les grandes orientations du PRD et qui concrétisent un réel projet de ville.

Il est certain que la réalisation — et le financement du RER — passent inévitablement par une concertation entre les différents niveaux de pouvoir concernés: le Fédéral et les trois Régions.

Il est exact que nous sommes entourés par la Wallonie et la Région flamande.

C'est bien dans le souci de favoriser cette concertation, madame Huytebroeck, que le ministre fédéral a lancé, il y a quelques mois, diverses pistes de réflexion quant aux possibilités de financement, notamment par le recours à la fiscalité. Tant les propositions du ministre fédéral que le contenu de l'«étude Stratec» relative au péage aux portes de Bruxelles ne sont que des pistes qui seront discutées prochainement lors de diverses tables rondes. Il s'agira ensuite d'approfondir la réflexion sous forme de réelles concertations qui devraient être permanentes sous la forme de commission ou de conférence interministérielle, concertations qui aborderont les différentes propositions qui ont un impact sur plusieurs Régions, telle que la proposition du ministre flamand des transports d'élargir, à certains endroits, le ring autoroutier et qui aura inévitablement des effets sur le trafic routier du nord de Bruxelles, sur des quartiers. Il est évident qu'il faut des concertations. Vous êtes très certainement, monsieur le ministre, conscient de leur importance, étant vous-même à l'origine de la récente concertation avec les différents ministres concernés en vue de dégager un accord sur l'intégration tarifaire, première étape vers la réalisation du RER.

Notre préoccupation est en fait de savoir comment, monsieur le ministre, vous envisagez de préparer ces concertations, afin de répercuter au mieux les positions de l'ensemble des Bruxellois? Avez-vous l'intention, par exemple, de demander l'avis en ces matières de la commission consultative pour l'étude et l'amélioration des transports publics?

Je vous rappelle que cette commission est composée d'une série d'instances dont les autorités, les syndicats, les associations, les représentants des usagers, etc. Par ailleurs, nous aurons peut-être un débat en commission à ce sujet. Le but ultime est d'arriver à dégager des solutions à préciser ensuite dans un accord de coopération. Il est sans doute utile de rappeler également que l'accord de coopération est un outil fondamental à utiliser dans divers domaines, pour assurer le bon fonctionnement de la Belgique fédérale puisque cette dernière existe encore.

Parmi les pistes de financement du RER, la fiscalité aura certes un rôle non négligeable, je ne reviendrai pas ici sur les différentes possibilités d'agir sur la fiscalité. Les pistes de réflexion ont le mérite d'être lancées. Par ailleurs, la proposition de considérer un péage aux entrées de Bruxelles a également fait couler beaucoup d'encre et ne semble pas faire l'unanimité. Rappelons que d'autres solutions existent et ne devraient pas être remisées aux oubliettes. Nous pensons, par exemple, à la vignette autoroutière dont la concrétisation serait moins complexe et moins lourde que le péage. Il s'agirait, dans ce cas, de préciser la répartition des recettes dans ce fameux accord de coopération.

Au delà du problème du RER et de son financement, il ne faut pas oublier une série d'autres mesures à prendre ou à approfondir afin de restreindre l'usage de la voiture: réalisation de véritables sites propres pour les trams et bus rendus accessibles aux taxis, la maîtrise du stationnement par une réduction de l'offre de parking, tout en garantissant le parcage des riverains et l'accès aux commerces, la réalisation de plans de transport d'entreprise. Je crois savoir que ceux-ci viennent d'être discutés en commission, à la Chambre. Autres mesures à prendre ou à approfondir: une politique tarifaire qui tienne compte des besoins specifiques des populations fragilisées, favoriser les déplacements non motorisés, développer des parkings de dissuasion, etc. La réalisation du RER ne doit pas devenir un écran de fumée à la concrétisation indispensable de ces autres mesures.

La réflexion doit donc être approfondie et la concertation — à tous les niveaux — doit être organisée d'urgence, tant au niveau interne de la Région bruxelloise qu'avec les autres niveaux de pouvoir concernés.

La mobilité durable est un choix de société qui doit tenir compte de toutes ses facettes: aménagement du territoire, implication sur l'emploi, environnement, solidarité...*(Applaudissements sur les bancs de la majorité.)*

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

M. Dominique Harmel. — Monsieur le Président, il est vrai que depuis quelques semaines, bon nombre d'idées fusent pour tenter de répondre aux difficultés de mobilité.

Je n'ai pas été convaincu par l'idée du ministre Stevaert qui consiste en réalité à transformer les trois bandes du ring et la bande d'arrêt d'urgence en quatre bandes de circulation. Je pense, monsieur le ministre, qu'il s'agit d'une mauvaise idée pour la bonne et simple raison que du point de vue de la sécurité, elle est de tous les dangers! M. Cornelissen l'a rappelé, le ring est un endroit où les accidents sont nombreux. Imaginez-vous un instant quatre poids lourds de front sur des bandes étroites et un accident à cinq ou six cents mètres... A part par hélicoptère, je ne vois vraiment pas comment les secours pourraient intervenir rapidement. L'idée me semble donc vraiment très mauvaise et extrêmement dangereuse.

Qu'au nord et au sud du pays on puisse trouver cette idée intéressante et y avoir une solution permettant au flot de voitures quotidien de pénétrer plus facilement en Région bruxelloise, c'est une vision des choses. Mais en tant que Bruxellois, comme utilisateurs du ring, nous ne pouvons admettre que l'on évoque des idées aussi absurdes qui feraient de certains tronçons du ring des endroits terriblement dangereux. Ma position est donc très claire: du point de vue de la sécurité, il est impensable d'envisager cette solution, ne serait-ce qu'à l'essai.

Par ailleurs, comme je l'ai déjà exprimé dans une réaction immédiate, je suis quelque peu surpris que celui qui à Hasselt, a vanté les mérites des transports en commun et a mené une politique drastique à l'égard de l'automobile, propose au contraire pour la Région bruxelloise une extraordinaire pompe à voitures... parce qu'il pense qu'il s'agit là de la situation idéale pour résoudre le problème des navettes quotidiennes! J'avoue que je

ne comprends pas bien la cohérence de l'homme qui, d'un côté, se bat pour rendre la ville d'Hasselt plus attractive, et d'un autre, s'occupe peu des réalités quotidiennes que les Bruxellois subissent.

Mme Evelyne Huytebroeck. — Monsieur Harmel, il ne fait preuve d'aucune cohérence. C'est lui qui délivre un permis de bâtir pour l'incinérateur de Drogenbos également.

M. Dominique Harmel. — Vous avez raison, madame. Drogenbos constitue un autre exemple ... mais je ne veux pas rentrer dans une polémique à ce sujet ici.

Je m'étonne qu'on ne parle plus du RER. Ou, quand on en parle — et pourtant je sais que le ministre Hasquin est un défenseur du RER, qui est d'ailleurs une bonne formule —, on n'imagine pas une formule qui avait pourtant déjà fait l'objet de nombreuses discussions au comité de concertation, à savoir la vignette autoroutière. Or, Mme Carthé l'a rappelé, la vignette est évoquée depuis 1994 et l'on avait estimé qu'elle rapporterait de 4 à 5 milliards par an. Pourquoi dès lors ne pas l'avoir mise en place? Car on ne savait pas encore très bien comment nous allions répartir entre nous les recettes de cette vignette. Quel critère adopter? Le nombre de kilomètres, le volume d'utilisation d'autoroutes... ?

Mme Françoise Dupuis. — Et la domiciliation des navetteurs...

M. Dominique Harmel. — Vous avez parfaitement raison, madame Dupuis. On a aussi évoqué la domiciliation... Et comme aujourd'hui la situation a évolué et que j'entends tant au nord qu'au sud et au centre du pays que tout le monde est convaincu de l'opportunité d'un RER, je me demande pourquoi lors de ce comité de concertation, on n'a pas proposé d'appliquer d'urgence la vignette autoroutière et décidé tous ensemble — ce qui ne serait pas chose difficile — d'affecter les recettes de la vignette au RER. En dix ans, voire moins, on disposerait de 50 milliards pour faire du RER un instrument rapide et dynamique. Je m'étonne qu'on n'y ait pas pensé mais puisque chacun y va aujourd'hui de sa chansonnette, cette proposition est intéressante et ne devrait pas coûter extrêmement cher.

Enfin, Mme Carthé est revenue sur l'idée d'un péage à l'entrée de la ville. Cette sugestion surprenante fait songer aux droits de passages perçus à l'époque féodale... Il serait aberrant que la capitale de l'Europe, chantre des mérites de la libre circulation des biens et des personnes, en vienne à proposer un tel système et délaisse la solution de la vignette autoroutière, pourtant beaucoup plus lucrative. Il suffirait, je le répète, de rendre cette dernière opérationnelle pour obtenir rapidement des moyens significatifs.

Cette vignette autoroutière est en fait en chantier depuis 1994. J'aimerais donc savoir si le sujet figure au menu des discussions auxquelles le ministre participe avec ses collègues concernés par la problématique de la mobilité.

Pouvons-nous espérer la levée de cette taxe à court terme? Dans l'affirmative, le ministre a-t-il l'intention de tenter de convaincre ses collègues de l'affecter au RER? Cette solution nous permettrait de percevoir les moyens nécessaires à la mise en place d'un outil précieux en matière de mobilité. *(Applaudissements sur les bancs du PSC.)*

M. le Président. — La parole est à M. Hasquin, ministre.

M. Hervé Hasquin, ministre de l'Aménagement du Territoire, des Travaux publics et du Transport. — Monsieur le Président, la résolution des problèmes de mobilité ne passe pas par une solution unique, mais bien par un cocktail de mesures complémentaires. Le plan IRIS approuvé par le Gouvernement le 1er octobre 1998, après une large consultation publique, témoigne bien de cette philosophie. Je ne reviendrai pas sur son contenu qui a déjà fait l'objet de débats ici-même après mon exposé en commission de l'Infrastructure. J'ai entre-temps eu des contacts avec le ministre flamand de l'Aménagement du Territoire et du Transport. J'ai ainsi conclu un accord de mobilité avec mon homologue flamand de l'époque, M. Baldewijns, prédécesseur de M. Stevaert. J'ai également eu l'occasion d'en développer le contenu à l'occasion d'une interpellation.

Un objectif sous-tend toutes mes actions: trouver des solutions pour le long terme sans compromettre le fonctionnement des infrastructures existantes à court terme.

M. Stevaert a manifestement la même préoccupation et son cabinet a prévenu mes collaborateurs de son intention — après parution de l'information dans la presse — d'améliorer la fluidité du ring entre les autoroutes E40 Liège-Bruxelles et E19 Anvers-Bruxelles. A ce jour, aucune décision n'est encore intervenue. Dès lors, il est vain de disserter à ce propos. M. Stevaert a demandé à l'administration flamande d'étudier les répercussions d'un rétrécissement des bandes de circulation afin d'en ajouter une dans chaque sens sur ce tronçon qui est le plus chargé du ring de Bruxelles et un des plus chargés de Belgique avec plus de 150 000 véhicules entre 6 et 22 h contre 103 000 à Anderlecht, d'autant plus qu'une bonne part de ce trafic est constitué de poids lourds, dans une proportion largement supérieure à tout autre tronçon.

Voilà pourquoi on peut comprendre — je me fais ici l'avocat du diable — qu'un ministre flamand, sur le territoire du Brabant flamand, conscient qu'Anvers est menacée de voir sa capacité d'activés économiques réduite de 30 % dans les cinq à six années qui viennent, se pose certaines questions pour essayer de trouver des solutions, même si elles ne sont pas idéales, afin de fluidifier le trafic sur ce tronçon entre deux autoroutes clés. Tout ministre, un tant soi peu préoccupé par le devenir de sa Région, se poserait ces questions et essaierait de trouver des solutions, d'autant que cet embouteillage dû aux poids lourds n'a pas d'équivalent ailleurs. Il a donc lancé une idée, qui n'est pas inintéressante en soi, d'analyser les conséquences d'un rétrécissement des bandes de circulation, idée qui a déjà été pratiquée ailleurs, je le rappelle. Evidemment, il faut garder à l'esprit qu'il existe un danger, celui de la suppression de la bande de délestage.

Je rappelle aussi que la proportion du ring — cinq kilomètres pas plus — concernée par l'étude demandée par le ministre se situe non loin de l'aéroport national. Il y a donc là évidemment une importance stratégique. De plus, si des mesures ne sont pas prises dans ce secteur, vu la saturation chronique du tronçon, il se pourrait qu'une partie de ce trafic passe de plus en plus par le boulevard de la Woluwe, ce qui générerait alors directement un certains nombre d'inconvénients, non plus dans le Brabant flamand, mais directement dans la Région de Bruxelles-Capitale.

Les embouteillages chroniques sur le ring sont à l'origine d'une importante pollution, beaucoup plus importante pour certains polluants que celle qui serait provoquée par les véhicules qui y circuleraient à vitesse normale. De plus, il concerne des trafics de province à province plus que des trafics pénétrant à Bruxelles. Le développement des zones industrielles autour de Machelen, Diegem et Zaventem n'est pas étranger au problème, les personnes s'y rendant, ainsi que les marchandises transportées n'ayant pas d'alternative. Le RER n'apportera qu'une solution très partielle à la desserte de cette zone. *De Lijn* a essayé de renforcer les lignes desservant ces zones en développement, mais le succès n'est pas à la mesure de ses espoirs.

La proposition de M. Lebrun de créer une liaison ferroviaire de ceinture est suivant le ring n'a jamais fait l'objet, à ma connaissance, d'une étude. Le syndicat d'études pour le RER ne l'a en tout cas pas proposée. Au cas où elle répondrait à un besoin, il faudrait encore prendre soin d'examiner la rentabilité du projet et de faire la comparaison avec le reste du projet de RER. Vous savez comme moi que les besoins de la Société nationale des chemins de fer belge en investissements sont importants. De plus, il existe deux axes que je qualifierai de rocade ferroviaire, à savoir la ligne 26 Hal-Vilvorde et la ligne 139 Ottignies-Louvain. Peut-être assureraient-ils à moindre coût une grande partie du trafic auquel pense M. Lebrun.

Vous évoquez le réveil subit de mes collègues, tant fédéral que wallon, et l'apparente incohérence de certaines solutions qui sont avancées. Il est un fait que le ministre fédéral a lancé son plan sans concertation, alors que cette dernière était réclamée depuis le début de la législature, notamment au travers de la Conférence interministérielle des Communications et de l'Infrastructure. Cette conférence a été réunie plusieurs fois, mais pas pour traiter de ce sujet, combien important.

Par ailleurs, comme je l'ai dit en commission, depuis plus d'un an, le ministre fédéral des Communications s'est converti à la nécessité du Réseau express régional et de nombreuses discussions ont eu lieu depuis lors entre mon cabinet et le sien.

J'ai indiqué, lors de l'interview que j'ai accordée au journal *L'Echo*, voici quelques jours, et auquel Mme Huytebroeck a fait allusion, qu'il y avait beaucoup de convergences entre les positions du ministre fédéral et les thèses que j'avais défendues dans cette assemblée, sur lesquelles tant la Commission que le Gouvernement bruxellois avaient marqué leur accord.

Il serait donc oiseux de dire que les contacts sont inexistants. Au contraire, ils se sont donc considérablement renforcés depuis un an et la réflexion du ministre fédéral a substantiellement progressé, même si je ne puis me rallier à l'ensemble de ses propositions.

Du côté flamand également, on reste preneur du RER, mais j'ai eu l'occasion de déplorer à de nombreuses reprises devant cette Assemblée qu'un Gouvernement avait fait la sourde oreille, avait traité le dossier avec désinvolture. Il est vrai que, vu de Viroinval, quand on est fier d'être Toine Culot, maïeur de Trignolles, le Brabant wallon et Bruxelles sont bien loin et d'autres choses sont peut-être plus intéressantes. Par conséquent, ce fut le silence total de ce côté-là, comme je l'ai dit à plusieurs reprises à M. Harmel.

Afin d'apporter des éléments de réflexion à mes collègues fédéral et régionaux, j'ai moi-même invité le syndicat d'études pour le RER à rechercher les modalités de financement et d'exploitation du futur RER. Ce syndicat m'a remis son rapport en mars 1998 et les différents cabinets en ont pris connaissance. Alors, pourquoi ce brutal réveil? Je n'aborderai pas les questions de calendrier et d'échéances électorales! Le fait est que chaque jour qui passe est un jour perdu! Le changement d'horaire effectué par la Société nationale des chemins de fer belge le 23 mai 1998 a révélé au grand jour ce que j'ai affirmé dès mon accession aux responsabilités de la mobilité en Région de Bruxelles-Capitale, à savoir que les infrastructures ferroviaires étaient aussi saturées que les autoroutes menant à Bruxelles. Il faut encore souligner que cette saturation s'accompagne d'un manque d'investissements de la Société nationale des chemins de fer belge. Mais ce n'est qu'une partie du problème dans le domaine de la signalétique et des moyens modernes de surveillance et de conduite du trafic. Les deux éléments interviennent dans le lourd passif de la Société nationale des chemins de fer belge aujourd'hui.

Ceux qui doutent encore de la saturation des infrastructures ferroviaires n'ont qu'à interroger les clients de la Société nationale des chemins de fer belge. Il y a des Bruxellois parmi eux et ils me font part de leurs problèmes depuis ce 23 mai fatidique. Je reçois également de nombreuses plaintes d'habitants venant de Wallonie et de Flandre qui me demandent d'intervenir auprès de la Société nationale des chemins de fer belge parce qu'ils sont quotidiennement confrontés à des situations ubuesques.

(M. Jan Béghin, premier vice-président, remplace M. Armand De Decker, Président, au fauteuil présidentiel)

(De heer Jan Béghin, eerste ondervoorzitter, vervangt de heer Armand De Decker, Voorzitter, in de voorzitterszetel)

Toutes les lignes ont été touchées, à des degrés divers, si bien que depuis lors la Société nationale des chemins de fer belge a modifié à maintes reprises ses horaires dans le sens de la suppression de la plupart des trains supplémentaires. Je n'ai pas attendu cette démonstration par l'absurde pour faire inscrire le financement de l'étude d'incidence de la mise à quatre voies de la ligne de Namur-Luxembourg entre Watermael et Schuman et le tunnel Josaphat-Schuman à l'Accord de Coopération Etat-Région. Par contre, le fait que la Société nationale des chemins de fer belge n'ait pas prévu le financement des travaux indispensables, même sans le RER, et que le Fédéral n'ait pas pris les dispositions pour corriger le plan décennal de la Société nationale des chemins de fer belge a de quoi interpeller les navetteurs. Le Gouvernement bruxellois s'est prononcé deux fois sur le projet de plan décennal en rappelant l'importance du nœud ferroviaire bruxellois pour le réseau de la Société nationale des chemins de fer belge.

A aucun moment, les choix budgétaires n'ont été motivés ni par la SNCB ni par le Fédéral. La SNCB s'est-elle fixée comme objectif d'attendre un financement pour le RER pour résoudre ses problèmes? Une analyse coût-bénéfice n'aurait-elle pas mieux garanti la survie de cette entreprise que l'utilisation de clefs de répartition où Bruxelles compte pour rien?

Quand on présente les plans d'investissements relatifs à la SNCB, il y a la Flandre, la Wallonie et pour la Région de Bruxelles-Capitale, il est extrêmement délicat et difficile de tenter une évaluation même à un milliard près.

Je n'entrerai pas dans la polémique du péage routier. Comme le ministre Daerden l'a rappelé et comme je l'ai moi-même dit à plusieurs reprises dans cette Assemblée, il s'agissait d'une hypothèse envisagée parmi beaucoup d'autres et qui circulait notamment dans les milieux de la Commission européenne, entre autres chez le commissaire M. Kinnock. Mais, encore une fois, le propre de celui qui essaie de trouver une solution, c'est de prendre en considération un certain nombre d'hypothèses, de les approfondir et d'envisager les conclusions que l'on peut en tirer. Cette démarche est tout à fait normale.

Il est temps d'envisager les financements autrement que par un accroissement des ponctions fiscales.

En ce qui concerne le problème de la voiture, j'estime que la pression globale fiscale est déjà suffisamment importante sur l'automobile. Si des solutions doivent être trouvée par ce biais, cela implique aussi une restructuration de la fiscalité automobile telle qu'elle existe aujourd'hui. Sur ce point, je constate d'ailleurs que le ministre Daerden est à peu près du même avis.

Je rappellerai que tout investissement, que ce soit le TGV, le métro ou le RER, a des retombées importantes au niveau économique et en termes d'emplois surtout. En contribuant à diminuer le chômage, il contribue à alléger la charge de ce dernier pour l'Etat.

Depuis deux, trois mois en tout cas, tout le monde est d'accord pour dire que le RER est indispensable au développement de la Région de Bruxelles-Capitale. Ce problème devra inéluctablement être au centre des négociations de formation des prochains Gouvernements régionaux et fédéral. D'ici-là, l'instruction de la demande de certificat d'urbanisme pour l'infrastructure Josaphat-Watermael devra avoir abouti afin de montrer au Fédéral que la Région de Bruxelles-Capitale s'engage bel et bien dans le processus de la réalisation du RER.

Enfin, en ce qui concerne le problème de la vignette qui a agité quelques-uns d'entre vous, je dirai que le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a marqué son accord sur le projet en la matière. Le Gouvernement fédéral a préparé tous les arrêtés. Le Gouvernement régional bruxellois les a accueillis favorablement. Mais il y a un *« hic »*, monsieur le président: le Gouvernement de la Région wallonne, dont le ministre de la Mobilité s'appelle M. Lebrun, a estimé inopportun de mettre en œuvre le projet de vignette, et cela depuis trois ans. Dans ces conditions, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale comme celui de Flandre ont décidé de ne pas introduire de vignette si l'autre moitié du pays ne comptait pas le faire. *(Applaudissements sur les bancs de la majorité.)*

M. le Président. — La parole est à Mme Huytebroeck.

Mme Evelyne Huytebroeck. — Monsieur le Président, je ferai quelques réflexions à la suite de la réponse du ministre. Tout d'abord en ce qui concerne les quatre bandes sur le ring, le ministre dit que le tronçon dont parle M. Stevaert est situé entre deux autoroutes.

M. Hervé Hasquin, ministre de l'Aménagement du Territoire, des Travaux publics et du Transport. — Effectivement. Il s'agit de l'étude «Péage routier».

Mme Evelyne Huytebroeck. — Cependant, si je ne m'abuse, il y a des sorties sur ce ring et celles-ci mènent vers Bruxelles. Donc, s'il est tout à fait légitime que M. Stevaert essaie de trouver des solutions sur son territoire, quant à vous, monsieur Hasquin, il vous appartient de réagir en tant que ministre responsable pour tous ceux qui entrent dans Bruxelles et de défendre, en premier lieu, la qualité de vie des Bruxellois.

Vous avez également dit que certains parlaient de non-concertation alors qu'une concertation existe.

Cependant, je signale que je ne suis pas la seule à parler de non-concertation. En effet, il ressort de plusieurs articles de presse que M. André et vous-même avez été les premiers à déplorer une non-concertation.

M. Hervé Hasquin, ministre de l'Aménagement du Territoire, des Travaux publics et du Transport. — Je voudrais ajouter une précision. Le ministre fédéral a parfaitement le droit, comme moi-même en d'autres circonstances, de lancer des tables rondes quand il le souhaite. Cela ne demande pas nécessairement une concertation. Je trouvais choquant que le ministre Lebrun s'exprime, expliquant qu'il n'avait jamais été consulté alors qu'en réalité il avait rejeté toutes les propositions qui ne l'intéressaient pas. C'est lui qui s'est exprimé dans ce sens. Quant à moi, j'ai simplement dit effectivement que je n'avais pas été consulté pour l'organisation des tables rondes. En revanche, je peux vous dire que les deux cabinets travaillent régulièrement ensemble.

Mme Evelyne Huytebroeck. — Cependant, M. Eric André lui-même a parlé de non-concertation sur différents points, notamment le péage urbain et les quatre bandes sur le ring. Vous en auriez également parlé, monsieur le ministre. C'est en tout cas ce qui ressort de certains articles de presse.

En ce qui concerne le manque d'investissements dans les infrastructures ferroviaires ou dans la réaffectation des gares, cela paraît évident. Vous avez parlé de saturation. Pour ma part, j'en doute.

M. Hervé Hasquin, ministre de l'Aménagement du Territoire, des Travaux publics et du Transport. — La preuve, c'est que certaines communes de la Région de Bruxelles qui sont situées dans les environs du ring, doivent absorber les surplus que le ring ne peut accueillir. Telle est la réalité.

Mme Evelyne Huytebroeck. — En ce qui concerne les saturations ferroviaires, il y a souvent intoxication. Les saturations servent de prétexte à ceux qui veulent éviter d'investir ou d'effectuer des réaffectations de gares.

Vous semblez dire que le péage urbain constitue une hypothèse parmi d'autres, qui a fait l'objet d'une étude.

Je rappelle que les études ont coûté plusieurs millions.

Et aujourd'hui, tout le monde rejette le péage urbain!...

M. Hervé Hasquin, ministre de l'Aménagement du Territoire, des Travaux publics et du Transport. — D'abord, le péage urbain en soi n'a pas fait l'objet d'études. C'est une hypothèse parmi d'autres qui a été évoquée par le syndicat d'études du RER. Ce même syndicat se référait par ailleurs à des études réalisées par la Commission européenne et le commissaire Neil Kinnock.

Mme Evelyne Huytebroeck. — Donc, nous dirons que le péage urbain est l'objet d'un chapitre d'une étude.

En ce qui concerne le RER, vous allez un peu vite, monsieur le ministre, lorsque vous parlez d'un accord unanime. En effet, on peut être d'accord sur le RER mais pas à n'importe quel prix ni à n'importe quelles conditions ni pour faire n'importe quoi.

Pour terminer, monsieur le ministre, j'attends toujours les mesures que vous préconisez à Bruxelles pour diminuer la pression automobile. En effet, jusqu'à présent, je n'ai rien entendu à ce sujet. *(Applaudissements sur les bancs ECOLO.)*

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

M. Jean-Pierre Cornelissen. — Monsieur le Président, tout à l'heure, j'ai, à plusieurs reprises, évoqué le concept de décision. Le ministre, quant à lui, a dit qu'il ne s'agissait pas de décision. D'après certains articles de presse, il semble que M. Stevaert souhaite réaliser son projet avant l'été, non pas sur l'ensemble du ring, bien entendu, mais sur une portion située entre l'E19 et l'E40. Dans ce cas, il n'aura pas besoin de nombreuses études. Selon lui, d'ailleurs, avec un peu de peinture et après avoir recalibré les bandes, on pouvait y arriver. A ce sujet, il convient d'être clair. Sur une partie du ring, on risque de se trouver, à bref délai, devant non pas un projet d'études, mais devant une décision.

Vous dites également que si une telle mesure n'était pas prise, une partie de la circulation devrait être absorbée par les communes riveraines.

M. Hervé Hasquin, ministre de l'Aménagement du Territoire, des Travaux publics et du Transport. — C'est déjà le cas!

M. Jean-Pierre Cornelissen. — Il est donc grand temps d'avoir une réflexion globale au niveau de la Région bruxelloise

et des communes en vue de créer des plans de circulation qui dissuadent, bien entendu, la pénétration non souhaitée de véhicules à certains endroits. Auderghem donne un exemple en la matière, car elle applique une politique cohérente en matière de plan de circulation. Dès lors, d'autres communes se situant très près de la périphérie et du ring feraient bien de prendre de semblables mesures.

En termes d'alternative, celle-ci ne se situe probablement pas dans des travaux de type routier, mais bien dans des initiatives au niveau du transport public. C'est là que revient éternellement la question du RER. Certes, nous sommes tous d'accord pour que le RER voie le jour le plus tôt possible. A l'examen de la pile de documents que je possède sur le RER — je conserve des articles depuis quelques années — je suis toujours étonné de l'importance des convergences des discussions qui ont lieu. Mais jusqu'à ce jour, cela n'a pas vraiment débouché sur des actes concrets.

En ce qui concerne les décisions de *De Lijn* à propos de la périphérie, vous avez dit que c'était un échec. Mais il s'agit de bus qui sont, eux aussi, englués dans la situation globale. Cela ne peut donc être qu'un échec ! On ne peut arriver à de bons résultats si on n'imagine pas des plans se basant avant tout sur le ferroviaire et sur les parkings de dissuasion implantés auprès des gares.

La question posée par Mme Carthé me paraissait intéressante. Cependant, il ne me semble pas qu'il y ait été répondu. Qu'en est-il du rôle qui devrait être assumé par la Commission consultive pour l'étude et l'amélioration des transports publics ? Cette commission date du 29 janvier 1962. C'est un organe d'initiative, de conception et de suivi des investissements. Je voudrais savoir quelle est, aujourd'hui, l'implication de cette commission dans les différentes solutions à mettre en œuvre.

M. le Président. — La parole est à M. Hasquin, ministre.

M. Hervé Hasquin, ministre de l'Aménagement du Territoire, des Travaux publics et du Transport. — Monsieur le Président, il est exact que je n'ai pas relevé la question de Mme Carthé, je lui répondrai donc à travers vous. La Commission consultative pour les transports publics est saisie de tous les grands dossiers. Elle a gardé et étudié le plan IRIS pendant des mois; et on peut affirmer que le Gouvernement a tenu compte de son avis à 99,5 %.

M. Jean-Pierre Cornelissen. — Mais est-elle saisie en l'occurrence de projets tels que ceux du ministre Stevaert ?

M. Hervé Hasquin, ministre de l'Aménagement du Territoire, des Travaux publics et du Transport. — Encore faut-il qu'ils soient plus avancés et finalisés ! C'est cela son but !

M. Jean-Pierre Cornelissen. — Il ne faut pas qu'ils soient trop finalisés !

M. Hervé Hasquin, ministre de l'Aménagement du Territoire, des Travaux publics et du Transport. — Si ! Pourquoi pas ? Mieux vaut discuter sur du concret que sur des idées vagues, n'est-ce pas ?

Mme Evelyne Huytebroeck. — Mais pas sur des décisions !

M. le Président. — Les incidents sont clos.

De incidenten zijn gesloten.

INTERPELLATION DE M. FRANÇOIS ROELANTS DU VIVIER A M. DIDIER GOSUIN, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA POLITIQUE DE L'EAU, DE LA RENOVATION, DE LA CONSERVATION DE LA NATURE ET DE LA PROPRETE PUBLIQUE, CONCERNANT «LES SUITES DE LA MISE EN DEMEURE DE LA BELGIQUE PAR LA COMMISSION EUROPEENNE DANS LE DOSSIER DU PROJET D'INCINERATEUR A DROGENBOS»

Discussion

INTERPELLATIE VAN DE HEER FRANÇOIS ROELANTS DU VIVIER TOT DE HEER DIDIER GOSUIN, MINISTER BELAST MET LEEFMILIEU EN WATERBELEID, RENOVATIE, NATUURBEHOUD EN OPENBARE NETHEID, BETREFFENDE «DE GEVOLGEN VAN DE INGEBREKESTELLING VAN BELGIE DOOR DE EUROPESE COMMISSIE IN HET DOSSIER VAN DE VERBRANDINGSINSTALLATIE VAN DROGENBOS»

Bespreking

M. le Président. — La parole est à M. Roelants du Vivier pour développer son interpellation.

M. François Roelants du Vivier. — Monsieur le Président, chers collègues, monsieur le ministre de l'Environnement, vous avez maintenant pu prendre connaissance de l'arrêt rendu par la chambre flamande du Conseil d'Etat déclarant conforme le permis d'environnement accordé par le Gouvernement flamand au projet d'incinérateur de Drogenbos. Cette décision fait suite à la mise en demeure de la Belgique par la Commission européenne dans le cadre du même dossier.

Or, vous me le confirmerez dans un instant, le Conseil d'Etat dans son arrêt ne fait aucune allusion à la démarche de la Commission européenne. C'est assez inouï quand on sait que le rôle essentiel dévolu à la Commission est d'être la gardienne des traités et du droit communautaire. Son avis devrait donc être considéré avec respect et, osons le dire, avec une certaine humilité du côté de la partie en cause.

Pourtant, tant l'auditeur du Conseil d'Etat que le ministre régional flamand compétent ont accueilli avec beaucoup de légèreté la mise en demeure de la Commission, alors qu'il s'agit d'un acte qui est loin d'être anodin.

Je rappellerai que la Commission européenne est assaillie par un nombre considérable de plaignants qui, à tort ou à raison, estiment que le droit européen n'est pas appliqué correctement dans tel ou tel cas précis. Le domaine de l'environnement — il y a plus de 200 directives et règlements en la matière — est particulièrement sollicité.

Chacune de ces plaintes est scrupuleusement examinée par les services de la Commission qui, d'après mes informations, en retient à peine 10 %. Ce petit nombre de plaintes fait l'objet d'investigations complémentaires, et si en fin de compte la direction générale concernée — en l'occurrence la direction générale de l'Environnement — estime qu'il y a lieu d'adresser à l'Etat membre concerné une mise en demeure, en application de l'article 169 du Traité, elle transmet ce dossier au commissaire concerné qui, après examen au sein de son cabinet, décide ou non de porter le point à l'ordre du jour d'une réunion du collège des commissaires. C'est donc en fin de compte, une décision collégiale, portée par l'ensemble de la Commission, qui est transmise à l'Etat membre concerné.

(M. Armand De Decker, Président, reprend place au fauteuil présidentiel)

(De heer Armand De Decker, Voorzitter, treedt opnieuw op als Voorzitter)

C'est à la suite de ce long examen que la Commission européenne a décidé, le 21 janvier dernier, d'engager une procédure d'infraction contre la Belgique pour violation de la directive 85/337 sur les études d'impact dans le cas de l'incinérateur de Drogenbos.

Les inexactitudes et les lacunes relevées par la Commission à la suite de l'examen par ses services de l'étude d'évaluation des incidences ne sont pas des peccadilles: erreur dans le calcul de la capacité nominale de l'installation, absence d'évaluation des incidences découlant des émissions de CO_2, inexactitude dans l'évaluation des conséquences en matière de transport et de trafic, détermination des retombées des substances polluantes sur la base d'un modèle ne prenant pas en compte la présence de la tour de refroidissement de la centrale électrique toute proche.

Depuis que ces deux faits nouveaux sont survenus — mise en demeure par la Commission et arrêt du Conseil d'Etat —, la mobilisation des autorités et des citoyens n'a pas faibli, et l'on peut s'en réjouir, contre un projet coûteux, inutile et dangereux. Mais une nouvelle donne est apparue: l'intervention du monde économique dans le débat, et singulièrement de 25 entreprises totalisant près de 12 000 travailleurs qui se sont activement déclarées solidaires dans le refus de cet incinérateur.

Ils vous ont d'ailleurs demandé, monsieur le ministre, de veiller à leurs intérêts dans le cadre de procédures judiciaires.

Mais aujourd'hui, en vous interpellant, je souhaite avant tout que vous nous informiez sur l'évolution du dossier, que ce soit sur le plan juridique ou de l'intervention politique.

Sur le plan juridique, je vous serais reconnaissant de préciser devant cette Assemblée les étapes de la procédure par la Commission européenne et qui pourrait connaître son épilogue devant la Cour de justice. Par ailleurs, j'aimerais savoir à quel niveau du *pipe-line*, pardon de la tuyauterie, se trouvent les différents recours déposés au Conseil d'Etat.

Sur le plan politique, la nouvelle saisine du comité de concertation que l'on pourrait paraphraser en parlant du «carrousel drogenbossois» permet au Gouvernement bruxellois de répéter son opposition au projet, comme le Parlement vous l'a demandé.

Mais, alors que tous prennent attitude, pour ou contre le projet d'incinérateur, il est une voix qui ne s'exprime pas, alors qu'elle est présente sur bien d'autres dossiers et vous n'avez pas manqué de le relever, monsieur le ministre: Mme Grouwels, intitulée ministre des Affaires bruxelloises dans le Gouvernement de M. Van den Brande, notre ancienne collègue dans cette Assemblée, si prompte à sillonner la Flandre pour y combattre la mauvaise image que véhiculerait Bruxelles dans l'imaginaire collectif de sa Région, Mme Grouwels si désireuse de fixer sur Bruxelles ces navetteurs flamands qui ne veulent décidément pas s'y établir ... Qu'attend-elle, au nom de la qualité de la vie, à s'opposer à une nuisance si contraire à ce qu'elle prétend défendre? Ou alors, serait-elle, selon les moments, comme je l'ai déjà suggéré, parfois doctor Brigitte et parfois Mme Grouwels?

Monsieur le Président, chers collègues, rien n'arrêtera notre détermination à lutter contre le projet d'incinérateur à Drogenbos. Au contraire, chaque jour cette détermination est renforcée par de nouveaux combattants, les derniers et non les moindres étant les entreprises de Bruxelles et de ses environs. Mais, plus que tout, l'unité de notre Parlement, qui s'est manifestée il y a quelques mois à travers la résolution, votée à l'unanimité, est un gage pour l'avenir. Maintenons-là et à terme, j'en suis convaincu, nous aurons gain de cause. *(Applaudissements sur les bancs de la majorité.)*

M. le Président. — La parole est à Mme Dupuis.

Mme Françoise Dupuis. — Monsieur le Président, monsieur le ministre, chers collègues, une nouvelle étape vient d'être franchie dans ce que j'appelais déjà en décembre dernier un déplorable feuilleton mettant gravement en péril le cadre de vie des Bruxellois.

A la suite des diverses plaintes introduites auprès de la Commission européenne contre la délivrance du permis d'environnement pour l'implantation d'un incinérateur à Drogenbos, la Belgique s'est vue notifier en date du 22 janvier dernier une mise en demeure épinglant vigoureusement la façon dont a été menée l'étude d'incidence pour non-respect de la directive «impact» de 1985.

Comme le soulignait M. Roelants du Vivier, ces lacunes relevées par la Commission ne sont pas anodines. Quatre fautes commises dans le dossier de base soumis à l'enquête violent le prescrit de la directive européenne et pourraient dès lors mener à une condamnation par la Cour européenne de Justice; le calcul incorrect de la capacité nominale des fours, l'évaluation tronquée des incidences en matière de transport, l'absence d'évaluation des émissions de CO_2, la non-prise en compte des effets dus à la proximité immédiate de la tour de refroidissement de la centrale électrique d'Electrabel.

Comme l'a déjà souligné le ministre-président Charles Picqué, une telle mise en cause par la Commission européenne a évidemment un effet désastreux pour l'image de la Belgique, surtout lorsqu'elle concerne un projet qui se situe aux portes de sa capitale qui accueille les institutions de l'Europe.

Comment faut-il dès lors analyser la décision du Conseil d'Etat, intervenue quelques jours après la notification de la mise en demeure de la Commission, de refuser la suspension du permis d'environnement? S'il est vrai que la procédure n'en est qu'à son début et que la Région flamande dispose d'un délai de soixante jours pour formuler ses observations, on ne peut raisonnablement comprendre les motifs qui ont conduit la plus haute juridiction administrative de notre pays à balayer ainsi d'un revers de la main les irrégularités relevées par la Commission européenne dans la procédure de délivrance du permis d'environnement.

Les tentations d'y voir une décision politique sont grandes. D'aucuns se sont déjà laissé tenter d'y voir en outre une communautarisation du dossier. Mais n'est-ce pas là justement le piège tendu par les autorités flamandes?

On sait que l'installation d'un nouvel incinérateur n'est jamais bien perçue par les populations riveraines et l'initiation d'un tel projet est généralement une opération électoralement risquée. En choisissant comme site les portes de la Région bruxelloise, les autorités flamandes parviennent non seulement à circonscrire les réactions de protestation et de rejet à une faible proportion de leur électorat mais peuvent également trouver dans la communautarisation du dossier un moyen de rallier la population flamande au soutien d'un projet qui sans cela n'aurait probablement recueilli que des réactions hostiles. Lorsque le ministre de l'Environnement Theo Kelchtermans refuse toute collaboration avec la Région bruxelloise pour la gestion de ses déchets, c'est déjà en filigrane au nom de l'autonomie de la Flandre et de sa volonté de maîtriser pleinement et seule sa politique en matière de déchets.

Il me paraît donc dangereux de verser dans le piège de la communautarisation du dossier, si ce n'est pour souligner que lorsque la Flandre prétend défendre ses intérêts légitimes, c'est toujours en priorité des intérêts de la Région flamande qu'elle se préoccupe au détriment du sort des Flamands de Bruxelles et de sa périphérie; elle est, à tout le moins indifférente à leur égard.

Cela dit, il importe donc de s'en tenir au véritable enjeu environnemental de ce dossier et de poursuivre la mobilisation de tous, Bruxellois et habitants du sud-ouest de la périphérie, contre ce projet en s'appuyant sur les griefs soulevés par la Commission européenne. Il s'agit d'une étape importante qui doit conforter tous les acteurs quant au bien-fondé des multiples recours introduits tant contre le permis d'environnement que contre le permis de bâtir et la nécessité de poursuivre en ce sens.

Le ministre-président Charles Picqué évoquait dès vendredi son intention de demander à présent au Conseil d'Etat, dans le cadre du recours en annulation du permis d'environnement, de poser une question préjudicielle à la Cour européenne de Justice sur le respect de la directive « impact ». Peut-il nous en dire plus sur cette procédure et ses délais?

La société Vlabraver annonce aujourd'hui qu'elle attendra l'épuisement des recours en suspension introduits devant le Conseil d'Etat contre les deux permis d'environnement et d'urbanisme avant d'entamer les travaux de construction de l'incinérateur. Sauf erreur de ma part, une question préjudicielle sur le respect de la directive « impact » ne pourra être déposée que dans le cadre de la procédure en annulation pendante devant le Conseil d'Etat. Il s'agit néanmoins d'une épée de Damoclès qui devrait inciter la société Vlabraver à attendre également son issue. Peut-on dès lors raisonnablement penser que la mise en route du chantier est aujourd'hui à tout le moins postposée de quelques années?

Par ailleurs, la commune de Forest annonce qu'elle introduit quatre nouveaux recours contre le projet d'incinérateur. Deux sont connus et visent la suspension et l'annulation du permis de bâtir, ce que d'autres, dont le Gouvernement bruxellois, ont déjà fait, mais — et c'est là où elle trace une nouvelle piste — également un recours en suspension et en annulation contre le permis de démolition des bâtiments actuellement situés sur le terrain où devrait s'implanter le futur incinérateur. Le Gouvernement a-t-il déjà examiné les chances de succès d'un tel recours?

Je terminerai enfin en m'indignant d'entendre dans le contexte actuel le même ministre flamand qui a accordé le permis de bâtir pour l'incinérateur de Drogenbos, réclamer par ailleurs une concertation avec la Région bruxelloise pour l'implantation du nouveau terminal TGV projeté à Schaerbeek « afin d'examiner les implications de cet aménagement pour le Brabant flamand ». Les habitants du Brabant flamand se réjouiront d'apprendre que dans ce dossier-ci, leur cadre de vie retrouve un intérêt aux yeux de leur ministre.

Si le Gouvernement bruxellois a maintes fois répété, et ce, encore récemment, qu'il ne voulait fermer aucune porte à la négociation dans le dossier de l'incinérateur, il doit être clair pour les autorités flamandes qu'il s'agira d'un préalable indiscutable à toute concertation sollicitée dans d'autres domaines par la Flandre. Le ministre flamand peut, s'il le désire, jouer au marchand de tapis avec les intérêts des habitants du Brabant flamand, mais il doit savoir que le Gouvernement bruxellois ne bradera pas les intérêts des siens. *(Applaudissements sur les bancs de la majorité.)*

M. le Président. — La parole est à Mme Fraiteur.

Mme Béatrice Fraiteur. — Monsieur le Président, chers collègues, lors de la réunion du Conseil régional du 10 décembre dernier, vous nous avez confirmé, monsieur le ministre, que le comité de concertation avait été saisi et qu'un groupe de travail avait été constitué, en raison du grave conflit résultant du projet de construction de ce fameux incinérateur de Drogenbos.

Depuis, deux éléments nouveaux sont intervenus, l'un qui a conforté les défenseurs de la qualité de l'environnement dans la légitimité de leur combat, l'autre qui les a plongés dans le désespoir. Je veux parler respectivement de la prise de position des Communautés européennes qui estiment que l'étude d'incidence a été bâclée et — comme l'a souligné M. Roelants du Vivier — relèvent le mauvais calcul de la capacité des fours, la mauvaise évaluation des désagréments engendrés par le transport, l'absence d'évaluation des émissions de CO_2 ainsi que des effets dus à la proximité immédiate de la centrale électrique d'Electrabel — ce n'est pas un rapport anodin — et, bien sûr, l'arrêt du Conseil d'Etat refusant la demande de suspension du permis d'environnement de l'incinérateur.

Le Conseil d'Etat prend une décision que je qualifierai de purement politique — ce que je regrette —, en optant pour une position diamétralement opposée aux conclusions que la Commission européenne a tirées à partir des éléments de fait et de droit.

L'impression générale qui se dégage de l'ensemble de ces éléments paraît être avant tout celle d'une Région bruxelloise poursuivant un combat certes légitime, mais passablement impuissante face à une certaine Flandre qui n'a de cesse d'évoquer, dans ses discours, son souci de la qualité de vie à Bruxelles, et est bien loin de mettre en pratique ses options.

Il est urgent que les ministres de notre Gouvernement agissent dans les lieux politiques où leurs compétences s'exercent pleinement, et donc au sein du comité de concertation. Nous souhaiterions entendre le Gouvernement sur l'état actuel de cette procédure. La décision de la Commission européenne a-t-elle eu une incidence sur les positions respectives des Régions? Nous souhaiterions connaître les arguments défendus pour la Région de Bruxelles-Capitale, au cours de ces réunions de concertation.

Quels sont les moyens que le Gouvernement envisage de mettre en œuvre, si le recours au comité de concertation n'aboutissait pas?

Au risque de me répéter, je suggère une nouvelle fois que la Région de Bruxelle-Capitale fasse usage de ses compétences en matière de transport de déchets pour s'opposer au transit de ceux-ci sur son territoire.

Ne pensez-vous pas, monsieur le ministre, que refuser le transit des déchets ne serait qu'une réplique logique et proportionnée au projet de construire sous le nez de la Région la plus peuplée du pays, au mépris de tous les avis, un incinérateur qui porte atteinte à la santé de plus d'un million d'habitants?

Mon propos n'a jamais été de provoquer, dans le cadre de ce dossier, la dégradation des relations interrégionales. Une problématique telle que celle de l'élimination des déchets ne peut se gérer qu'en partenariat avec les autres Régions. Mais pour qu'un véritable dialogue puisse intervenir, il faut au moins être deux à le souhaiter.

Dans l'état actuel des choses, tous les éléments en notre possession tendraient plutôt à démontrer que la Région de Bruxelles-Capitale est la seule à rechercher un tel dialogue et se comporte de manière un peu candide face à un interlocuteur intransigeant.

De plus, les conséquences pour notre Région — comme certains l'ont encore rappelé dans des interventions précédentes — sont loin de n'être qu'environnementales et pourraient affecter plus que certainement l'emploi de manière significative,

comme l'ont déjà affirmé les 25 entreprises qui ont réagi contre ce projet de construction.

Monsieur le ministre, je vous en conjure, faites un geste fort: que votre Gouvernement interdise, dès à présent, tout transit de déchets sur le territoire de notre Région ! *(Applaudissements sur les bancs du PSC.)*

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

M. Alain Adriaens. — Monsieur le Président, monsieur le ministre, chers collègues, la triste saga du projet d'incinérateur de Drogenbos semble sans fin et, semaine après semaine, des péripéties nouvelles s'ajoutent aux précédentes, avec une fâcheuse tendance à voir souffler successivement le chaud et le froid. Depuis le dernier débat de notre Assemblée sur ce sujet, qui a eu lieu il y a moins de deux mois, le 11 décembre 1998, plusieurs éléments nouveaux se sont ajoutés.

Dans la colonne « crédit » — comme M. Roelandts du Vivier et différents intervenantes l'ont déjà souligné —, on inscrira la prise de position de la Commission européenne qui a jugé que l'étude d'incidence réalisée à Drogenbos contrevenait au prescrit de la directive européenne en la matière. Je vous éviterai les quatre motivations de cette décision.

La requête introduite par des habitants auprès de la Commission pour violation de cette directive a été couronnée de succès puisqu'une mise en demeure a été adressée à la Belgique en date du 21 janvier. Notre pays a deux mois pour répondre et, éventuellement, si la réponse n'est pas jugée satifaisante, la Commission intentera une action devant la Cour européenne de Justice. Comme M. Roelants du Vivier l'a indiqué, il s'agit d'une procédure lourde et grave.

En revanche, dans la colonne « débit » on ne peut qu'être stupéfait par la décision du Conseil d'Etat qui, sans motivation très crédible, a balayé les arguments des requérants contre le permis d'environnement accordé en mai 1997. Mettre plus d'un an pour en arriver à cette position contradictoire avec les jugements des juristes européens est aberrant. Je dois bien me joindre au concert de ceux qui crient au déni de justice et considérer que cet arrêt est plus politique que juridique et qu'il révèle un certain manque d'indépendance du Conseil d'Etat par rapport aux lobbies politico-économiques. C'est inquiétant et très peu propice au rétablissement de la confiance en la justice et dans l'appareil d'Etat.

Ces faits sont désolants mais nous devons en tenir compte dans la stratégie, que nous voulons tous collective, que nous devons développer pour empêcher ce projet néfaste à tous points de vue. Il est clair que certains ont perdu de vue l'objet réel du débat autour de Drogenbos et l'ont déplacé vers un bras de fer entre la province du Vlaams Brabant et la Région bruxelloise.

Chers collègues, malgré la période préélectorale peu propice à de prises de position raisonnables et raisonnées, je vous demande à tous d'éviter toute surenchère communautaire qui ne pourrait que déforcer l'objectif qui, je l'espère, est le nôtre: empêcher la construction de ces fours d'enfer situés en plein cœur d'une zone urbaine densément peuplée. Je rejoins donc ici l'approche de Mme Dupuis. C'est pourquoi ECOLO demande au ministre de défendre une stratégie transrégionale s'appuyant sur le combat exemplaire des comités d'habitants.

Ceux-ci en effet ont créé des coordinations dépassant largement les frontières régionales et montrent l'exemple à certains politiques, en agissant sans distinction de langue ou d'appartenance régionale, dans le seul but de protéger la santé des populations locales, tout aussi menacées en Flandre qu'à Bruxelles.

Je vous demanderai donc, chers collègues, de soutenir leur dernière initiative, celle qui consiste à s'adresser au *Vlaamse Raad*, selon une procédure légale qui oblige ce Parlement à ouvrir un débat sur un sujet s'il est demandé par plus de 15 000 signatures. Soyons réalistes en effet: la décision finale n'appartient pas à notre Région et toutes les pressions que nous avons menées d'une manière assez solidaire — comme la résolution que nous avons votée en commun —, n'ont guère été couronnées de succès. C'est la réaction des citoyens flamands qui peut influencer enfin les irresponsables politiques flamands, et c'est donc ces citoyens qu'il importe d'abord de sensibiliser et de faire nos alliés contre des pouvoirs politiques et économiques qui se moquent apparemment totalement de l'intérêt des habitants des deux Régions.

Par conséquent, je rejoins une fois de plus Mme Dupuis: certains espèrent faire passer ce projet sans soulever trop de protestations en le plaçant à un endroit ne concernant qu'une infime minorité de la population flamande. Toutefois, les habitants flamands situés au sud-ouest de Bruxelles nous offrent l'occasion de porter le débat sur un plan élargi en créant un mouvement d'opinion contre ce projet. Il conviendrait donc en cette période préélectorale d'éviter de tirer chacun la couverture à soi. J'espère donc que les partis démocratiques de Bruxelles se concerteront afin d'entreprendre une action unique, cohérente et efficace.

M. le Président. — La parole est à Mme Guillaume.

Mme Andrée Guillaume-Vanderroost. — Monsieur le Président, monsieur le ministre, chers collègues, mon intervention se veut, elle aussi, l'expression du groupe socialiste. Toutefois, elle sera essentiellement ciblée sur le problème de la santé publique, tout comme celle de M. Adriaens d'ailleurs.

A propos de l'incinérateur de Drogenbos, il y a des images dont le poids conscientise un nombre beaucoup plus important de citoyens au problème du respect de l'environnement et du cadre de vie. En effet, le cône présenté lors d'une émission du journal télévisé de la RTBF montrant la zone atteinte par la dispersion des fumées du futur incinérateur, et cela sous l'influence des vents dominants, est infiniment plus interpellant. Cette simulation exemplative, combien parlante, permet de s'interroger sur les effets cumulatifs de la pollution atmosphérique en sachant que le problème majeur qui naîtra de la construction de l'incinérateur à Drogenbos est un problème de santé publique. Il concerne les habitants, les travailleurs des entreprises — M. Roelants du Vivier y a fait allusion — et, comme le soulignait la presse, les retombées négatives sur la notoriété des produits fabriqués par les sociétés proches du lieu d'implantation de ce futur incinérateur, lesquelles envisagent d'introduire collectivement un recours en suspension et en annulation du permis de construire, ce qui rejoint la deuxième démarche introduite sous forme de plainte le 18 novembre dernier auprès de la Commission européenne.

L'ensemble des démarches effectuées actuellement pour arrêter le processus décisionnel compte de plus en plus d'acteurs qui soulignent à la fois les irrégularités dans l'étude d'incidence avec, notamment, le calcul incorrect de la capacité minimale des fours — point sur lequel il convient d'insister tout particulièrement — l'évaluation tronquée de l'étude en matière de transports — nous pouvons aisément imaginer les conséquences, en termes de mobilité notamment de l'irruption sur le ring de ces camions se dirigeant vers l'incinérateur — et, enfin, l'absence d'évaluation des émissions de CO_2. A cet égard, je m'autoriserai une petite parenthèse en évoquant un cours de puériculture donné en Région bruxelloise qui a récemment attiré mon attention sur l'ampleur prise par les maladies pulmonaires affectant les jeunes enfants, problème que vient aussi d'évoquer Mme Huytebroeck. Le syllabus, comportant vingt pages, en consacre 12 à ces maladies pulmonaires, ce qui démontre à quel point ce problème est préoccupant.

Actuellement, l'arsenal légistique qui permet de s'opposer à ce projet est dans sa phase des recours en suspension et en annulation. La saisine du comité de concertation État-Régions donne 60 jours de délai supplémentaire et l'on annonce que le Conseil d'Etat tranchera à l'automne.

Ces délais seront-ils utilisés pour mettre en évidence les irrégularités dans la procédure, notamment en ce qui concerne la délivrance des permis ?

La saga de l'incinérateur de Drogenbos me fait penser à un autre débat qui a eu lieu à Udine, en Italie, où étaient également présents M. Vanhengel et Mme Nagy. On y abordait les problèmes concernant le fédéralisme, le régionalisme, l'autonomie locale et les minorités. Tant que les discussions portaient sur la culture, l'éducation et même la religion, tous les participants semblaient parfaitement s'entendre. La tension est montée au moment où l'on a abordé le problème de l'environnement parce que, précisément, les transfrontaliers slovènes habitant le nord de l'Italie plaidaient pour qu'au-delà des frontières existe le respect de l'environnement et pour que les comportements des uns et des autres et les décisions prises préservent la qualité de vie des habitants, des populations. Je pense que nous nous trouvons dans un scénario similaire. *(Applaudissements sur les bancs de la majorité et du VLD.)*

M. le Président. — La parole est à M. Gosuin, ministre.

M. Didier Gosuin, ministre de l'Environnement et de la Politique de l'Eau, de la Rénovation, de la Conservation de la Nature et de la Propreté publique. — Monsieur le Président, mesdames, messieurs, je ne compte pas reprendre les différents éléments de cette saga ni rappeler toutes les interventions que j'ai déjà faites dans ce dossier. Je note simplement une grande convergence des interventions, ce dont je me réjouis, car cela ne peut que renforcer l'action que je mène au nom de la Région bruxelloise.

Permettez-moi donc d'aborder très brièvement, afin de ne pas vous lasser, les différents aspects qui, aujourd'hui, sur le plan politique, sur le plan de la mobilisation et sur le plan juridique, sont encore des éléments de discussions et d'espoir.

Sur le plan politique, en accord avec mon collègue, le ministre-président, j'ai décidé de ressaisir le comité de concertation. Effectivement, le permis d'urbanisme a été délivré à la fois par Drogenbos et par Leeuw-Saint-Pierre. Il existe donc deux actes administratifs, ce qui donne droit à deux saisines. Un espace nouveau de dialogue est ainsi ouvert. Il serait prétentieux de penser que nous allons pouvoir mener ce dialogue et faire revenir la Région flamande à la raison, mais on peut toujours espérer qu'une lumière d'intelligence et de volonté de coopération éclaire nos débats. Peut-être le politique parviendra-t-il alors à se sortir de ce mauvais pas ?

Il serait toutefois aléatoire de ne miser que sur cette carte. C'est la raison pour laquelle j'ai entrepris de nouvelles campagnes de mobilisation. Comme on l'a souligné, en mobilisant l'ensemble des entreprises, j'ai montré que le problème n'était pas seulement celui des travailleurs et des comités de quartier, mais qu'il impliquait aussi des retombées pour les entreprises, les travailleurs, la qualité des produits, sans oublier des conséquences non négligeables en termes de délocalisation. Vous avez pu noter que des entreprises spécialisées notamment en agroalimentaire se posaient des questions quant à l'impact peut-être purement psychologique que cette proximité pourrait avoir sur la qualité de leurs produits.

Je vous informe, sans en dire davantage, que je prendrai l'initiative de mobiliser encore un nouveau secteur, car je crois qu'à tous les stades de la vie sociale et économique, les Bruxellois doivent se sentir concernés et monter au créneau.

Sur le plan juridique, je voudrais corriger quelques erreurs d'analyse. La décision du Conseil d'Etat ne portait évidemment, dans un premier temps, que sur la demande en suspension du permis d'environnement. Il n'y a donc pas encore à ce stade de position sur le fond, même si je crois que la section flamande du Conseil d'Etat a été plus que légère en prenant cette décision, car elle a bafoué le principe élémentaire de précaution consistant à attendre l'avis définitif de la Commission européenne quant à la régularité des procédures et au respect des directives européennes. Ce principe de précaution montre d'ailleurs le grotesque de la situation : voici quelques instants, nous parlions de la saturation du ring à cet endroit. Or, l'incinérateur de Drogenbos amènera une surcharge approximative de 600 camions par jour. Si l'on construit une quatrième bande de circulation, elle sera immédiatement saturée par 600 camions par jour au minimum. On se mord sans cesse la queue à force de ne mener aucune réflexion prospective concernant l'emplacement de cet incinérateur.

Sur le plan juridique, je préciserai que les plaintes visant à l'annulation du permis d'environnement sont encore pendantes. Certes, nous y avons joint une question préjudicielle, qui est un élément de procédure laissé à l'appréciation du Conseil d'Etat. Si ce dernier reste aussi limité dans son jugement, il peut décider qu'il n'y a pas lieu de recourir à cette question préjudicielle, s'estimant suffisamment apte à juger de l'opportunité ou de la régularité des procédures et du respect des directives européennes. Par contre, la Région bruxelloise et de nombreuses associations ont introduit des procédures en suspension et en annulation du permis d'urbanisme.

Les responsables de Vlabraver attendent uniquement la position du Conseil d'Etat quant à cette demande de suspension, qui pourrait être connue en octobre ou en novembre. Je pense personnellement que la province du Brabant flamand courrait un risque important en hypothéquant une décision quant au fond. Mais cette position de Vlabraver est évidemment la preuve que la province du Brabant flamand n'est nullement, à ce stade, décidée à se plier à des arguments juridiques, voire à de simples éléments de coopération interrégionale.

C'est la raison pour laquelle — et c'est un fait nouveau — nous avons décidé au niveau de la Région d'introduire une nouvelle plainte auprès de la Commission européenne portant cette fois sur le permis d'urbanisme. La Commission européenne s'est prononcée dans le cadre du permis d'environnement, mais pas dans celui du permis d'urbanisme. Nous nous basons sur le fait qu'une étude d'incidence a eu lieu à propos du permis d'environnement afin d'estimer les incidences environnementales, mais qu'aucune étude d'incidence n'a été effectuée en matière d'impact esthétique, architectural ou urbanistique, comme prescrit par la Région bruxelloise ainsi que par la directive européenne. Notre intention est donc de ressaisir la Commission européenne, en espérant qu'elle réinterrogera à son tour l'Etat belge, et donc la Région flamande, et que cela nous ouvrira un nouveau droit à une saisine auprès de la Cour européenne de Justice.

Par ailleurs, la Région a décidé de consulter des bureaux d'avocats spécialisés pour vérifier la possibilité d'intenter des actions au civil. Jusqu'à présent, notre action a été limitée à des interventions administratives. Après réflexion et analyse des pistes possibles, je crois qu'il est temps aujourd'hui d'envisager de porter l'action devant les tribunaux civils.

A ce stade, je ne puis vous en dire davantage. L'étude a été commandée et j'en attends les résultats dans les prochains jours où, au plus tard, dans les semaines à venir.

J'en viens à une piste évoquée par Mme Fraiteur. Je vous ai déjà répondu, madame, que l'on peut toujours imaginer mais que l'illégalité n'est pas notre fait. Cela ne mènerait d'ailleurs à

rien. Nous sommes dans l'espace européen où la libre circulation des biens et des personnes est un principe et nous n'irons pas à l'encontre de celui-ci. Des effets d'annonce sont parfois utiles mais une telle démarche est impossible dans ce cas-ci. Nous sommes tenus par des dispositions européennes et, même si nous devions subir les nuisances de cet incinérateur, la Région bruxelloise ne violerait pas ces règles européennes. Nous ne donnerons pas le mauvais exemple, nous ne nous servirons pas de cette menace qui n'a d'ailleurs aucune chance de réussite.

Nous ne ferons pas non plus naître des espoirs auprès des habitants. Notre position a toujours été celle de la fermeté et, en tout cas, madame Dupuis, nous avons toujours voulu éviter de communautariser ce dossier, tant hier qu'aujourd'hui et que demain. Pour éviter cette communautarisation, j'ai proposé la coopération interrégionale, parfois sans l'assentiment de certains membres de cette Assemblée. C'était le premier geste politique fort posé par la Région bruxelloise à destination de la province de Brabant flamand et des responsables politiques de la Flandre. La Région bruxelloise refuse de communautariser ce dossier. C'est un conflit entre Régions, et un conflit grave, parce qu'il traduit un mépris à l'égard des Bruxellois, qu'ils soient francophones ou néerlandophones. Par rapport à ce risque de communautarisation, j'ai été le premier à proposer une coopération. Quelle que soit l'issue de ce dossier, je maintiendrai ma position jusqu'au bout, parfois contre l'avis de quelques responsables politiques francophones locaux mais isolés et je continuerai à tendre la main en vue de cette coopération interrégionale.

Autre signe qui conforte notre refus de communautarisation de ce dossier : tous les partis démocratiques bruxellois, tant francophones que néerlandophones, sont unanimes pour lutter contre le projet de Drogenbos et je m'en réjouis. Mon souhait est que l'ensemble de ces forces démocratiques, de la majorité et de l'opposition, reste ferme, avec son Gouvernement, dans la lutte contre ce projet. *(Applaudissements sur de nombreux bancs.)*

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

Het incident is gesloten.

Mesdames et messieurs, nous interrompons ici nos travaux pour entamer l'ordre du jour de l'Assemblée réunie de la Commission communautaire commune.

Dames en heren, wij onderbreken hier onze werkzaamheden om de agenda van de Verenigde Vergadering van de Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie aan te vatten.

— La séance pléniaire est suspendue à 17 h 25.

De plenaire vergadering wordt geschorst om 17.25 uur.

Elle est reprise à 17 h 40.

Ze wordt hervat om 17.40 uur.

M. le Président. — La séance est reprise.

De vergadering wordt hervat.

VOTES NOMINATIFS — NAAMSTEMMINGEN

M. le Président. — L'ordre du jour appelle les votes nominatifs sur les projets dont l'examen est terminé.

Aan de orde zijn de naamstemmingen over de afgehandelde ontwerpen.

PROJET D'ORDONNANCE PORTANT ASSENTIMENT AU TRAITE D'AMSTERDAM MODIFIANT LE TRAITE SUR L'UNION EUROPEENNE, LES TRAITES INSTITUANT LES COMMUNAUTES EUROPEENNES ET CERTAINS ACTES CONNEXES, A L'ANNEXE, AUX PROTOCOLES 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 et 13 ET A L'ACTE FINAL, FAITS A AMSTERDAM LE 2 OCTOBRE 1997

Vote nominatif sur l'ensemble

ONTWERP VAN ORDONNANTIE HOUDEN INSTEMMING MET HET VERDRAG VAN AMSTERDAM HOUDENDE WIJZIGING VAN HET VERDRAG BETREFFENDE DE EUROPESE UNIE, DE VERDRAGEN TOT OPRICHTING VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN EN SOMMIGE BIJBEHORENDE AKTEN, EN MET DE BIJLAGE, MET DE PROTOCOLLEN 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 EN 13 DE SLOAKTE, OPGEMAAKT TE AMSTERDAM OP 2 OKTOBER 1997

Naamstemming over het geheel

M. le Président. — Mesdames, messieurs, nous passons maintenant au vote nominatif sur le projet d'ordonnance.

Dames en heren, wij stemmen nu over het ontwerp van ordonnantie.

— Il est procédé au vote nominatif.

Tot naamstemming wordt overgegaan.

71 membres sont présents.

71 leden zijn aanwezig.

59 votent oui.

59 stemmen ja.

3 votent non.

3 stemmen neen.

9 s'abstiennent.

9 onthouden zich.

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

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

Ont voté oui :

Ja hebben gestemd:

MM. André, Béghin, Mmes Bouarfa, Caron, Carthé, Carton de Wiart, MM. Chabert, Clerfayt, Cools, Cornelissen, Daïf, De Coster, Decourty, De Decker, De Grave, de Jonghe d'Ardoye, de Lobkowicz, Demannez, de Patoul, Mme De Permentier, MM. Désir, Draps, Mmes Fr. Dupuis, Gh. Dupuis, Foucart, Fraiteur, MM. Frippiat, Garcia, Goovaerts, Gosuin, Grijp, Grimberghs, Mme Guillaume-Vanderroost, MM. Harmel, Hotyat, Leduc, Lemaire, Mme Lemesre, MM. Lemmens, Michel, Mmes Molenberg, Mouzon, M. Ouezekhti, Mme Payfa, MM. Picqué, Pivin, Mme Raspoet, MM. Roelants du Vivier, Romdhani, Mmes Schepmans, Stengers,

MM. Thielemans, Tomas, Vandenbossche, van Eyll, Vanhengel, van Weddingen, Veldekens et Mme Willame-Boonen.

Ont voté non:

Neen hebben gestemd:

MM. Gatz, Lootens-Stael et Van Walleghem.

Se sont abstenus:

Onthouden hebben zich:

MM. Adriaens, Debry, de Looz-Corswarem, Demaret, Drouart, Eloy, Galand, Mmes Huytebroeck et Nagy.

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

M. Paul Galand. — Monsieur le Président, je voudrais justifier l'abstention de mon groupe.

De façon générale, ce traité est assez décevant quant à son contenu. C'est ce qui apparaît d'ailleurs dans le texte de la résolution, que nous appuierons bien entendu.

Nous reprochons au traité même ce mode d'approbation. Pour nous, il doit s'agir d'affaires intérieures à l'Union européenne. Par conséquent, il ne doit plus être procédé à des votes d'approbation *a posteriori*, ce qui affaiblit énormément le débat démocratique. Par ailleurs, nous reprochons à ce traité le fait que la démarche intergouvernementale l'emporte sur les processus d'avancée fédéraliste européenne. *(Applaudissements sur les bancs ECOLO.)*

M. Michel Demaret. — Monsieur le Président, j'ai pairé avec M. Hasquin, comme je l'ai déjà indiqué pour le vote précédent.

PROPOSITION DE RESOLUTION RELATIVE AU TRAITE D'AMSTERDAM MODIFIANT LE TRAITE SUR L'UNION EUROPEENNE, LES TRAITES INSTITUANT LES COMMUNAUTES EUROPEENNES ET CERTAINS ACTES CONNEXES

Vote nominatif sur l'ensemble

VOORSTEL VAN RESOLUTIE INZAKE HET VERDRAG VAN AMSTERDAM HOUDENDE WIJZIGING VAN HET VERDRAG BETREFFENDE DE EUROPESE UNIE, DE VERDRAGEN TOT OPRICHTING VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN EN SOMMIGE BIJBEHORENDE AKTEN

Naamstemming over het geheel

M. le Président. — Mesdames, messieurs, nous passons maintenant au vote nominatif sur la proposition de résolution.

Dames en heren, wij stemmen nu over het voorstel van resolutie.

— Il est procédé au vote nominatif.

Tot naamstemming wordt overgegaan.

71 membres sont présents.

71 leden zijn aanwezig.

64 votent oui.

64 stemmen ja.

7 s'abstiennent.

7 onthouden zich.

En conséquence, la proposition de résolution est adoptée.

Bijgevolg is het voorstel van resolutie aangenomen.

Ont voté oui:

Ja hebben gestemd:

MM. Adriaens, André, Béghin, Mmes Bouarfa, Caron, Carthé, Carton de Wiart, MM. Chabert, Clerfayt, Cools, Cornelissen, Daïf, Debry, De Coster, Decourty, De Decker, De Grave, de Jonghe d'Ardoye, de Lobkowicz, Demannez, de Patoul, Mme De Permentier, MM. Désir, Draps, Drouart, Mmes Fr. Dupuis, Gh. Dupuis, Foucart, Fraiteur, MM. Frippiat, Galand, Garcia, Goovaerts, Gosuin, Grijp, Grimberghs, Mme Guillaume-Vanderroost, MM. Harmel, Hotyat, Mme Huytebroeck, MM. Leduc, Lemaire, Mme Lemesre, MM. Michel, Mmes Molenberg, Mouzon, Nagy, M. Ouezekhti, Mme Payfa, MM. Picqué, Pivin, Mme Raspoet, MM. Roelants du Vivier, Romdhani, Mmes Schepmans, Stengers, MM. Thielemans, Tomas, Vandenbossche, van Eyll, Vanhengel, van Weddingen, Veldekens et Mme Willame-Boonen.

Se sont abstenus:

Onthouden hebben zich:

MM. de Looz-Corswarem, Demaret, Eloy, Gatz, Lemmens, Lootens-Stael et Van Walleghem.

QUESTIONS ORALES

MONDELINGE VRAGEN

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

Aan de orde zijn de mondelinge vragen.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DOMINIEK LOOTENS-STAEL AAN DE HEER CHARLES PICQUE, MINISTER-VOORZITTER VAN DE REGERING, BETREFFENDE «HET BLAD «*LE WOLVENDAEL*» VAN DE GEMEENTE UKKEL»

QUESTION ORALE DE M. DOMINIEK LOOTENS-STAEL A M. CHARLES PICQUE, MINISTRE-PRESIDENT DU GOUVERNEMENT, CONCERNANT «LE JOURNAL «*LE WOLVENDAEL*» DE LA COMMUNE D'UCCLE»

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

De heer Dominiek Lootens-Stael. — Mijnheer de Voorzitter, de Vaste Commissie voor Taaltoezicht heeft in haar zitting

van 28 januari 1998 klachten onderzocht die door particulieren tegen het tijdschrift *Le Wolvendael*, het gemeentelijk informatieblad van de gemeente Ukkel, waren ingediend. In haar adviezen met numers 28 115/F, 28 116/B, 29 027/K, 29 205/P, 29 270/A, 29 332/V, stelde de Vaste Commissie voor Taaltoezicht volgend vernietigend oordeel over het gemeentelijk informatieblad.

« De VCT stelt vast dat in alle onderzochte nummers van het magazine de voorpagina uitsluitend in het Frans is gesteld net als alle redactiewerk en mededelingen van schepenen. Enkel de officiële berichten van de gemeente zijn soms in de twee talen opgemaakt, doch meestal wordt in deze tweetalige aankondigingen het Nederlands en het Frans niet op voet van strikte gelijkheid, zoals voorgeschreven door de vaste rechtsspraak van de VCT, gebruikt. Bijgevolg acht zij de klachten ontvankelijk en gegrond.

De voorpagina van het blad diende tweetalig te zijn, net zoals alle mededelingen van schepenen.

(De heer Jan Béghin, eerste ondervoorzitter, vervangt de heer Armand De Decker, Voorzitter, in de voorzitterszetel)

(M. Jan Béghin, premier vice-président, remplace M. Armand De Decker, Président, au fauteuil présidentiel)

De officiële berichten van de gemeente en de aankondigingen van culturele activiteiten dienden eveneens tweetalig te zijn, met uitzondering van de culturele activiteiten die slechts één enkele taalgroep interesseren. Voor al deze tweetalige mededelingen dient vermeld dat zij op voet van strikte gelijkheid moeten gesteld zijn (inhoud, lettertype). Wat het redactiewerk betreft, dient gestreefd te worden naar een redelijk evenwicht.

De VCT vraagt u haar het gevolg mede te delen dat u aan haar advies geeft. »

Vandaag, één jaar later, stellen wij vast dat er in de nummers van *Le Wolvendael*, behoudens enkele minuscule aanpassingen, geen gevolg gegeven wordt aan het advies van de Vaste Commissie voor Taaltoezicht. Bovengenoemde adviezen waren trouwens lang niet de eerste die omtrent dit gemeentelijke blad werden uitgevaardigd. De eerste adviezen dateren reeds van een tiental jaar terug.

Bij het college van burgemeester en schepenen van Ukkel heerst dus een absolute onwil om de taalwetgeving in bestuurszaken, die nochtans een wet van openbare orde is, toe te passen.

De toezichthoudende overheid moet derhalve optreden, het College terecht wijzen en desnoods maatregelen nemen om het College te dwingen de taalwetgeving in bestuurszaken na te leven. De minister-voorzitter heeft als minister belast met het toezicht op de plaatselijke besturen, krachtens artikel 57 van de gecoördineerde wetten op het gebruik der talen in bestuurszaken van 18 juli 1966, terzake alle bevoegdheid. Dit artikel bepaalt immers dat de gezagsdragers en ambtenaren die door bevelen of handelingen de bepalingen van de taalwetgeving in bestuurszaken omzeilen of pogen ongedaan te maken, disciplinair worden gestraft door de overheid aan wie de disciplinaire macht is opgedragen. Die overheid kan een tuchtstraf uitspreken of zelfs overgaan tot de schorsing of de afzetting.

Mijnheer de minister-voorzitter, graag had ik vernomen welk gevolg de gemeente Ukkel aan de verschillende adviezen van de Vaste Commissie voor Taaltoezicht heeft gegeven. Ik wens ook te vernemen of de gemeente Ukkel aan de Vaste Commissie voor Taaltoezicht heeft meegedeeld welk gevolg ze aan de adviezen heeft gegeven. Wat was de inhoud van deze mededeling? Tevens wens ik te weten wat de VCT daarop eventueel heeft geantwoord. Was de VCT van oordeel dat de gemeente Ukkel voldoende aan de adviezen tegemoet kan? Ik kan mij absoluut niet inbeelden dat dit het geval zou zijn, toch niet als ik de jongste nummers van *Le Wolvendael* bekijk. Daarom wens ik te vernemen welke maatregelen u heeft genomen of overweegt te nemen om ervoor te zorgen dat de publicatie, behoudens culturele aangelegenheden die maar één gemeenschap aanbelangen, volkstrekt tweetalig is, zoals de Vaste Commissie voor Taaltoezicht herhaaldelijk in haar adviezen voorschreef.

De Voorzitter. — Het woord is aan minister-voorzitter Picqué.

De heer Charles Picqué, minister-voorzitter van de Regering. — Mijnheer de Voorzitter, de toezichthoudende overheid was niet op de hoogte van de adviezen van de Vaste Commissie voor Taaltoezicht betreffende het blad *Le Wolvendael* van de gemeente Ukkel. Deze adviezen werden enkel naar het gemeentebestuur van Ukkel gestuurd. Naar aanleiding van de vraag van de heer Lootens werden deze adviezen opgevraagd. Daaruit blijkt dat de toenmalige klachten over het blad *Le Wolvendael* ontvankelijk en gegrond werden geacht door de Vaste Commissie voor Taaltoezicht.

Deze aangelegenheid vergt een verder onderzoek teneinde de nodige maatregelen te kunnen treffen. In elk geval is het onjuist te beweren dat de toezichthoudende overheid tuchtmaatregelen kan opleggen aan een burgemeester, schepenen of ambtenaren van een gemeente.

In dit verband heb ik in een krant gelezen dat deze zaak Sint-Gillis zou betreffen. Dat is natuurlijk fout.

De heer Dominiek Lootens-Stael. — Mijnheer de minister-voorzitter, in Sint-Gillis gaat het over een andere zaak. Ik herinner mij dat ik u schriftelijk heb gevraagd om als toezichthoudende overheid op te treden tegen de gemeente Sint-Gillis in verband met het informatieblad van die gemeente.

In uw antwoord hebt u mij gezegd dat u als toezichthoudende overheid niet op de hoogte was van alle activiteiten van de gemeente Sint-Gillis.

De heer Charles Picqué, minister-voorzitter van de Regering. — Ik zal nagaan of het inderdaad om een andere zaak gaat, zoals u beweert. Mijn antwoord voor *Le Wolvendael* hebt u alvast.

De heer Dominiek Lootens-Stael. — Wat mij ook interesseert is te weten welke maatregelen u als toeziende overheid neemt. Tussen de adviezen van de VCT en mijn vraag is er intussen een jaar verstreken en is er op een paar details na weinig veranderd. Welke maatregelen zal u nemen opdat de gemeente Ukkel rekening zou houden met de adviezen van de VCT?

De heer Charles Picqué, minister-voorzitter van de Regering. — Dat is niet mijn bevoegdheid, maar die van de vice-gouverneur.

De Voorzitter. — Het incident is gesloten.

QUESTION ORALE DE MME FRANÇOISE SCHEPMANS A M. JOS CHABERT, MINISTRE DE L'ECONOMIE, DES FINANCES, DU BUDGET, DE L'ENERGIE ET DES RELATIONS EXTERIEURES, CONCERNANT «LES RESULTATS DE LA RECENTE VISITE DU MINISTRE A LONDRES»

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW FRANÇOISE SCHEPMANS AAN DE HEER JOS CHABERT, MINISTER BELAST MET ECONOMIE, FINANCIEN, BEGROTING, ENERGIE EN EXTERNE BETREKKINGEN, BETREFFENDE «DE RESULTATEN VAN HET RECENT BEZOEK DAT DE MINISTER AAN LONDEN HEEFT GEBRACHT»

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

Mme Françoise Schepmans. — Monsieur le Président, monsieur le ministre, chers collègues, ma question est en léger décalage avec l'actualité puisqu'il s'agit du voyage effectué par le ministre Chabert dans la capitale britannique du 7 au 9 décembre 1998.

Plusieurs éléments évoqués par les médias ont retenu notre attention. Mais je n'avais pas encore eu l'occasion de poser ces questions.

Il a été dit que la ville de Londres est à la veille de connaître un bouleversement administratif dans le sens de la centralisation: le «Grand Londres» verra le jour vraisemblablement à l'horizon 2000. Le ministre a évoqué la signature probable d'un accord de coopération entre cette entité et la Région de Bruxelles-Capitale, qui porterait sur un échange accru d'informations et sur la défense des intérêts des régions-capitales dans la distribution des fonds structurels européens. Quel a été le résultat des discussions préparatoires — si toutefois celles-ci ont été effectivement entreprises — à la conclusion de cet accord?

Par ailleurs, le ministre a été accueilli à son arrivée au siège de la BERD, la Banque européenne pour la Reconstruction et le Développement, qui aide depuis bientôt dix ans les pays ex-communistes. S'il est vrai qu'il existe relativement peu de multinationales belges, plusieurs grands groupes sont néanmoins partie prenante de projets ambitieux; c'est ainsi que la Société régionale d'investissement flamande s'est implantée au Kazakhstan, la Kredietbank en Hongrie et en Pologne, tandis que Glaverbel dispose désormais de succursales en Russie. Le ministre pourrait-il rappeler la part prise par les entreprises bruxelloises dans la reconstruction de l'Europe de l'Est et de l'Asie centrale depuis 1991 et en dresser le bilan? Au reste, la presse annonçait la prochaine signature de contrats de consultance entre nos entreprises et la Banque européenne pour la Reconstruction et le Développement. Le ministre pourrait-il nous dire si ces documents sont sur le point d'être signés ou bien si les négociations n'en sont qu'au stade des discussions préalables?

M. le Président. — La parole est à M. Chabert, ministre.

M. Jos Chabert, ministre de l'Economie, des Finances, du Budget, de l'Energie et des Relations extérieures. — Monsieur le Président, chers collègues, du 7 au 9 décembre 1998, j'ai effectué une mission économique de la Région de Bruxelles-Capitale à Londres. Cette mission se situait dans le prolongement de la *London-Week* qui avait été organisée à Bruxelles du 3 au 5 mars 1998 par la Confederation of British Industry, la fédération patronale britannique.

Lors de cette mission, j'étais accompagné par une importante délégation de l'Union des Entreprises de Bruxelles et de la Chambre de Commerce bruxelloise.

Les principaux objectifs de ce voyage à Londres étaient les suivants:

— s'enquérir des derniers développements à Londres sur le plan économique, politique et social;

— renforcer les relations entre Bruxelles et Londres en réalisant des synergies entre la capitale politique de l'Europe et son épicentre financier;

— exposer les atouts économiques et commerciaux de Bruxelles;

— offrir des opportunités commerciales aux entreprises bruxelloises.

Mes discours — en particulier ceux à la City — devant les 600 invités du dîner annuel de la CBI — Londres — et les nombreux contacts individuels nous ont permis de promouvoir Bruxelles auprès des Londoniens, et plus spécialement auprès de la communauté économique de la capitale britannique.

Lors d'un référendum organisé en mai 1998, les habitants de Londres ont voté en faveur des nouvelles structures pour le Grand Londres qui disposera bientôt d'un Parlement élu et d'un *Mayor* qui administreront l'ensemble des 32 *boroughs* et la City. Les *boroughs* resteront compétents pour les services qu'ils fournissent actuellement. Pour des questions relatives aux intérêts supérieurs de la capitale, ils collaboreront avec les nouveaux pouvoirs publics. En principe, ces derniers doivent être installés pour mai 2000.

A l'occasion de ma visite à Londres, nous avons également suggéré une forme plus structurée de coopération entre Bruxelles et Londres sur la base d'un accord de coopération. Londres préfère cependant attendre la mise en place de cette nouvelle structure à Londres et la désignation d'un nouveau *Mayor* en l'an 2000.

Entretemps, la Confederation of British Industry prépare une nouvelle visite à Bruxelles en automne.

Lors de ma visite à Londres, j'ai également établi des contacts avec la Banque européenne de Reconstruction et de Développement, la BERD. Depuis sa création en 1991, un total de 586 projets de prêts en Europe centrale et en Europe de l'Est ont été approuvés pour un montant global de 14,2 milliards d'euros.

Compte tenu de l'ampleur de ces projets, ce sont souvent uniquement des grandes entreprises ou groupes qui entrent en ligne de compte pour les projets de la Banque européenne de Reconstruction et de Développement.

De tous les projets approuvés de la Banque européenne de Reconstruction et de Développement, huit ont été confiés à des entreprises bruxelloises. Pour les projets d'investissement, il s'agit d'un projet de Solvay en Bulgarie et d'un projet de Glaverbel en Russie. Par ailleurs, six projets de consultance ont été attribués à des bureaux à Bruxelles: Swift et Transurb Consult en Russie, Smits Engineering en Biélorussie et en Roumanie, Ernst Young et Price Waterhouse pour des projets transfrontaliers.

Pour des missions de consultance, la Banque européenne de Reconstruction et de Développement a également eu recours aux Fonds de coopération technique. Ces fonds ont été créés par des contributions volontaires des Etats membres de la Banque européenne de Reconstruction et de Développement sous forme des Conventions pour des Fonds de coopération Technique. La

Belgique a signé une telle convention à concurrence de 30 millions de francs sur base annuelle. La Région flamande et la Région wallonne ont également créé un fonds, chaque fonds ayant une valeur de 15 millions de francs environ. Pour ces fonds, seules des entreprises du pays propre ou de la région entrent en considération.

Les bureaux de consultance bruxellois peuvent donc briguer des missions de consultance du Fonds belge mais pas des fonds wallon ou flamand. Jusqu'à présent, trois contrats du Fonds belge ont été octroyés à des bureaux bruxellois.

Pour offrir aux entreprises de consultance bruxelloises plus d'opportunités dans ce domaine, nous examinons actuellement la possibilité de la création d'un Fonds de coopération technique bruxellois au sein de la Banque européenne de Reconstruction et de Développement.

En temps utile, le Gouvernement communiquera ses propositions à ce sujet au Conseil.

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

QUESTION ORALE DE M. ANDRE DROUART A M. CHARLES PICQUE, MINISTRE-PRESIDENT DU GOUVERNEMENT, CONCERNANT «LA PARTICIPATION DU GOUVERNEMENT BRUXELLOIS AUX PROJETS ENVISAGES SUR LE SITE DE L'ECOLE VETERINAIRE»

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ANDRE DROUART AAN DE HEER CHARLES PICQUE, MINISTER-VOORZITTER VAN DE REGERING, BETREFFENDE «DE MEDEWERKING VAN DE BRUSSELSE REGERING AAN DE PROJECTEN VOOR DE LOCATIE VAN DE VEEARTSENIJSCHOOL»

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

M. André Drouart. — Monsieur le Président, monsieur le ministre-président, chers collègues, il y a peu, nous avons appris qu'une solution était trouvée au sujet de l'avenir du site de l'ancienne école vétérinaire de l'Université de Liège. Pour rappel, ce site constitué d'un patrimoine classé occupe un vaste espace dans le quartier de Cureghem situé sur le territoire de la commune d'Anderlecht.

Tout le monde s'accorde sur la nécessité de faire revivre ce lieu. Une solution structurelle doit donc être trouvée à long terme.

Je souhaiterais vous poser deux questions au sujet de ce projet.

Première question: certains articles de presse ont fait état du fait que la Région avait l'intention de s'impliquer dans ce projet, soit sous la forme d'une aide financière à la rénovation de certains bâtiments, soit en mettant sur pied d'autres projets. Pourriez-vous me faire savoir quel sera exactement la participation régionale?

Deuxième question: le site de l'école vétérinaire n'est pas un chancre urbain à l'abandon. Même si la plupart des bâtiments du site sont vides, une quarantaine de personnes y travaillent encore et ont développé un certain nombre de projets culturels, artistiques et autres.

Même si des conditions précaires ont été accordées à ces personnes, sachant très bien que les baux étaient limités, elles n'ont pas hésité à investir beaucoup de temps, d'énergie et d'argent tant par amour des lieux que pour faire vivre le site, leurs projets.

Malheureusement, nous devons constater que malgré plusieurs tentatives de leur part d'essayer d'entrer en contact avec les autorités sinon régionales, du moins publiques, elles n'ont pas pu être associées et ne le sont toujours pas au devenir de ce site.

Je voudrais donc savoir dans quelle mesure une concertation, un dialogue pourrait s'ouvrir avec ces personnes de façon à ce que leur expérience du terrain, qu'elles acquièrent aussi en contact avec le quartier, puisse fructifier et apporter un plus à ce projet.

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

M. Charles Picqué, ministre-président du Gouvernement. — Monsieur le Président, chers collègues, je vous rappelle qu'en 1994, j'avais pris contact avec l'Université de Liège et qu'un protocole auquel la commune avait souscrit avait été conclu avec cette université. Ce protocole prévoyait une table ronde, qui s'est tenue. A plusieurs reprises, il a été constaté que les projets envisagés étaient impossibles à réaliser. Vu les démolitions trop importantes prévues ou parce que les capacités financières ne permettaient pas d'espérer leur réalisation.

Un coup de chance s'est présenté à nous dans le chef d'une société qui a décidé d'acquérir la totalité du site, à l'exception de deux bâtiments situés rue des Vétérinaires et de la pelouse située à l'arrière desdits bâtiments qui seront acquis par la commune. Ce qui laisse la capacité d'y créer des activités autres que celles prévues par la société.

Par ailleurs, une opportunité se présentait, à savoir la création d'un centre d'hébergement pour polyhandicapés que nous essayions de concrétiser depuis un certain temps. Une partie du bâtiment pourra donc être réaffectée à cette activité. Ce qui complètera l'effort financier envisagé.

Ensuite, nous avons reçu des assurances de la société: la restauration s'effectuera dans le respect du bâtiment. C'est une bonne nouvelle. Cette solution nous permettra d'éviter une éventuelle négociation sur un déclassement, dont nous connaissons le danger.

En ce qui concerne la concertation avec les occupants, dans un premier temps, elle relève des contacts que l'acquéreur privé doit prendre. S'ils n'ont pas encore commencé, cela ne saurait tarder.

Je pense que des solutions au cas par cas pourraient être trouvées, qui pourraient éventuellement prendre appui sur le fait qu'une partie des bâtiments n'appartiendront pas à l'acquéreur. Je crois que la commune pourrait aussi jouer un rôle.

Pour ma part, je ne vais pas m'avancer trop vite dans cette négociation. Je vais d'abord voir que ce donnent les contacts entre la société qui va acquérir les bâtiments et les occupants, ce que la commune va décider et, au fil des discussions, je jugerai de l'opportunité d'une intervention. Laissons-les d'abord prendre les contacts qui s'imposent.

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

QUESTION ORALE DE MME MARIE NAGY A M. CHARLES PICQUE, MINISTRE-PRESIDENT DU GOUVERNEMENT, CONCERNANT «LE COLLEGE JURIDICTIONNEL DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE»

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW MARIE NAGY AAN DE HEER CHARLES PICQUE, MINISTER-VOORZITTER VAN DE REGERING, BETREFFENDE «HET RECHTSCOLLEGE VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST»

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

Mme Marie Nagy. — Monsieur le Président, monsieur le ministre-président, chers collègues, à la suite de la discussion d'un projet de loi évoqué au Sénat et en raison d'un recours à la Cour d'arbitrage, le Collège juridictionnel se trouve dépouillé d'une partie de ses compétences. Je souhaiterais avoir l'avis du ministre-président sur le suivi donné à ce dossier.

Vous n'ignorer pas, monsieur le ministe, qu'en Régions flamande et wallonne, les réclamations contre les taxes provinciales et locales s'introduisent auprès de la députation permanente de la province, qui rend une décision ayant un caractère administratif.

A Bruxelles, la situation est différente puisque la loi du 12 janvier 1989 dispose que « les missions juridictionnelles qui sont exercées dans les provinces par la députation permanente sont exercées à Bruxelles-Capitale par un Collège de neuf membres désignés par le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale, sur proposition de son Gouvernement».

Au contraire des deux autres Régions, ce Collège rend des décisions ayant un caractère juridictionnel.

Or, dans un arrêt du 18 mars 1998, la Cour d'arbitrage a jugé cette différence de traitement discriminatoire et a, dès lors, annulé les articles 9, 10, 11 et 13 de la loi du 12 décembre 1996.

Le Gouvernement fédéral a pris prétexte de cet arrêt et, selon lui, de la nécessaire uniformisation des règles de recours contre les impôts nationaux, provinciaux et locaux pour amender le texte du projet de loi et proposer que, dorénavant, le redevable puisse introduire une réclamation contre les taxes provinciales et communales, non plus auprès de la députation permanente, mais auprès du gouverneur ou du collège des bourgmestre et échevins, qui agiront en tant qu'autorités administratives.

Ce transfert de compétence de la députation permanente vers les collèges des bourgmestre et échevins et le gouverneur ne faisant plus mention de l'exception bruxelloise, le Collège juridictionnel de notre Région est concerné au même titre que toutes les députations permanentes du pays. Il se verrait ainsi retirer la plus importante de ses compétences.

Cette réforme implique-t-elle la perte d'une garantie juridictionnelle pour les Bruxellois, puisque dorénavant, la décision intervenant en premier ressort aura un caractère administratif? Cette réforme implique-t-elle, à terme, la suppression du Collège juridictionnel?

Si la suppression du Collège juridictionnel était effective, n'y a-t-il pas fort à craindre, monsieur le ministre-président, eu égard à l'encombrement important du rôle du tribunal de première instance de Bruxelles, que le traitement de cet important contentieux — en 1998, plus de 1 500 réclamations — soit très fortement ralenti à l'avenir?

Monsieur le ministre-président, j'estime que le vote intervenu à la Chambre et au Sénat n'a pas pris en considération la situation bruxelloise. C'est pourquoi je m'adresse à vous pour savoir comment le Gouvernement envisage cette question et si vous pouvez répondre à nos inquiétudes au sujet de la survie du Collège juridictionnel.

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

M. Charles Picqué, ministre-président du Gouvernement. — Monsieur le Président, Mme Nagy a rappelé la saga et l'historique de l'affaire, en indiquant notamment la position de la Cour d'arbitrage sur un recours introduit par la ville de Charleroi.

Mme Nagy a également rappelé que le Gouvernement fédéral avait alors établi un nouveau projet. Ce dernier, après avoir été approuvé par le Sénat, a été transmis à la Chambre mais n'est pas encore inscrit à l'ordre du jour de la commission, ce qui ne saurait tarder.

Cette réforme n'implique pas la perte d'une garantie juridictionnelle pour les Bruxellois puisque dorénavant, si la décision intervenait en premier ressort, elle aurait un caractère administratif et les cours et les tribunaux pourraient alors être saisis, dans le cadre d'un recours juridictionnel.

Mme Nagy craint à juste titre l'encombrement des rôles du tribunal de première instance. Il faut dire que le risque est évident. Sur ce point, nous ne pouvons que constater que cette matière — à savoir l'organisation des cours et des tribunaux — relève exclusivement du Gouvernement fédéral. En ce qui concerne le Collège juridictionnel, celui-ci pourra étendre ses compétences fiscales. Toutefois, l'existence du Collège n'est pas menacée dans la mesure où les autres missions qui lui sont dévolues demeurent. Je pense notamment au traitement du contentieux électoral. Le Collège traite en effet des contentieux de diverses natures.

Il demeure que le problème de l'encombrement du tribunal de première instance doit nous rendre attentifs et vigilants. Nous trouverons probablement une raison supplémentaire ici d'alerter le Gouvernement fédéral sur la nécessité d'étoffer les effectifs dans les instances judiciaires bruxelloises. En tout cas, j'y serai attentif.

M. le Président. — La parole est à Mme Nagy pour une réplique.

Mme Marie Nagy. — Monsieur le Président, je souhaiterais que le ministre-président apporte un petit complément d'information: le comité de concertation Etat-Régions a-t-il été saisi de cette question?

M. Charles Picqué, ministre-président du Gouvernement. — Il ne pourra être saisi de cette question que lorsque le projet aura été approuvé par le Parlement. Il s'agirait alors d'un acte qui nous permettrait d'introduire un point au comité de concertation en alertant le Gouvernement fédéral sur les risques d'encombrement que vous évoquez.

Mme Marie Nagy. — Je remercie le ministre de sa réponse.

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DOMINIEK LOOTENS-STAEL AAN DE HEER DIDIER GOSUIN, MINISTER BELAST MET LEEFMILIEU EN WATERBELEID, RENOVATIE, NATUURBEHOUD EN OPENBARE NETHEID, BETREFFENDE «DE MOGELIJKE VERVOLGING VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST OMWILLE VAN ZIJN MANKLOPEND WATERZUIVERINGSBELEID»

QUESTION ORALE DE M. DOMINIEK LOOTENS-STAEL A M. DIDIER GOSUIN, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA POLITIQUE DE L'EAU, DE LA RENOVATION, DE LA CONSERVATION DE LA NATURE ET DE LA PROPRETE PUBLIQUE, CONCERNANT «LES EVENTUELLES POURSUITES CONTRE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE EN RAISON DES DEFICIENCES DE SA POLITIQUE D'EPURATION DES EAUX»

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

De heer Dominiek Lootens-Stael. — Mijnheer de Voorzitter, «Het is onaanvaardbaar dat Brussel, de hoofdstad van Europa, al zijn huishoudelijk afvalwater ongezuiverd in de Zenne loost. Dat zal grotendeels nog tot 2004 duren. De Europese Commissie is deze situatie kotsbeu en zal België voor het Europees Hof van Justitie dagen...».

Dat verklaarde op 19 januari Peter Jörgensen, woordvoerder van Ritt Bjerregaard, Europees commissaris voor Leefmilieu, aan «*De Standaard*». Zijn scherpe uitspraak is een rechtstreeks gevolg van het eerste rapport van de Europese Commissie over de stand van zaken met betrekking tot de uitvoering van richtlijn 91/271/EEG inzake de behandeling van stedelijk afvalwater, een van de vele Europese milieurichtlijnen die in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tot nu toe dode letter zijn gebleven. Eens te meer blijkt Brussel op het vlak van milieu in de illegaliteit te verkeren. Opnieuw staat Brussel als het morsige kleine broertje in Europa te kijk, terwijl sinds eind december 1998 al het afvalwater van de agglomeraties met meer dan tienduizend inwoners binnen de Europese Unie moet worden gezuiverd mét verwijdering van stikstof en fosfor als er — zoals in Brussel het geval is — sprake is van lozing in kwestbare waterlopen.

Milaan, de enige andere agglomeratie in hetzelfde geval als Brussel, werd intussen voor het Europees Hof van Justitie gedaagd. De stad werd er geconfronteerd met de eis van de Commissie tot betaling van een dwangsom van 185 850 euro of 7,4 miljoen frank per dag bij niet-naleving van de Europese richtlijn.

Mijnheer de minister, misschien bulkt u van het geld en bent u niet echt verontrust door deze berichtgeving, maar ondertussen blijft de hele zaak letterlijk en figuurlijk een stinkend potje. Ik had dan ook graag antwoord op de volgende vragen.

1. Heeft de Europese Commissie al juridische stappen gedaan in verband met dit dossier?

2. Op welke manier denkt u aan de eis van de Europese Commissie te kunnen voldoen om voor het einde van dit jaar wezenlijke vooruitgang in dit dossier te boeken?

De Voorzitter. — Het woord is aan minister Gosuin.

De heer Didier Gosuin, minister belast met Leefmilieu en Waterbeleid, Renovatie, Natuurbehoud en Openbare Netheid. — Mijnheer de Voorzitter, zoals reglementair bepaald, lees ik mijn antwoord voor.

Volgens de Europese Commissie zou het Brussels Hoofdstedelijk Gewest richtlijn 91/271/EEG van de Raad inzake de behandeling van stedelijk afvalwater niet correct toepassen.

Dit deelde de Commissie mee in haar gemotiveerd advies van 17 december 1998. Overeenkomstig artikel 169 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, heeft het Gewest nu twee maanden de tijd om zijn opmerkingen mee te delen.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vindt dat de Europese verplichtingen op technisch vlak zijn nagekomen. Voor 31 december 1998 was immers al het nodige gedaan om het Gewest een infrastructuur voor de opvang en de zuivering van zijn stedelijk afvalwater te bezorgen.

In de projecten wordt rekening gehouden met de bijzondere situatie van het Gewest. Volgens artikel drie van die richtlijn is het Gewest immers een kwetsbaar gebied. Vergeten wij evenmin dat een groot deel van het afvalwater uit het Vlaamse en het Waalse Gewest komt.

De Voorzitter. — Het woord is aan de heer Lootens-Stael.

De heer Dominiek Lootens-Stael. — Mijnheer de minister, wat dat laatste betreft, het is uiteraard logisch dat water van hoog naar laag loopt. Dat is niet alleen in ons land het geval, maar ook in andere landen.

Maar laat ik mijn bijkomende vraag stellen. Mijnheer de minister, u beweert dat u al het nodige hebt gedaan opdat de nodige infrastructuur er kan komen. Dat is waar, maar die infrastructuur is er niet, of althans werkt nog niet.

In het bewuste krantenartikel staat ook dat de mogelijkheid bestaat dat Brussel er met een lagere dwangsom van afkomt omdat er, in tegenstelling tot de situatie in Milaan, al plannen bestaan. Er is echter toch nog altijd sprake van een dwangsom. Ook al is die lager dan 7 miljoen frank per dag, toch gaat het om een aanzienlijk bedrag. Meent de minister dat Brussel ondanks de aanwezigheid van de plannen het risico loopt om te worden veroordeeld tot het betalen van een dwangsom?

De heer Didier Gosuin, minister belast met Leefmilieu en Waterbeleid, Renovatie, Natuurbehoud en Openbare Netheid. — Ik denk van niet omdat het Brussels Gewest al het nodige heeft gedaan.

De heer Dominiek Lootens-Stael. — Ik hoop het.

De Voorzitter. — Het incident is gesloten.

La séance du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale est close.

De vergadering van de Brusselse Hoofdstedelijke Raad is gesloten.

Prochaine séance plénière sur convocation du Président.

Volgende plenaire vergaderingen op bijeenroeping van de Voorzitter.

— *La séance plénière est levée à 18 h 20.*

De plenaire vergadering wordt om 18.20 uur gesloten.

55.892 — E. Guyot, s. a., Bruxelles