Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale
SERVICES

Brusselse Hoofdstedelijke Raad
DIENSTEN

CONSEIL DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

Bulletin des interpellations et des questions orales et d'actualité

COMMISSION PLENIERE

Vendredi 13 mars 1992

SOMMAIRE

COUR D'ARBITRAGE

COUR DES COMPTES

DEMANDE D'INTERPELLATION URGENTE

de M. Duponcelle

INTERPELLATION

de Mme Nagy (mise en place d'un réseau express régional) à M. Thys, ministre des travaux publics, des communications et de la rénovation des sites d'activités économiques désaffectés. (Orateurs : Mme Nagy, MM. Cools et Thys, ministre des travaux publics, des communications et de la rénovation des sites d'activités économiques désaffectés).

QUESTIONS ORALES

de Mme Huytebroeck (bâtiment de l'INR, place Flagey);

de M. Demannez (prolifération des antennes paraboliques);

de Mme Lemesre (centre d'instruction de la police);

de M. Galand (site de l'hôpital militaire);

de M. Debry (politique des stationnements);

de Mme Carton de Wiart (désastre financier de la commune d'Etterbeek);

de Mme Jacobs (programme de remise au travail des chômeurs);

de M. Moureaux (levée du moratoire concernant l'aliénation de biens immobiliers);

de M. Paternoster (article 241 de la loi communale);

de M. Hasquin (création de ZEP),
et réponses de M. Picqué, ministre-président de l'Exécutif;

de M. De Berlangeer (mise en service de pointeuses);

de Mme Payfa, au nom de M. Roelants du Vivier (promotion de Bruxelles auprès des jeunes),

et réponses de M. Thys, ministre des travaux publics, des communications et de la rénovation des sites d'activités économiques désaffectés au nom du ministre des finances, du budget, de la fonction publique et des relations extérieures;

de M. Adriaens (moyens du Conseil bruxellois de l'environnement);

de Mme Nagy (contrôle des établissements classés),

et réponses de M. Gosuin, ministre du logement, de l'environnement, de la conservation de la nature et de la politique de l'eau;

de Mme Huytebroeck et question orale jointe de M. Paternoster (application de la réglementation 50 km/h);

de M. Smal (tarification des transports en commun);

de M. Moureaux (comité d'accompagnement du plan IRIS);

de Mme Mouzon (dissolution de la SA du Canal),

et réponses de M. Thys, ministre des travaux publics, des communications et de la rénovation des sites d'activités économiques désaffectés;

de M. Moureaux (appels d'offres au service Incendie);

de M. Simonet (discrimination dont les pompiers sont victimes),

et réponses de M. Grijp, ministre de l'économie, au nom du secrétaire d'Etat adjoint au ministre des finances, du budget, de la fonction publique et des relations extérieures;

de M. Simonet (sécurité des chauffeurs de taxi);

de Mme Nagy (tarif de nuit des taxis),

et réponses de M. van Eyll, secrétaire d'Etat adjoint au ministre du logement, de l'environnement, de la conservation de la nature et de la politique de l'eau.

QUESTIONS D'ACTUALITE

de M. De Berlangeer (Fonds social police, pompiers et services de sécurité) et réponse de M. Picqué, ministre-président de l'Exécutif;

questions jointes de MM. Duponcelle, Maingain et Paternoster (situation du service Incendie) et réponse de M. Grijp, ministre de l'économie, au nom du secrétaire d'Etat adjoint au ministre des finances, du budget, de la fonction publique et des relations extérieures,

et de M. de Marcken de Merken (ASBL « Terre ») et réponse de M. Gosuin, ministre du logement, de l'environnement, de la conservation de la nature et de la politique de l'eau.

COUR D'ARBITRAGE

PRESIDENCE DE M. POULLET, PRESIDENT

—

La séance est ouverte à 9 h 35 m.

COUR D'ARBITRAGE

M. le Président. — Diverses communications ont été faites au Conseil par la Cour d'arbitrage. Elles figureront en annexe au *Bulletin des interpellations et questions orales et d'actualité* de cette séance.

COUR DES COMPTES

M. le Président. — Par lettre du 27 février 1992, la Cour des comptes a transmis au Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale, accompagnée d'un exposé, une ampliation de la délibération prise le 7 novembre 1991 par l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale, à la suite du différend survenu entre son Collège et le secrétaire d'Etat adjoint au ministre de la Région de Bruxelles-Capitale chargé du logement, de l'environnement, de la conservation de la nature et de la politique de l'Eau, au sujet de la subsidiation de travaux d'aménagement des abords d'un ensemble de logements sociaux sis à Saint-Josse-ten-Noode.

Par lettre du 27 février 1992, la Cour des comptes a également transmi au Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale, accompagnée d'un exposé, une ampliation de la délibération prise le 7 novembre 1991 par l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale, à la suite du différend survenu entre son Collège et le secrétaire d'Etat adjoint au ministre de la Région de Bruxelles-Capitale chargé du logement, de l'environnement, de la conservation de la nature et de la politique de l'eau, au sujet de la subsidiation de travaux d'aménagement des abords d'un ensemble de logements sociaux sis à Ixelles.

DEMANDE D'INTERPELLATION

M. le Président. — J'ai reçu une demande d'interpellation urgente de M. Duponcelle, concernant la situation catastrophique dans laquelle se trouve le Service Incendie. En vertu de l'article 94.2 du règlement, cette demande d'interpellation doit être appuyée par un cinquième des membres du Conseil ou par deux cinquièmes des membres du groupe linguistique le moins nombreux et ne peut être développée qu'avec l'accord de l'Exécutif. L'Exécutif m'a signalé qu'il n'acceptait pas de répondre à cette interpellation. La demande d'urgence est irrecevable.

En conséquence, la demande d'urgence n'est pas recevable.

Mme Nagy. — Je regrette l'attitude de l'Exécutif à l'égard d'un dossier sur lequel nous avions attiré son attention étant donné l'urgence de ce problème. Les revendications actuelles des pompiers accentuent encore plus l'urgence de ce dossier. Je ne peux donc que regretter la décision d'irrecevabilité.

M. Cools. — Je tiens à m'associer au regret exprimé par Mme Nagy quant à la manière dont de dossier est traité.

M. le ministre Anciaux a répondu à la presse. Il pourrait également répondre aux conseillers régionaux.

M. le Président. — Nous avons tous accepté le règlement. Nous devons l'appliquer.

INTERPELLATION DE MME NAGY A M. THYS, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DES COMMUNICATIONS ET DE LA RENOVATION DES SITES D'ACTIVITES ECONOMIQUES DESAFFECTES,
concernant « les mesures d'accompagnement à la mise en place d'une réseau express régional »

Mme Nagy. — Les avis récents du Conseil économique et social ainsi que la FGTB de Bruxelles en faveur de la mise en œuvre d'un réseau de transport par train désservant la région et sa proche périphérie ont encore une fois montré l'intérêt pour la région d'un tel service. Cependant, il est certain qu'un projet du type RER présente aussi des dangers pour notre région où l'habitat se trouve fragilisé. Il faut donc envisager un projet global d'aménagement du territoire.

Notre région perd des habitants et des emplois et un réseau tel que le RER ne doit pas inciter à de nouveau départs.

En effet, un tel projet de réseau augmenterait l'exode de la population s'il n'était pas accompagné de mesures visant à diminuer le nombre de places accordées aux automobiles. Le niveau socio-professionnel à Bruxelles tend à augmenter, principalement dans le secteur tertiaire, ce qui entraîne une augmentation du taux de motorisation automobile. On assiste donc à un transfert des transports publics vers la voiture. De grandes villes, telles Paris et Milan, ont dû prendre des mesures coercitives pour freiner l'entrée des voitures alors qu'elles disposent, elles, d'un réseau de transport public efficace. C'est donc la maîtrise du stationnement qui constitue la clé de la réduction du volume de trafic en ville.

Le projet RER, dans son état actuel, présente certaines faiblesses. Pour qu'il soit attractif, il faut assurer une fréquence importante de l'ordre de quatre fois par heure. De plus, le service doit être confortable, ce qui est loin d'être le cas actuellement. L'amélioration du service urbain ne peut plus être reportée et elle doit se faire par étape. Le projet « Star 21 » montre le peu d'intérêt que la SNCB accorde à des omnibus. Il faudrait que la culture d'entreprise de la SNCB change à cet égard.

M. Thys, ministre des travaux publics, des communications et de la rénovation des sites d'activités économiques désaffectés. — Je répondrai à vos questions, madame Nagy, mais je tiens à relever qu'elles dépassent largement l'objet de votre interpellation.

Mme Nagy. — Je disais qu'il faudrait que la culture d'entreprise de la SNCB soit changée...

M. Thys, ministre des travaux publics, des communications et de la rénovation des sites d'activités économiques désaffectés. — C'est un manque de déontologie évident.

Mme Nagy. — Vous avez reçu le texte résumé de mon interpellation. Je développe mon introduction et je vous donne l'avis de mon groupe sur le projet RER.

M. Thys, ministre des travaux publics, des communications et de la rénovation des sites d'activités économiques désaffectés. — Il faut se mettre d'accord sur les pratiques. Je ne conteste pas le fond mais la forme.

Mme Nagy. — Je ne vous interroge pas sur le projet RER.

M. Thys, ministre des travaux publics, des communications et de la rénovation des sites d'activités économiques désaffectés. — Je pose, monsieur le président, la question pour l'avenir de nos travaux.

M. Drouart. — Pouvons-nous entendre l'interpellation de Mme Nagy ? *(Collogues et bruits.)*

M. Thys, ministre des travaux publics, des communications et de la rénovation des sites d'activités économiques désaffectés. — Je m'adresse au président. Je lui demande d'établir la jurisprudence de nos travaux en matière d'interpellations.

M. le Président. — La pratique parlementaire est effectivement que les ministres ne sont appelés à répondre qu'aux questions dont ils ont connaissance *(Interruption du ministre Thys.)* Lorsque l'interpellateur sort du sujet communiqué au ministre, il peut y avoir difficulté pour celui-ci de répondre. *(Le président donne lecture de l'article applicable du règlement.)*

M. Thys, ministre des travaux publics, des communications et de la rénovation des sites d'activités économiques désaffectés. — Mais je répondrai. J'en suis capable et j'ai trop de respect pour ce conseil que pour ne pas répondre.

M. Moureaux. — Le ministre Thys a tout à fait raison.

M. le Président. — Clôturons cet incident, je vous prie.

Mme Nagy. — Vous laissez croire que je ne respecte pas le règlement. Je n'interroge pas le ministre sur le RER. Je lui développe la position de mon groupe sur ce point, dans le cadre de mon interpellation sur les mesures d'accompagnement à la mise en place d'un réseau express régional.

M. Thys, ministre des travaux publics, des communications et de la rénovation des sites d'activités économiques désaffectés. — Si vous ne m'interrogez pas, que faites-vous à la tribune ? C'est une violation évidente du règlement.

Mme Nagy. — La décision récente de la SNCB de retarder les essais du RER confirme que cette société n'est pas vraiment convaincue que le réseau express régional constitue une partie de sa mission. En outre, les aspects financiers ne sont pas posés clairement.

Bruxelles doit assurer son rôle de capitale tant nationale qu'internationale. Près de la moitié des 320 000 navetteurs quotidiens se déplacent en automobile. Les objectifs de transfert modal supposent la réduction de l'offre de la capacité autoroutière. Mon groupe défend cette position depuis plusieurs années.

La concertation entre les régions s'impose non seulement sur le financement, mais aussi sur l'aménagement de stationnements près des gares intermédiaires de rabattement.

Comment le ministre traduira-t-il concrètement ces objectifs ? Marque-t-il son accord pour un plan global de maîtrise du stationnement qui tienne compte de la diversité de l'offre de stationnement ? Il faut promouvoir la réduction ou la suppression des stationnements de longue durée et développer la carte de riverain.

Le stationnement illimité en voirie doit être selon nous, supprimé dans les quartiers de bureau en particulier. Cette mesure devrait être suivie d'un plan de récupération de l'espace public qui permettrait d'élargir les trottoirs et d'enrichir les plantations.

M. le Président. — Je dois vous demander de conclure. Vous avez déjà dépassé votre temps de parole de cinq minutes en tenant compte des interruptions.

Mme Nagy. — Monsieur le président, je souhaiterais terminer mon interpellation. Comprenez qu'il m'est très difficile de reprendre le cours de mon interpellation après ces multiples coupures. Veuillez excuser ma brusquerie.

Il conviendrait de pourchasser sévèrement les parkings en infraction. La police fait preuve de trop de laxisme en la matière. Cela concerne des milliers de places de parking qui gênent tant les autres automobilistes que les piétons.

On peut percevoir les dangers représentés par la RER. Les mesures qui permettraient de les éviter dépendent de vous.

Il serait possible de définir, dès aujourd'hui, un objectif pour réduire le nombre de places de parking notamment par rapport au RER. Votre échéancier ne mentionne nulle part la capacité automobile. *(Applaudissements sur les bancs Ecolo.)*

M. Cools. — Le débat que nous avons aujourd'hui constitue un enjeu essentiel pour Bruxelles. Je vais reprendre quelques chiffres que j'avais déjà cités lors du débat sur la déclaration de l'Exécutif en 1989. Il y a 313 000 navetteurs se déplaçant quotidiennement vers Bruxelles. Cent quinze mille effectuent des trajets de plus de 30 kilomètres. Cinquante-six pour cent d'entre eux se déplacent en train. Cent nonante-huit mille navetteurs parcourent des trajets de moins de 30 km pour arriver à Bruxelles et moins de 20 % utilisent le train.

Si le pourcentage des navetteurs qui utilisent le train était également grace à la réalisation du RER de 56 % pour ceux qui viennent de moins de 30 km, cela permettrait une diminution, quotidienne de 71 000 voitures.

Le principal responsable du retard en la matière est la SNCB dont les réticences sont évidentes en dépit du plan STAR 21. Selon la conception de certains responsables de la SNCB, son rôle se limite aux déplacements inter-villes et non dans la ville. Nous estimons que le réseau RER devrait rayonner jusqu'à 30 km autour de Bruxelles.

A cette fin, des travaux d'infrastructure peu importants sont nécessaires. Si les voies existent, il faut changer le matériel ferroviaire au profit d'un matériel adapté au transport urbain à l'instar de ce qui a été fait à Paris.

Je crois que le projet du RER peut réussir si des mesures d'accompagnement adéquates sont prises. Celles que je préconise sont relativement différentes des mesures proposées par Mme Nagy.

Je rappellerai à ce propos l'exemple du maintien de la ligne 26 qui a été mise en question, il y a quelques années. Une année probatoire a été accordée à l'issue de laquelle on a pu constater que la fréquentation de la ligne avait augmenté. Ce maintien a pu être réalisé au prix d'efforts limités de la part de la SNCB comme par exemple l'information des voyageurs sur les arrêts existants.

Parmi les mesures d'accompagnement à la création du RER, il doit y avoir des mesures de publicité et d'information sur les arrêts existants aujourd'hui ainsi que sur les différentes lignes en exploitation.

Je pense qu'il conviendrait d'augmenter les places de parking dans les alentours de certaines gares. Il s'agirait de parkings de dissuasion. D'autres mesures consisteraient à faire connaître la rapidité et les aspects pratiques de ce moyen de transport dont la cadence actuelle est dissuasive.

Il y a une tendance dans notre Région à opposer les différents types de transports. Un effort d'harmonisation est absolument nécessaire.

Je ne crois pas que la diminution du nombre de places de parking serait un moyen dissuasif pour l'usage de la voiture. Le PRL est favorable au maintien de la circulaire De Saeger de 1972. Un certain nombre de navetteurs n'utiliseront les chemin de fer que si, au préalable, nous avons le RER.

Il faut être lucide et avoir conscience qu'il y aura toujours des automobilistes. La diminution du nombre de places de parking les pousseraient à se parquer n'importe où et embouteillerait davantage la ville. On ne convaincra les navetteurs d'utiliser le rail que si le RER est organisé avec des mesures d'accompagnement adéquates. *(Applaudissements sur les bancs PRL.)*

M. Thys, ministre des travaux publics, des communications et de la rénovation des sites d'activités économiques désaffectés. — Je tiens tout d'abord à préciser que la déclaration que j'ai faite au début de l'interpellation de Mme Nagy portait uniquement sur la qualité des réponses que j'étais à même de lui donner. Tout le monde est conscient de l'importance du problème de la mobilité pour Bruxelles-Capitale et l'Exécutif tient à assumer l'ensemble de ces problèmes. Nous souhaitons que des règles alternatives soient adoptées en concertation avec tous les acteurs, y compris les piétons, les automobilistes et les usagers de transports en commun, et ceci en vue de remodeler cette mobilité dans le sens de la convivialité. Les piétons et les transports en commun ont été trop longtemps les parents pauvres de la politique qui a été menée.

Je me réjouis de constater que le nouveau gouvernement national est conscient de ces problèmes ainsi que l'indique le chapitre sur l'environnement et la mobilité de sa déclaration.

L'Exécutif est partisan du principe du RER. Le stationnement en amont de la région ne doit pas être trop proche de celle-ci. Un stationnement, au Moensberg par exemple, aurait pour résultat une moindre dissuasion. Les spécialistes s'accordent pour dire que des parkings trop proches du centre ne sont pas utilisés, leurs utilisateurs potentiels préférant courir le risque de se rendre en ville avec leur véhicule. Il vaut mieux installer de tels parkings à une trentaine de kilomètre du centre ville.

Le RER ne doit pas seulement constituer une solution pour le naveteur qui se rend en ville mais également pour les 35.000 Bruxellois qui quittent Bruxelles tous les jours.

Le RER doit pouvoir fonctionner 16 heures sur 24 avec de 4 à 6 véhicules par heure.

L'Exécutif n'a pas attendu le début des discussions sur le RER pour aborder les problèmes du stationnement. Il en a déjà traité dans sa déclaration d'investiture d'octobre 1989. Le groupe de travail IRIS a été sollicité à ce sujet dès 1990. Il a pris en compte une série d'objectifs : la réduction de la pression de l'automobile, le stationnement des riverains et le stationnement de courte durée ainsi que l'amélioration du transport en commun.

L'Exécutif a marqué son accord sur le principe d'une globalisation du système de tarification des parkomètres et sur le choix d'un matériel de perception par cartes à mémoire intégrées au véhicule. Il a également marqué son accord pour un système bi-tarif pour les parkomètres. Une structrure de gestion du stationnement a été mise à l'étude.

Cette étude sera confiée au bureau Stratec qui déposera ses conclusions pour la fin de l'année. Par ailleurs, l'Exécutif a retenu que, pour les zones résidentielles, le stationnement des riverains devrait être facilité. Il a également marqué son accord de principe sur l'adaptation à court terme de la circulaire De Saeger.

Depuis 1989, nous sommes intervenus auprès du ministre national des communications pour que le code de la route puisse être modifié afin de favoriser la politique de stationnement. Des modifications sont intervenues et toute ambiguïté sur l'application du système bi-tarif est maintenant levée.

Par ailleurs, le nouveau code permet aux agents assermentés de la STIB de verbaliser les contrevenants en vertu du code relatif au stationnement qui gêne les transports publics. Je rappelle que le produit des amendes infligées de cette manière est intégralement versé à l'Etat central. Je précise, pour l'avenir, que je suis partisan d'une ristourne partielle de ces amendes aux communes.

Une structure de concertation entre la Région et les communes sera organisée par l'Association des Villes et communes bruxelloises afin de favoriser la compréhension réciproque des difficultés posées par le stationnement et de permettre la mise en œuvre de solutions intégrées.

Par ailleurs, le service communal de Belgique a été chargé d'établir un cahier des charges en vue de l'élaboration d'une carte à mémoire pour le stationnement.

Les décisions qui ont été prises par l'Exécutif ne seront efficaces que si le contrôle des infractions en matière de stationnement est effectif. Ce contrôle dépend des autorités communales.

Nous avons également pris la décision de créer un groupe de travail en collaboration avec la Conférence des bourgmestres pour traiter du contrôle du stationnement.

La nouvelle stratégie mise en place en matière de politique du stationnement produira ses effets à moyen et à long terme et le soutien de tous à cette politique est essentiel.

La manière dont l'Exécutif appréhende la politique du stationnement rencontre les préoccupations des Bruxellois et va dans le sens souhaité par Mme Nagy et M. Cools, notamment, ainsi que par l'ensemble des groupes de ce Conseil. *(Aplplaudissements sur les bancs de la majorité.)*

Mme Nagy. — Il est important de rappeler que l'usage quelque peu irrationnel des voitures pose problème au niveau de l'environnement. Si la réponse du ministre en matière de stationnement fait preuve d'une philosophie générale positive, force est de constater que l'offre de parking est encore actuellement fort importante.

La mise en œuvre de la circulaire relative à ce domaine doit donc se faire rapidement. L'enjeu est très important, il consiste à savoir si le RER va accroître l'attrait de la ville ou au contraire va contribuer à la vider. Quant à l'unanimité évoquée par M. Thys, elle ne correspond pas à la réalité. Ainsi, la vision de M. Kubla en ce qui concerne le RER est fort différente de celle des écologistes. Conscients du grand intérêt de ce projet, nous nous y opposerons, s'il ne se traduit pas par une augmentation de l'offre de mobilité. A cet égard, je n'ai pas reçu tous les apaisements nécessaires. Il faut que le RER permette une réduction effective de la voiture.

M. le Président. — Je suis saisi de deux propositions de motions. La première, motivée et signée par Mme Huytebroeck, MM. Adriaens et Drouart, est libellée comme suit : « Le Conseil

de la Région de Bruxelles-Capitale, ayant entendu l'interpellation de Mme Nagy sur les mesures d'accompagnement du projet RER, ayant entendu la réponse du ministre, demande à l'Exécutif de lui présenter un plan chiffré et un échéancier précis concernant la réduction de la capacité automobile à Bruxelles simultanément à l'entrée en service du RER; l'espace ainsi libéré doit être aménagé en faveur des autres usagers : élargissements des trottoirs et plantation sur les trottoirs, plus de facilités pour les deux roues. »

La deuxième motion est un ordre du jour pur et simple, signé par MM. Moureaux, Harmel, Maison, Delathouwer, Béghin et De Berlanger.

Il sera voté ultérieurement sur ces motions.

— La discussion est close.

QUESTIONS ORALES

Bâtiment de l'INR, place Flagey

Mme Huytebroeck. — L'histoire de l'INR n'a pas fini de faire des vagues étant donné que nous apprenons que la RTBF-BRTN a introduit auprès du ministre national une proposition de vente de son bâtiment à la Régie des Bâtiments de l'Etat. On parle même de transférer dans ce bâtiment le Musée instrumental initialement prévu à l'Old England. Ce dernier accueillerait l'extension du Musée d'art moderne. Si cette idée paraît séduisante, il faut cependant craindre que la rénovation du bâtiment de l'INR ne puisse se faire avant dix ans, ce qui reporterait une nouvelle fois le déménagement d'une collection d'instruments, unique au monde, qui attend depuis de nombreuses années un toit digne de son importance.

Avons-nous abandonné l'idée d'une éventuelle acquisition et réaffectation de l'INR par la Région, c'est-à-dire par la SDRB ? Le ministre national concerné a-t-il pris contact avec la Région en vue d'une table ronde pour envisager les différentes hypothèses ?

M. Picqué, ministre-président. — La Région n'a jamais eu l'intention d'acquérir ce bâtiment mais elle a confié à un bureau d'étude l'établissement des différents scénarii de réaffectation ainsi que pour l'évaluation financière. Il résulte de cette réflexion qu'une occupation unique à vocation culturelle donne les meilleurs chances de sauvegarde du bâtiment.

Nous avions entamé des pourparlers avec le secrétaire d'Etat Dupré et, à cette occasion, l'achat de l'INR par la Régie des Bâtiments a été évoqué. Le déménagement du Musée instrumental de l'Old England vers l'INR pose des difficultés dans la mesure où le premier de ces deux bâtiments a été spécialement réaménagé pour accueillir le Musée instrumental. Actuellement, nous devons reprendre contact avec M. Coëme. Je précise que nous sommes pressés dans la mesure où la RTBF et la BRTN souhaitent réaliser le bâtiment. Je vous propose donc d'attendre les résultats des contacts avec le nouveau ministre concerné tout en ne perdant pas de vue la vocation culturelle du bâtiment de l'INR.

Mme Huytebroeck. — L'étude commandée est terminée et vous disposez des résultats.

M. Picqué, ministre-président. — Nous sommes prêts à discuter avec des intercoluteurs publics et privés, mais le problème qui se pose est celui de l'acquisition du bâtiment. Nous devons aller vite parce que la RTBF-BRTN a intégré la vente du bâtiment de l'INR dans son plan d'assainissement financier.

Prolifération des antennes paraboliques

M. Demannez. — Des antennes dont les dimensions dépassent parfois 1,2 mètre de diamètre se multiplient dans les rues de Bruxelles, non seulement en toiture, mais aussi accrochées aux façades et aux balcons des immeubles. Ces antennes enlaidissent les façades anciennes et l'esthétique de nos rues. Quelle attitude les communes doivent-elles adopter pour maîtriser ce phénomène ?

M. Picqué, ministre-président. — Je partage l'avis de M. Demannez sur le caractère inesthétique de ces appareillages. Le règlement sur les bâtisses dans l'agglomération bruxelloise précise qu'une autorisation est requise pour l'installation de telles antennes. Selon l'arrêté du 16 décembre 1971, l'appréciation de l'opportunité d'une telle autorisation relève du seul Collège des bourgmestre et échevins. En outre, l'ordonnance du 29 août 1991 prévoit l'octroi d'un permis pour ces antennes.

Par ailleurs, l'administration de l'Urbanisme veillera à ne pas exonérer les antennes paraboliques du permis lorsque sera promulgué l'arrêté d'application sur les travaux « de minime importance ».

M. Demannez. — Il ne faut donc pas un règlement communal et le Collège peut se prononcer souverainement.

M. Picqué, ministre-président. — En effet.

M. Béghin, premier vice-président, remplace M. Poullet au fauteuil présidentiel

Centre d'instruction de la Police

Mme Lemesre. — Sous le couvert du plan d'assainissement imposé à la Ville de Bruxelles, la Région s'est emparée des missions de sélection, de recrutement et de formation du personnel de la police, lesquelles étaient antérieurement assumées par la Ville de Bruxelles et la Province de Brabant.

Budgétairement, la Ville de Bruxelles n'assurera plus le fonctionnement de ce centre que jusqu'au 1er septembre 1992. Dès à présent, la formation des officiers est interrompue.

Par ailleurs, des aménagements immobiliers sont envisagés chaussée d'Anvers en vue de l'établissement d'une école de police pseudo intercommunale. Un protocole d'accord entre la Conférence des bourgmestres et la Région bruxelloise n'accorde la direction de l'école à un commissaire de la Ville de Bruxelles que pour une période transitoire de cinq ans. Aucun dédommagement n'est prévu pour les bâtiments existants, les armes et munitions, les équipements et le charroi. Cette intercommunalisation régionale ressemble fort à une spoliation pure et simple.

M. Picqué, ministre-président. — Le Conseil communal de la Ville de Bruxelles a accepté le principe de la suppression du centre de formation dont la charge était supportée par la Ville. Si je reste partisan de l'autonomie communale et donc de l'autonomie des corps de police communale, je plaide par contre fermement pour une meilleure coordination.

Des pourparlers sont en cours. La Conférence des bourgmestres a émis un avis de principe positif. Les communes resteront maîtresses des nouvelles structures et ce sont elles qui devront déterminer le sort des bâtiments. Ce compromis assure la coordination mais ne désaissit pas la ville de Bruxelles de son rôle majeur dans l'organisation de la formation des policiers.

Mme Lemesre. — Quelles compensations la Ville de Bruxelles recevra-t-elle ?

M. Picqué, ministre-président. — Il n'y a pas de dédommagement prévu.

Mme Lemesre. — C'est donc une spoliation !

M. Picqué, ministre-président. — Non, c'est une réduction des charges de la Ville de Bruxelles.

Site de l'Hôpital militaire

M. Galand. — La SDRB a signifié à l'Institut d'Hygiène et d'Epidémiologie que ses services devraient quitter les bâtiments qu'ils occupent sur le site de l'ancien hôpital militaire pour le 1er août 1992. Où s'installeront-ils ? Quelles mesures l'Exécutif a-t-il pris pour favoriser le redéploiement de l'IHE ? Cette expulsion signifie-t-elle qu'un projet immobilier précis est enfin sur le point de se concrétiser sur le sîte de l'ancien hôpital militaire ? Où en sont les procédures ?

M. Picqué, ministre-président. — Dès que la SDRB est devenue propriétaire du site, elle a signifié à l'IHE qu'il aurait à quitter les bâtiments dans un avenir relativement proche.

Depuis, l'Institut s'efforce de trouver une nouvelle implantation. Son problème essentiel est toutefois que ses bailleurs de fonds ne parraissent pas fixés sur son avenir et que dès lors, ses disponibilités budgétaires demeurent précaires.

J'ai pris contact avec le secrétaire d'Etat Delizée pour favoriser une évolution positive de cette situation mais c'est essentiellement à la tutelle de l'Institut de se prononcer. Plusieurs sites sont envisagés pour la relocalisation de l'IHE, de préférence à l'intérieur des dix-neuf communes bruxelloises.

La SDRB a lancé un appel d'offres pour la réalisation d'un ensemble de commerces et d'habitats sur le site de l'ancien hôpital militaire. Dans les prochaines semaines une convention sera conclue avec le candidat retenu.

M. Galand. — Pouvez-vous garantir le maintien de l'IHE à Bruxelles ?

M. Picqué, ministre-président. — Je tenterai qu'il en soit ainsi mais je ne puis l'assurer; des solutions dans la proche périphérie de la Région de Bruxelles-Capitale pourraient cependant être retenues.

Politique des stationnements

M. Debry. — Les difficultés de circulation en région bruxelloise ne peuvent laisser les pouvoirs publics indifférents. Elles entraînent des pertes en termes économiques et l'excès de voitures en ville diminue la qualité de vie et l'attractivité de celle-ci.

Une des cause de ce surplus d'automobiles est le nombre trop important de places de parking. A ce constat, on peut ajouter celui de la corrélation directe entre le nombre de places de parking des villes et le déficit de leur société de transports publics.

Face à ce double constat, il faudrait modifier de toute urgence la circulaire du 17 juin 1970 relative à l'obligation de créer des places de parcage lors de la construction de nouveaux bâtiments. Cette circulaire augmente chaque jour la pression de l'automobile sur la ville. Lors d'une réponse à une question de Mme Nagy, le ministre-président a annoncé, le 24 novembre 1989, que la circulaire serait modifiée.

Depuis dix mois, le groupe Iris a transmis à l'Exécutif ses propositions en la matière qui préconisent une importante modification de la circulaire. Le ministre Thys a déclaré à la Commission Infrastructure et Communications qu'il avait donné son accord à une modification de la circulaire en question.

Lors du récent colloque réunissant le Conseil régional et les associations, les membres présents issus de la majorité se sont déclarés favorables à cette modification.

Devant cette urgence et le concensus apparent, le ministre-président peut-il dire ce qui l'empêche de modifier cette circulaire anachronique et néfaste pour notre ville ?

M. Picqué, ministre-président. — Conformément à la décision de l'ERBC du 17 juillet 1991, j'ai entrepris de modifier la circulaire du 17 juin 1970. Cette réforme qui est en voie d'achèvement sera prochainement soumise à la concertation des milieux intéressés.

Le projet prévoit une réduction du nombre d'emplacements de parking à inclure dans tout nouveau projet de construction de bureaux. En outre, il module l'importance du parcage en fonction de l'accessibilité du futur bâtiment aux transports en commun.

Comme vous, j'observe encore une offre abondante de parcage urbain et un déficit de transport public. Il importe néanmoins que les nouvelles dispositions tiennent compte de l'amélioration progressive du transport en commun.

Le projet prévoit un nombre minimum d'emplacements à créer pour ne pas reporter la pression du stationnement sur la voirie, mais aussi un nombre maximum de places de parking à installer pour permettre de maîtriser l'offre de stationnement.

Des mesures seront prises pour empêcher la prolifération du stationnement automobile en intérieur d'îlots et pour favoriser, par des dispositions appropriées, le stationnement des véhicules à deux roues sur les lieux de travail.

A l'heure actuelle, le fonctionnaire délégué applique la circulaire de 1970 restrictivement et s'inspire déjà du document de travail issu du groupe Iris en attendant l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation.

Désastre financier de la commune d'Etterbeek

Mme Carton de Wiart. — Le budget de l'exercice 1992 vient d'être voté par le Conseil communal d'Etterbeek. Le déficit dépasse 600 millions, montant en légère hausse par rapport à l'année dernière.

Les raisons de cette situation sont bien connues : accroissement du déficit du CPAS, quote-part de la commune au déficit du Centre hospitalier Etterbeek-Ixelles et peut être absence de rigeur dans la gestion communale.

Le Collège des bourgmestre et échevins a réitéré son appel en faveur d'un nouveau mode de calcul et de répartition du Fonds des communes. Il signale son incapacité à payer le personnel communal à partir des mois de septembre ou octobre.

Quelle sera l'attitude de la Région face à ce désastre financier ?

De nouvelles mesures d'économie seront-elles imposées à la commune d'Etterbeek ?

L'Exécutif a-t-il répondu à la demande d'une nouvelle répartition du Fonds des communes et dans quel sens ?

Des avances de trésorerie pour le paiement du personnel communal d'Etterbeek sont-elles possibles ?

M. Picqué, ministre-président. — Le budget de l'exercice 1992 a été arrêté par le Conseil communal d'Etterbeek, le 27 février. Compte tenu des délais de transmission et de l'examen de la situation, je ne puis vous présenter aujourd'hui notre analyse.

Néanmoins, nous restons attentifs à l'évolution de la situation.

L'examen des plans de gestion nous avait conduits en décembre 1990 à classer la commune d'Etterbeek parmi les communes « à risques ». Nos conclusions ont été transmises aux autorités communales, le 8 janvier 1991.

La commune d'Etterbeek a actualisé ses plans de gestion fin 1991 et l'inspection régionale m'a transmis son rapport sur ce document en janvier 1992. A la lumière de ces diverses informations, nous avons décidé de mener avec l'inspection générale, l'administration de la tutelle et la commune elle-même, une réflexion visant à élaborer un plan de redressement crédible des finances communales etterbeekoises.

Il faut être lucide. La commune d'Etterbeek ne saura pas rétablir ses équilibres financiers à elle seule. Citons parmi les problèmes structurels auxquels elle doit faire face une fiscalité communale parmi les plus élevées de la région, un système de répartition du Fonds des communes depuis 1982, qui attribue pour 1991 à la commune d'Etterbeek 186,5 millions sur un total à répartir de 5,137 milliards, soit 3,6 % du total du Fonds des communes; la problématique sociale plus lourde que la moyenne des communes bruxelloises; la charge énorme que représentent les infrastructures hospitalières de la commune d'Etterbeek : en 1991, 200 millions du budget communal et du CPAS ont été consacrés à faire face aux charges du nouvel hôpital et de l'ancien hôpital.

Il faut, par conséquent, envisager le plan de redressement à la lumière de deux dispositions que nous adopterons dans les prochains mois à savoir la réforme du mode de répartition du Fonds des communes dont le modèle est en cours de finalisation et l'attitude que nous adopterons face à la problématique hospitalière et, en particulier, vis-à-vis des charges très lourdes que représentent les déficits passés.

En conclusion, je citerai quelques extraits de la lettre que nous avons adressée le 8 janvier 1991 au Collège de la commune d'Etterbeek : « Etterbeek fait partie des communes dont la situation financière est extrêmement préoccupante; elle présente un déficit structurel important dû à des facteurs exogènes... Ce déficit n'explique qu'une partie de la situation financière grave de la commune. Un plan de gestion strict et rigoureux doit être mis au point... ».

Une réforme de certaines questions cruciales s'impose, notamment en ce qui concerne la répartition du Fonds des communes et des structures hospitalières.

Mme Carton de Wiart. — Qu'en est-il des avances de trésorerie ?

M. Picqué, ministre-président. — La Région sera attentive à ce problème. Nous ne laisserons pas une commune dans une situation qui ne lui permette pas d'assurer les services au public.

M. Poullet reprend place au fauteuil présidentiel

Programme de remise au travail des chômeurs

Mme Jacobs. — D'après la presse, les régions n'ont pas exigé la concertation prévue avec l'Etat fédéral et les interventions de cet Etat fédéral pour la remise au travail des chômeurs n'aurait pas été revue à la hausse. Est-il exact que le montant de l'indemnité individuelle fixe en 1989 n'a pas été revu ? La concertation annuelle entre l'Etat fédéral et les Régions à propos des interventions n'a-t-elle jamais eu lieu et les Régions l'ont-elles jamais demandée ? A combien se montent les avances versées à ce jour à la Région bruxelloise par l'Etat fédéral ?

M. Picqué, ministre-président. — Le montant du droit de tirage n'a pas été revu. La loi de financement des Communautés et des Régions prévoit que le montant doit être revu avec l'accord des Exécutifs régionaux. L'ensemble de la problématique des droits de tirage n'a d'ailleurs toujours pas été réglé.

Ni en 1990, ni en 1991, la concertation préalable entre le ministre de l'emploi et du travail et les Exécutifs n'a eu lieu. Le gouvernement a fixé unilatéralement le montant global des droits de tirage. Cette question a été posée devant la conférence interministérielle de l'emploi et du travail en mai dernier. Mais il n'y a pas eu de conclusion avant la chute du gouvernement.

Il est difficile de dire si les montants perçus par notre Région sont supérieurs ou inférieurs à ce que nous aurions dû obtenir car la clôture des consommations annuelles des droits de tirage en 1990 et en 1991 n'est pas encore terminée. Certaines facturations faites par les employeurs arrivent avec beaucoup de retard.

Mme Jacobs. — Maintenant qu'un nouveau gouvernement est formé, peut-on s'attendre à ce que vous saisissiez le comité de concertation ?

M. Picqué, ministre-président. — Oui.

Levée du moratoire concernant l'aliénation de biens immobiliers

M. Moureaux. — En approuvant une circulaire sur les aliénations des biens immobiliers des pouvoirs locaux, l'Exécutif aurait levé le moratoire prévu dans le cadre de l'ordonnance du 29 août 1991. Il appert que des moyens équivalents au produit de l'aliénation doivent être transférés au budget de la Régie foncière communale ou à la création de logements. La fin du moratoire est-elle effectivement conditionnelle ?

Comment contrôlerez-vous l'application de la circulaire? L'Exécutif a-t-il toujours l'intention d'accorder un droit de préemption à la future régie régionale?

M. Picqué, ministre-président. — Le moratoire instauré en 1989 avait conduit à examiner des demandes de dérogation motivées pour 40 hectares. La nouvelle circulaire précise les principes de la politique foncière. Le patrimoine affecté à l'habitat ne doit pas diminuer et la transparence du marché doit être renforcée. La destination et le délai de réalisation doivent être spécifiés dans l'acte. La fin du moratoire est effectivement conditionnelle et ne concerne que les aliénations prévues dans le cadre de l'ordonnance d'août 1991.

Le contrôle sur les décisions des conseils communaux s'opère d'après les règles habituelles de la tutelle. L'affectation du produit de la vente de biens immobiliers relève de la tutelle budgétaire. On veillera au respect du réemploi et on sévira en cas de nécessité.

L'ordonnance du 29 août 1991 est exécutoire pour certaines de ces dispostions, notamment pour la préemption par la Région. Un arrêté de l'Exécutif visant à l'application d'autres dispositions de cette ordonnance est en préparation.

Article 241 de la loi communale

M. Paternoster. — Le budget pour 1992 des communes doit, conformément à l'article 241 de la nouvelle loi communale, être déposé au conseil communal le premier lundi du mois d'octobre 1991, soit le 5. Il est absolument contraire à une gestion normale d'une commune de soumettre au conseil communal un budget tardivement, voire dans le courant même de l'exercice.

Tels sont les termes de la circulaire ministérielle en vue de l'élaboration des budgets des communes de la Région de Bruxelles-Capitale pour 1992 que vous avez adressée, monsieur le ministre-président, en septembre 1991 aux communes de notre région.

En vertu de l'article 242 de la loi communale, quiconque peut prendre connaissance du budget communal à la maison communale dans le mois qui suit son adoption.

J'ai usé de ce droit que possèdent tous les citoyens de notre région et je me suis rendu dans la semaine du 4 au 8 novembre dans quelques maisons communales. Quelle n'a pas été ma surprise, je n'ai jamais pu prendre connaissance d'un budget communal.

Dès lors, je voudrais connaître, monsieur le ministre-président, les communes de notre région qui ont déposé leur budget :

1° conformément à l'article 241 de la loi communale;

2° avant le 31 décembre 1991.

M. Picqué, ministre-président. — Aucune commune n'a respecté l'article 241. Neuf communes ont voté le budget de l'exercice 1992 avant le 31 décembre. Tous les budgets pour 1992, sauf celui de Watermael-Boitsfort, ont été votés avant la fin de février. Le retard de Watermael-Boitsfort est dû aux discussions relatives à son plan de redressement.

On constate malgré tout un progrès par rapport à l'année antérieure. Les exigences de la loi communale seront rappelées en vue de l'élaboration des budgets de 1993.

Création de ZEP

M. Hasquin. — C'est M. Duquesne qui a été a l'origine des ZEP mais M. Ylieff n'a pas eu les moyens de financer cette idée. La Région de Bruxelles-Capitale a dû subventionner des ACS. Deux zones ont été expérimentées dans notre région. Plusieurs responsables politiques communaux estiment que l'expérience ne donne pas des résultats spectaculaires, faute de moyens. Le ministre-président peut-il tirer un premier bilan provisoire des expériences en cours?

M. Picqué, ministre-président. — Nous ne sommes concernés par les ZEP que par le biais d'octroi, pour la région, d'agents contractuels subventionnés. M'étant adressé à la Communauté française, j'ai appris qu'une enquête d'évaluation était organisée à la demande de celle-ci. Actuellement, je ne dispose toujours pas des résultats. Dès leur obtention, je suis disposé à les transmettre à M. Hasquin. J'ajouterai qu'il ne faut pas compter uniquement sur les ZEP pour la politique d'encadrement des jeunes, heureusement d'ailleurs.

M. Hasquin. — Dès que nous fournissons un effort budgétaire, il me semble normal de nous inquiéter de l'évolution de la situation.

Pointeuses dans les services de la Région de Bruxelles Capitale

M. De Berlangeer (en néerlandais). — Depuis le 14 janvier 1992, des pointeuses ont été mises en service dans l'immeuble « Lendi » où sont installés différents services de la Région.

Seuls les agents de la cellule du logement sont soumis au pointage. Les autres services en seraient dispensés.

Pourquoi cette différence entre des agents de la Région installés dans le même immeuble ? Existe-t-il peut-être deux sortes d'agents ?

Le ministre doit bien se rendre compte que cette mesure provoque des frictions entre les membres du personnel des différents services.

M. Thys, ministre des travaux publics, des communications et de la rénovation des sites d'activités économiques désaffectés, répondant à M. Chabert, ministre des finances, du budget, de la fonction publique et des relations extérieures. — Le ministère actuel de la Région de Bruxelles-Capitale compte en fait deux catégories importantes d'agents, à savoir ceux provenant de l'ancien ministère bruxellois et ceux originaires du ministère national des Travaux publics. Tout le personnel originaire des autres services a été rangé dans l'une de ces deux catégories.

Le personnel du ministère bruxellois était soumis, avant son transfert, à un régime d'horaire flottant avec pointeuse. La deuxième catégorie, à savoir celle venant des Travaux publics, était soumise soit à des horaires flottants, soit à un horaire fixe avec contrôle sur une liste de présence.

Un groupe de travail a été constitué au sein du ministère afin d'élaborer un nouveau règlement harmonisant les prescriptions en vigueur. Les syndicats seront associés à cette concertation. En attendant, ces deux catégories d'agents restent soumises à la réglementation en vigueur au moment de leur transfert.

Promotion de Bruxelles auprès des jeunes

Mme Payfa, au nom de M. Roelants du Vivier. — Dans le cadre de la promotion de l'image internationale de Bruxelles, le ministre vient de lancer une campagne auprès des jeunes qui vivent, étudient ou sont de passage à Bruxelles. La matériel d'information est centré autour d'un logo et d'un slogan.

Quel argument a présidé au choix du logo, qui est déjà celui du Parti Populaire Européen, formation à laquelle appartient le ministre ?

Pourquoi le slogan adopté, « Brussels, soul à Europe », l'a-t-il été dans une seule des neuf langues officielles de la Communauté, qui n'est de surcroît pas la langue véhiculaire de la population bruxelloise ?

M. Thys, au nom de M. Chabert, ministre des finances, du budget, de la fonction publique et des relations extérieures. — Cette initiative a été prise pour promouvoir l'image de marque de Bruxelles en tant que capitale de l'Europe. L'avenir appartenant aux jeunes, nous avons décidé d'orienter une action vers ce groupe, dans une première phase à Bruxelles et, plus tard, dans toute la Belgique et dans seize pays et régions européens.

Le logo et le slogan ont été choisis en fonction de leur portée de communication vis-à-vis des jeunes. Ils ont été présentés par des spécialistes en communication qui nous ont convaincus de leur stratégie. Le choix n'a donc pas été fait à la légère.

Quant au rapprochement du logo avec celui du Parti Populaire Européen, c'est chercher un peu loin et cela n'a certainement pas été notre intention.

Si le drapeau européen est utilisé par l'un comme par l'autre dans leur action, cela paraît naturel compte tenu du même contexte.

Mme Payfa. — Le cœur utilisé dans le logo apparaît également dans le drapeau du PPE. Par ailleurs, j'attire l'attention du ministre Chabert sur le fait qu'en prenant de telles initiatives il engrange la disparition progressive du néerlandais à Bruxelles qui de surcroît est une ville francophone.

Moyens du Conseil bruxellois de l'environnement

M. Adriaens. — Lors de l'étude des avis obligatoirement remis par le Conseil bruxellois de l'environnement sur de récents projets d'ordonnances de l'Exécutif, les conseillers de la commission « Environnement » ont unanimement regretté la présentation fort succincte des procès-verbaux des discussions au sein du CDE. Il nous a été confirmé que cette brièveté du rapport était due au manque de moyens du Conseil, à savoir l'absence de locaux et de secrétariat permanents. Une dépense de 2,5 millions est pourtant prévue.

Le ministre a-t-il décidé de doter le CBE des moyens qui lui permettraient de travailler dans des conditions décentes ? Dans quel délai une telle volonté pourrait-elle se voir concrétisée ?

M. Gosuin, ministre du logement, de l'environnement, de la conservation de la nature et de la politique de l'eau. — La présentation succincte des décisions du Conseil de l'environnement porte sur les deux premiers avis de celui-ci. A ce moment, ce Conseil devait créer ses traditions de procédure.

Quant aux problèmes matériels, je précise que, depuis la fin de l'année dernière, le Conseil dispose du rez-de-chaussée du boulevard du Régent, aux nos 21-23.

Pour 1992, 2,5 millions lui ont été attribués, au sein du budget de l'IBGE. Une assistante bilingue à plein temps, de niveau universitaire, est adjointe depuis 1990 à la présidence du Conseil. Pous ses séances plénières, l'ancienne salle du Conseil de l'agglomération bruxelloise est mise à sa disposition.

M. Adriaens. — Ces locaux sont-ils permanents ?

Par ailleurs, je précise que les avis dont j'ai parlés ne sont pas les deux premiers, comme le prétend le ministre.

Contrôle des établissements classés

Mme Nagy. — J'ai déjà eu l'occasion d'intervenir pour m'étonner de la répartition des compétences entre l'IBGE et l'administration régionale en matière d'autorisation et de contrôle des établissements classés dans notre Région.

Plutôt que de compléter les effectifs de l'administration régionale et d'assurer ainsi la continuité du service, l'Exécutif a transféré cette compétence à l'IBGE. Or, celui-ci n'a pas de compétence de police. Il vient en outre d'envoyer une circulaire aux communes rappelant qu'il ne dispose que d'une compéte d'étude et d'avis. Les établissements classés en Région bruxelloise ne sont donc plus surveillés par l'administration régionale.

N'est-ce pas là un grave manquement à la mission de contrôle de la Région ? Le ministre peut-il confirmer le respect de la législation en matière d'établissements classés ? N'est-ce pas là, en outre, un grave danger pour l'environnement, la santé et la qualité de vie dans notre Région ?

M. Gosuin, ministre du logement, de l'environnement, de la conservation de la nature et de la politique de l'eau. — La compétence de l'IBGE en matière de police administrative de l'environnement me paraît claire. En effet, une des missions premières que l'Exécutif lui a confiée dès sa création est précisément la police de l'environnement au sens large. Les arrêtés des 8 mars 1989 et 11 juillet 1991 sont tout à fait explicites à cet égard.

La « circulaire » aux communes à laquelle Mme Nagy fait référence n'en est pas une. Il s'agit d'une lettre exposant sommairement la problématique de la police de l'environnement ainsi que les compétences de l'IBGE, des communes et d'autres instances en matière de contrôle des aspects environnementaux des exploitations.

Le deuxième pararagraphe de cette lettre précise que l'IBGE est une administration pararégionale conçue dans un but de recherches et de planification, de conseil, de surveillance et contrôle. Le quatrième paragraphe souligne que le rôle d'autorité de surveillance a été confirmé et concrétisé par l'arrêté de l'Exécutif du 11 juillet 1991. Je ne comprends dès lors pas l'allusion faite à un prétendu aveu d'incompétence de l'IBGE dans le cadre de cette lettre.

Quant à l'amélioration de l'efficacité des services, c'est un de mes soucis majeurs. A cette fin, l'Exécutif a regroupé au sein de l'IBGE tous les fonctionnaires chargés de la surveillance des établissements classés, informatisé le service et acquis du matériel de contrôle, recruté du personnel supplémentaire et revu les procédures du permis d'environnement.

Mme Nagy. — Mon inquiétude porte sur le fait que le personnel de l'IBGE ne dispose pas du pouvoir de police judiciaire. L'efficacité de son contrôle s'en trouve dès lors limitée. Je voudrais aussi connaître le régime de recrutement des nouveaux agents. Il me paraît essentiel qu'il s'agisse d'agents statutaires.

Application de la réglementation à 50 km/heure

Mme Huytebroeck. — En tant qu'écologistes, nous ne pouvons que nous réjouir de la nouvelle réglementation qui instaure le principe général en agglomération d'une vitesse de 50 km/heure et de 70 km/heure sur des voies à caractère péri-urbain et sur certains tronçons importants.

Quant connaîtra-t-on l'avis de l'IBGE concernant un régime de vitesse spécifique à instaurer dans les tunnels ?

Avez-vous reçu, M. le ministre, un engagement de la conférence des commissaires de police pour faire respecter les nouvelles limitations de vitesse ? Des demandes de mise à disposition d'un radar de contrôle ont-elles déjà été introduites ?

Quand la signalisation routière sera-t-elle adaptée ? Les zones 30 et les travaux prévus à proximité des écoles avancent-ils de manière significative ?

M. Paternoster. — Depuis le 1er janvier 1992, la nouvelle réglementation nationale prévoit le principe général d'une vitesse de 50 km/heure maximum en agglomération pour les véhicules automobiles.

Des dérogations jusque 70 km/heure maximum peuvent être instaurées dans des conditions bien précises.

Appliquant ces conditions, l'Exécutif a décidé, le 19 décembre dernier, de déroger à la règle des 50 km/heure sur douze voiries.

Au moment où je dépose cette question, j'ai constaté que la signalisation n'était pas encore placée sur toutes les voiries où la dérogation a été accordée.

La presse datée du 5 février, signale qu'elle n'est mise en place qu'en trois endroits ! Les média ont fait une large publicité de la liste des voiries où la dérogation est admise.

J'ai l'impression que lorsque je circule en voiture sur une de ces douze routes, là même où la signalisation n'est pas encore en place, les automobilistes roulent effectivement à 70 km/heure car ils se sentent en droit de le faire. Je pense que non, ces automobilistes sont en contravention.

Dès lors, je crois qu'il est urgent, Monsieur le ministre, d'y mettre la signalisation en concordance avec la décision de l'Exécutif datée du 19 décembre dernier. Pourriez-vous nous indiquer une date en la matière ?

Je propose, Monsieur le ministre, que vous donniez des instructions fermes pour un respect des vitesses autorisées aux conducteurs des véhicules de la STIB. Des concitoyens ont l'impression qu'ils ne les respectent pas toujours, surtout en périphérie de notre Région, alors que certains de ces véhicules font de la publicité en faveur de cette limitation.

De plus, je souhaiterais à l'avenir que vous soyez parcimonieux dans vos propositions à l'Exécutif de dérogations de la vitesse de 50 km/heure. Ce ne sont pas les quelque 20 km/heure qu'un automobiliste pourra rouler plus vite qui lui fera gagner un temps énorme dans une région de surface aussi réduite que la nôtre. De plus, il est prouvé que la sécurité est mieux assurée à 50 km/heure qu'à 70 km/heure.

Je propose également que la vitesse de 50 km/heure soit un principe général sur toutes les voiries régionales. Ce n'était pas le principe appliqué lorsque ces voiries étaient gérées par l'Etat central. Je souhaite également qu'à l'entrée de notre Région, sur les panneaux que vous avez installés il y a quelques mois, souhaitant la bienvenue, on adjoigne une signalisation indiquant la limitation de vitesse en vigueur sur la voirie en question.

J'ai fait d'autres constatations, il existe des voiries régionales que l'Exécutif n'a pas repris dans sa liste de dérogation à 70 km/heure et où des vitesses supérieures à 50 km/heure sont permises ! Je citerai en exemple la chaussée de Waterloo, entre le chemin des Pins et l'avenue des Castonniers. Sur ce tronçon, une sigalisation existe et permet des vitesses de 60 km/heure et même de 80 km/heure.

Je vous demande, Monsieur le ministre, de faire enlever dans les plus brefs délais cette signalisation non conforme à la décision de l'Exécutif du 19 décembre 1991.

Je signale que la chaussée de Waterloo dont question ci-avant est bien devenue une route régionale en vertu de l'arrêté royal du 6 décembre 1991 dressant la liste des routes et de leurs dépendances transférées à la Région de Bruxelles-Capitale.

A la lecture de cet arrêté royal, je me pose aussi des questions :

1. A l'article 1er est transféré l'éclairage des routes reprises à l'annexe 1. Nous savons que l'Etat n'était pas toujours propriétaire de l'éclairage des voies qu'il gérait, il était bien souvent propriété des communes. Doit-on comprendre que l'Etat nous a transféré un bien qui ne lui appartenait pas ? De plus, devrons-nous financièrement supporter l'entretien et la consommation de ces éclairages au budget régional ?

2. A ce même article 1er est également transféré l'écoulement des eaux. Qu'entend-on par écoulement des eaux ? Les filets d'eau, les avaloirs, les conduites entre ces derniers et l'égout collecteur, le collecteur d'égout lui-même,... ? Monsieur le ministre pourrait-il me donner des précisions à ce sujet ?

Je vous suggère aussi, Monsieur le ministre, de lire attentivement cet arrêté royal, il va vous révéler quelques bizarreries qui pourraient mettre en péril le plan pluriannuel du budget de votre département que vous nous avez proposé lors du vote du budget régional de 1991 !

M. le Président. — Je rappelle que notre règlement prévoit cinq minutes pour la question et la réponse. Si la question prend déjà cinq minutes, il n'est plus possible de répondre.

M. Thys, ministre des travaux publics, des communications et de la rénovation des sites d'activités économiques désaffectés. — Un accompagnement est évidemment nécessaire pour rendre crédible aux automobilistes la limitation à 50 km/heure. Un panneau de limitation de vitesse n'empêchera nullement l'automobiliste de l'enfreindre. Par contre, un aménagement physique de la voirie permet et induit le comportement.

Les mesures d'information visent à créer un nouvel état d'esprit où la modération de la vitesse devient une nouvelle valeur sociale pour le plus grand nombre. Il faut mettre en évidence l'intérêt global et collectif de l'instauration d'un telle mesure.

Certains automobilistes n'adapteront pas leur conduite à cette modération obligatoire de vitesse — et seule la répression offrira une solution à ce problème.

Les décisions de l'Exécutif prises le 19 décembre dernier reprennent ces trois types de mesures. La Région est consciente de la nécessité d'adapter les infrastructures pour que les limitations de vitesse soient respectées.

En attendant les aménagements définitifs, mon administration étudie des adaptations du marquage au sol.

En matière d'information, une campagne de sensibilisation sera réalisée cette année.

En matière de répression, je suis chargé par l'Exécutif de prendre contact avec les pouvoirs locaux pour répondre à leur demande de disposer d'un radar de contrôle.

J'en arrive aux questions précises que vous avez posées. La pollution dans les tunnels est maximale dans les situations de congestion. Il faudrait étudier les régimes de vitesse pour déterminer ceux qui permettent d'éviter de telles situations. Le ministre de l'environnement a sollicité, à ma demande, l'avis de l'IBGE. Le rapport de cet organisme est actuellement à l'étude.

En ce qui concerne le respect des limitations, j'ai consulté la Conférence des commissaires de police avant de proposer des solutions à l'Exécutif. La police est placée sous l'autorité du bourgmestre mais l'Exécutif lui-même souhaite mettre à la disposition des polices communales les moyens nécessaires pour un contrôle efficace, notamment par l'adjonction d'auxiliaires et la mise à disposition de radars de contrôle. A propos de ces radars, une procédure a été proposée aux communes et j'attends leurs réponses pour le 31 mars 1992.

Des instructions ont été données à l'administration régionale pour adapter la signalisation sur les voiries régionales. A ce jour, les panneaux prévus ont été aménagés sauf sur les voiries suivantes : boulevard de l'Humanité, quai des Usines et allée Verte. A la chaussée de Waterloo, les panneaux de 60 km/heure et de 80 km/heure ont été masqués en attendant le placement des panneaux adéquats. Des instructions ont été données par ailleurs aux communes par le ministre national des communications qui exerce la tutelle communale sur ces matières.

En ce qui concerne les éclairages et les écoulements d'eaux attenant aux voiries régionales, je précise qu'un arrêté royal ne peut modifier les dispositions fixées par les lois. L'éclairage qui appartenait à l'Etat a été transféré à la Région et celui qui était du ressort de la commune lui est resté.

En ce qui concerne la collecte des eaux, l'arrêté royal transfère à la Région ce qui était de compétence nationale. En bref, sur les voiries régionales, les dispositifs de surface de collecte des eaux sont de compétence régionale et les égoûts de compétence communale.

Les zones de 30 km/heure seront développées en dehors des voiries de grande circulation que sont les voiries régionales.

Quant aux marquages particuliers aux abords des écoles, l'administration a reçu instruction de poursuivre et d'accélérer les interventions. Je rappelle qu'en France la conjugaison du port de la ceinture de sécurité à l'arrière des véhicules et la limitation à 50 km/heure a réduit le nombre de tués dans des accidents de la route de 10 % en 1992.

J'ai pris bonne note de plusieurs suggestions de M. Paternoster et j'en traiterai avec mon cabinet.

Tarification des transports en commun

M. Smal. — Depuis le 10 février, le prix des transports en commun a augmenté dans des proportions appréciables. Des adaptations étant prévues en septembre, les augmentations toucheront quasiment tout le monde, y compris les abonnés scolaires et les abonnés de familles nombreuses.

C'est l'usage occassionnel qui supportera la plus lourde augmentation, ce qui ne fidélisera pas ce genre de clientèle.

Cette augmentation est génante socialement et psychologiquement.

Un transport public doit réunir plusieurs qualités : être populaire et bon marché, assurer une fréquence accélérée, être relativement rapide et confortable. La STIB ne satisfait vraiment à aucune de ces conditions.

Pour remédier aux insuffisances et aux échecs, on n'a songé qu'à hausser les tarifs !

Une politique de hausse des tarifs sans mesures compensatoires n'améliorera pas le service des voyageurs et ne résoudra pas l'engorgement de Bruxelles. Un ensemble de propositions émanant de milieux divers ont été soumises à l'Exécutif. Le ministre peut-il m'assurer qu'aucune hausse de tarifs ne sera décidée avant que ces propositions ne soient sélectionnées ?

Quels seront les critères de sélection ? Existe-t-il une programmation permettant d'atteindre ces objectifs dans un délai raisonnable ?

Notre Région doit être capable de dominer cette situation.

M. Thys, ministre des travaux publics, des communications et de la rénovation des sites d'activités économiques désaffectés. — M. Smal redoute que l'augmentation récente des tarifs de la STIB ne frappe indistinctement tous les usagers. La nouvelle structure tarifaire favorise largement les catégories « juniors » et « seniors ». Les prix des abonnements ont été maintenus au niveau de 1989 et les conditions d'accès à ces abonnements ont été élargies. Si l'abonnement scolaire a augmenté de 10 % sur une intervention spécifique de ma part, la STIB est revenue à la situation d'avant le 1er septembre 1983, dès le 1er septembre 1991.

Le prix du transport par minibus pour les personnes à mobilité réduite reste inchangé.

L'augmentation réalisée par la STIB laisse encore le niveau des tarifs de cette société inférieur à celui des transports en commun à l'étranger. Cette augmentation permettra à la STIB d'améliorer ses services en terme de sécurité, d'action commerciale spécifique, tout en conservant ses objectifs de développement en 1992.

Un des intervenants considère, comme l'Exécutif, que la meilleure solution est de rechercher des recettes supplémentaires par le biais d'une clientèle nouvelle, via une politique commerciale dynamique et grâce à des mesures améliorant la vitesse commerciale des véhicules de la société.

La Région a décide d'accélérer les travaux du groupe de travail « Vicom » chargé d'examnier les mesures pratiques pour améliorer cette vitesse commerciale.

Le groupe a déterminé les points à traiter en priorité. Une coordination est établie pour que les feux de carrefours puissent être télécommandés par les véhicules de transport public. J'ai toutefois constaté que certains pouvoirs communaux ont des difficultés à percevoir l'intérêt pour leurs habitants de voir se développer un réseau performant.

Le gouvernement national vient de proclamer sa volonté de résoudre les problèmes liés aux encombrements routiers. L'Exécutif mettra tout en œuvre pour rencontrer les attentes des usagers.

M. Smal. — Est-il vrai que les abonnements scolaires et familiaux vont augmenter en septembre ?

M. Thys, ministre des travaux publics, des communications et de la rénovation des sites d'activités économiques désaffectés. — Je ne puis vous répondre à ce stade, car il n'y a pas encore eu de délibération à ce sujet au sein du conseil d'administration.

Comité d'accompagnement du plan IRIS

M. Moureaux. — Les milieux automobilistes ont été associés au comité d'accompagnement du plan IRIS. Les considère-t-on comme des partenaires privilégiés ? Comment les délégués sont-ils désignés ?

M. Thys, ministre des travaux publics, des communications et de la rénovation des sites d'activités économiques désaffectés. — L'élaboration du plan régional des déplacements a été confiée aux bureaux d'études « STRATEC », « MENS EN RUIMTE » et « SEMA GROUP », sous le contrôle d'un groupe de travail et d'un comité d'accompagnement. Le groupe de travail est présidé par un représentant de l'administration de l'équipement et de la politique des déplacements. Il doit définir les objectifs généraux du plan IRIS et établir des hypothèses de travail.

Le comité d'accompagnement, plus large, est composé notamment de quatre représentants des milieux automobilistes et de deux représentants de la Chambre de commerce. Les enquêtes préalables au plan IRIS sont réalisées conjointement à celles d plan régional de développement en matière d'urbanisme, ce qui a toutefois entraîné un retard de huit mois. D'ici l'automne, on pourra visualiser la situation future de la mobilité à Bruxelles et le plan lui-même sera disponible au printemps 1993.

Dissolution de la SA du Canal

Mme Mouzon. — Le *Moniteur belge* du 7 février 1992 a publié l'arrêté royal du 18 décembre 1991 relatif à la dissolution de la société anonyme du Canal et des installations maritimes de Bruxelles et au transfert de ses missions, biens, droits et obligations.

On y trouve également l'accord de coopération entre la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale en matière de gestion et d'exploitation du Canal de Bruxelles-Capitale.

Il est prévu de transférer les biens, droits et obligations de la société anonyme non pas à la Région flamande ou à la Région bruxelloise, mais aux organismes que ces Régions créeront à cet effet.

Ce mécanisme de transfert est prévu depuis de nombreux mois déjà.

Je m'étonne dès lors que le Conseil ne soit pas saisi d'un projet d'ordonnance et de statuts de la société à créer à Bruxelles.

Ma question est simple : l'Exécutif attend-il une initiative d Conseil plutôt que de déposer lui-même un projet d'ordonnance ?

M. Thys, ministre des travaux publics, des communications et de la rénovation des sites d'activités économiques désaffectés. — L'accord de coopération entre les Régions flamande et bruxelloise étant paru au *Moniteur belge* du 7 février dernier, j'ai immédiatement redéposé un avant-projet d'ordonnance à l'Exécutif, qui m'a chargé de le soumettre au Conseil d'Etat. Lors des négociations relatives à l'arrêté royal de dissolution de la SA du Canal, j'ai obtenu que l'ensemble des biens immobiliers de la Société Nationale, situés sur le territoire de notre Région, soient transférés à la nouvelle Société régionale bruxelloise, qui sera opérationnelle dans le courant de cette année.

Appels d'offres au service Incendie

M. Moureaux. — Le service Incendie lance des appels d'offres restreints pour du matériel spécialisé ou encore dans le but de mettre en œuvre une procédure rapide. Mais pourquoi de nombreux appels d'offres restreints sont-ils faits pour du matériel ordinaire et se concluent-ils par des décisions d'achats auprès de firmes d'Erembodegem, de Harelbeke ou encore d'Ostende ? L'Exécutif ne doit-il pas soutenir l'emploi à Bruxelles ? Les firmes bruxelloises sont-elles à ce point non compétitives ?

M. Grijp, ministre de l'économie. — Je réponds au nom du secrétaire d'Etat, M. Anciaux. Les pouvoirs publics doivent, en principe, faire appel à la concurrence et obtenir les meilleures conditions. C'est pourquoi, il est recommandé de choisir la procédure publique parce qu'elle offre de meilleurs garanties de concurrence.

Le service Incendie n'utilise la procédure d'appel d'offres restreint que pour des achats d'une valeur limitée et pour l'achat de matériel spécialisé. En plus, on veille toujours à solliciter des offres d'un nombe raisonnable de candidats.

Contrairement à ce que M. Moureaux présume, nous devons veiller à une alternance suffisante des candidats et étendre au maximum l'ère géographique de la consultation afin de ne pas arriver à des ententes néfastes ou à favoriser un certain protectionnisme.

Jusqu'à ce jour, tous les dossiers d'adjudication ont été soumis à l'Exécutif avant que l'appel soit lancé, y compris la liste des firmes à consulter.

En outre, pour la désignation de l'adjudicataire, nous avons toujours choisi l'offre la plus favorable pour le service.

M. Moureaux. — Je ne suis pas satisfait du tout de la réponse du ministre. Je me propose de revenir prochainement sur cette question, lorsque le secrétaire d'Etat M. Anciaux sera présent.

Discriminations dont les pompiers sont victimes

M. Simonet. — Le corps régional des pompiers constitue l'un des services les plus respectés et les mieux considérés par la population bruxelloise. On ne peut donc que s'étonner de la discrimination dont sont victimes les pompiers par rapport à d'autres services de l'administration régionale.

Alors que des chèques-repas ont été octroyés à une partie de l'administration régionale, les fonctionnaires de l'agglomération et notamment les agents du service Incendie ne bénéficient pas de cette formule.

Que pensez-vous de cette discrimination ? Quelle en est la justification ? Le ministre prévoit-il à l'avenir de faire bénéficier le service Incendie de cette formule ? Pourquoi les pompiers de Bruxelles ne disposent-ils pas, comme les autres agents de la Région, d'un libre parcours à la STIB ? Que compte faire le ministre pour remédier à une telle distorsion ?

M. Grijp, ministre de l'économie, au nom de M. Anciaux. — Il est certain que le service Incendie bruxellois est fort apprécié par la population de notre Région. Cette appréciation a été honorée par la région par des horaires et des barèmes spécifiques plus favorables que dans n'importe quel autre service.

Les agents de la Région bénéficient en effet de chèques-repas d'un abonnement gratuit à la STIB en compensation d'une augmentation sectorielle non attribuée et parce qu'ils ne disposent pas d'un réfectoire.

Les sapeurs pompiers bénéficient par contre de cette augmentation et disposent d'une cantine, d'une cuisine et d'un réfectoire. De plus, ils jouissent de plusieurs primes, notamment de bilinguisme qui est même prise en considération pour le calcul de leur pension.

M. Simonet. — Je déduis de la réponse du ministre qu'il n'a pas l'intention de remédier à ces distorsions.

M. Grijp, ministre de l'économie (en néerlandais). — Je ne puis pas donner d'autre réponse que celle qui m'a été suggérée par le secrétaire d'Etat Anciaux.

Sécurité des chauffeurs de taxi

M. Simonet. — Le monde des taxis bruxellois vient d'être endeuillé pour la troisième fois en neuf semaines par l'assassinat d'un taximan. Selon les données statistiques, il y aurait eu, en 1990, plus de 600 agressions à l'encontre de chauffeurs de taxi.

Une table ronde avait réuni en novembre 1990 les organisations de chauffeurs de taxi et les représentants du ministre Désir. Après avoir fait valoir que des raisons budgétaires excluaient que la Région puisse intervenir en matière d'équipement de sécurité pour taxi, le ministre avait promis que les taxis bruxellois seraient équipés de systèmes de sécurité destinés à prévenir les agressions.

Depuis lors, les chauffeurs de taxi bruxellois sont sans nouvelle de l'Exécutif. Quelles mesures concrètes le secrétaire d'Etat envisage-t-il de prendre afin d'améliorer sans délai la sécurité des taxis bruxellois ?

M. van Eyll, secrétaire d'Etat adjoint au ministre du logement, de l'environnement, de la conservation de la nature et de la politique de l'eau. — Nous nous sommes inquiétés avec la profession concernée des problèmes de sécurité des taxis bruxellois. Plusieurs solutions partielles sont en vue. Les premières concernent les vitres de séparation, le signal visuel de détresse et la présentation de la carte d'identité lors de l'embarquement. Ces mesures relèvent du pouvoir de décision du ministre national concerné et la région agit à cet égard comme un bureau d'études.

Le deuxième type de solutions partielles, mode de paiement alternatif et utilisation de la technique de radiocommunication seront confiées à des experts.

Le troisième type de solutions partielles pourront faire l'objet de décisions au niveau régional. Elles concernent l'interrogation des chauffeurs afin d'accroître leur sensibilisation à la situation, l'étude de modes de collaboration avec la STIB, l'édition d'un code de prudence et le relais auprès ministre national des communications de l'ensemble de nos réflexions en la matière.

Tarif de nuit des taxis

Mme Nagy. — Le 13 février dernier, sur votre proposition, l'Exécutif a décidé une modification du tarif des taxis de notre région visant à instaurer un tarif de nuit sous la forme d'une augmentation de 75 francs de la prise et charge. Cette décision sort totalement de l'habilitation prévue par notre règlement qui prévoit d'autoriser l'Exécutif d'instaurer une augmentation forfaitaire sur l'ensemble de la tarification mais non l'introduction de données nouvelles. Quels sont les motifs d'une telle précipitation ?

Par ailleurs, j'aimerais savoir comment cette décision répond aux préoccupations de voir les taxis jouer un rôle important dans la mobilité des personnes âgées ou handicapées d'être complémentaire à la politique de valorisation des transports en commumn, principalement la nuit.

Cette décision démontre une fois de plus que la division des compétences au sein de l'Exécutif entraîne des décisions contradictoires et nous conforte dans notre idée que la politique menée par le service des taxis devrait être attachée au ministre qui a les transports dans ses attributions.

M. van Eyll, secrétaire d'Etat adjoint au ministre du logement, de l'environnement, de la conservation de la nature et de la politique de l'eau. — Le Conseil national du travail a décidé, le 23 mars 1990, de garantir le paiement d'une indemnité financière spécifique pour les travailleurs occupés la nuit. La Commission paritaire nationale a décidé, le 17 juillet 1991, de traduire cette mesure par l'octroi d'un supplément de rémunération de 20 % pour les prestations de nuit. Le ministre des affaires économiques a autorisé la perception des 75 francs par les exploitants de taxis.

Compte tenu du climat actuel d'insécurité et de la difficulté de trouver des chauffeurs de nuit, il a paru urgent à l'Exécutif de faire droit à cette demande d'augmentation. Cette décision n'empêchera pas les taxis de jouer un rôle dans la mobilité des personnes handicapées ou âgées et d'être l'utile complément aux transports en commun. A cet égard, des projets sont à l'étude avec la STIB.

Il est possible, comme vous l'avez suggéré, de créer des passerelles entre la STIB et les taxis, mais qui va payer la différence entre les 45 francs d'un trajet en bus et les 280 francs de course moyenne en taxi ? En ce domaine, l'Exécutif et le Collège réuni seront prochainement saisis d'un projet visant à instaurer des chèques-taxis pour les personnes à mobilité réduite. Ce projet nécessitera le dégagement d'une dizaine de millions chaque année.

Mme Nagy. — L'augmentation des tarifs de la STIB et celle des tarifs de nuit des taxis représentent une double pénalisation de ceux qui ne possèdent pas de voiture et constituent une contradiction avec la politique menée par le ministre des commumnications.

M. van Eyll, secrétaire d'Etat adjoint au ministre du logement, de l'environnement, de la conservation de la nature et de la politique de l'eau. — Dès que possible, je donnerai toutes les informations relatives au problème de la complémentarité entre la STIB et les taxis. Les premières conversations à ce sujet ont démontré qu'il existait un excellent climat de collaboration entre ces deux secteurs.

QUESTIONS D'ACTUALITE

Fonds social police, pompiers et services de sécurité

M. De Berlangeer (en néerlandais). — Il y a quelques jours dans mon quartier, on a proposé, de porte en porte, des cartes de soutien vendues entre 200 et 500 F au profit du Fonds social police, pompiers et services de sécurité. Cela s'est également passé dans d'autres quartiers de l'agglomération.

Il y a quelques années, l'ancien collège d'agglomération s'était pourtant expressément distancé de ce Fonds social. Selon le cabinet Anciaux, ce Fonds n'a aucune compétence ni aucun droit lui permettant d'agir au nom des pompiers. Dans certaines communes, la police aurait donné verbalement l'autorisation de faire du porte à porte avec des cartes de 200 et 500 francs.

Je souhaiterais que le ministre me dise si le Fonds social est compétent pour agir au nom de la police, des pompiers et des services de sécurité ?

Dans la négative, pourquoi ne prend-on pas des mesures contre ce Fonds social ?

Pourquoi la population n'est-elle pas mieux informée en la matière ?

M. Picqué, ministre-président (en néerlandais). — Les pratiques de ce Fonds social nons sont connues depuis longtemps. Je confirme qu'il n'existe aucun lien officiel entre le Fonds social et les services de police, des pompiers et de sécurité.

Nous constatons que le Fonds recourt chaque année à cette pratique du porte à porte. Il est malheureusement difficile d'y mettre fin. Nous n'avons toujours pas réussi à identifier les personnes concernées. Le cabinet du secrétaire d'Etat Anciaux a, par le biais d'un communiqué de presse, attiré l'attention sur le danger d'abus. En outre, le colonel Van Gompel et le major De Handschutter se sont portés partie civile, sans résultat jusqu'à présent.

La Région de Bruxelles-Capitale élabore des mesures visant à empêcher désormais de telles pratiques, d'autant plus que les vieilles personnes n'osent pas refuser ces cartes, soi-disant vendues au profit de la police et des pompiers.

J'insisterai une nouvelle fois auprès de mes collègues de l'Exécutif pour qu'ils dénoncent ces pratiques scandaleuses dans la presse.

Situation du service incendie

M. Duponcelle. — Je m'étonne que le secrétaire d'Etat, interrogé aujourd'hui à cinq reprises sur des problèmes importants et urgents, n'ait pas cru bon de se joindre à nous. En guise de protestation, je renonce à poser ma question.

M. Maingain. — Eu égard au fait que la lettre ouverte de la section CGSP du service d'Incendie et d'Aide médicale urgente de la Région de Bruxelles, datée du 4 mars, met personnellement en cause M. Anciaux, sans atteindre l'Exécutif dans son ensemble, je ne crois pas qu'une question à ce sujet, puisse être posée en son absence. Je l'interpellerai donc prochainement.

M. Paternoster. — J'estime la présence de M. Anciaux indispensable, peut-être est-il souffrant ? Nous ignorons la raison de son absence.

En fonction de cette situation, l'Exécutif a organisé sa manière de répondre. Le lettre annexe existe, je demande à Monsieur le secrétaire d'Etat de renouer le dialogue social et syndical au plus tôt afin de ne pas mettre en péril la sécurité des habitants de notre région.

M. Grijp, ministre de l'économie. — J'étais prêt à répondre, mais si les orateurs préfèrent s'adresser personnellement à M. Anciaux, je ne puis que m'incliner.

ASBL « Terre »

M. de Marcken de Merken. — Je me félicite de la convention passée avec l'a.s.b.l. « Terre », en vue de systématiser les collectes de papiers et de vieux vêtements en Région bruxelloise.

A quelle date cette convention entre-t-elle en vigueur et quand les collectes sélectives commenceront-elles effectivement ?

Ces collectes seront-elles effectuées sur tout le territoire bruxellois ?

Quelle est la durée de la convention et son coût ?

M. Gosuin, ministre du logement, de l'environnement, de la conservation de la nature et de la politique de l'eau. — La convention est effective depuis le 1er novembre 1991, L'a.s.b.l. « Terre » a toutefois disposé de plusieurs mois pour réorganiser des collectes qu'elle effectuait depuis plusieurs années dans certains quartiers de Bruxelles. Après un an, la campagne de collectes sera évaluée et des conclusions tirées en vue des modalités définitives de développement des collectes sélectives.

La convention coûte 5 millions à la Région.

COUR D'ARBITRAGE

En application de l'article 77 de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour d'arbitrage, la Cour d'arbitrage a notifié :

la question préjudicielle posée par le Conseil d'Etat par arrêt du 6 février 1992 en cause de la SA Compagnie d'Entreprises CFE contre la Région flamande (n° 385 du rôle);

la question préjudicielle posée par le Tribunal du travail d'Anvers par jugement rendu le 5 février 1992 en cause de M. Hansen, Marc, contre la NV Eos Coach MFG Co (n° 388 du rôle).

En application de l'article 76 de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour d'arbitrage, la Cour d'arbitrage a également notifié :

le recours en annulation des articles 8, 45, 46, 47, 49, 74, 86 et 117 du décret de la Communauté flamande du 17 juillet 1991 relatif à l'inspection et aux services d'encadrement pédagogique (n° 386 du rôle).

Et en application de l'article 113 de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour d'arbitrage, la Cour d'arbitrage a notifié les arrêts suivants :

arrêt n° 13/92 rendu le 27 février 1992, en cause :

la question préjudicielle posée par le tribunal de première instance d'Anvers, 33e chambre, statuant en matière correctionnelle, par jugement du 29 novembre 1990, en cause du Ministère public et S. Grieten, F. Wagemans, G. Jacobs et J. Canters contre W. Hendrickx et la SA Euroblast (inscrite sous le n° 256 du rôle);

arrêt n° 14/92 rendu le 27 février 1992, en cause :

le recours en annulation des articles 85, 87 et 88 du décret de la Communauté flamande du 31 juillet 1990 « betreffende het onderwijs-II » (relatif à l'enseignement-II), introduit par le Conseil des Ministres (inscrit sous le n° 265 du rôle);

arrêt 15/92 rendu le 27 février 1992, en cause :

la demande de suspension de l'article 40, 2°, de la loi du 20 juillet 1991 portant des dispositions budgétaires, introduite par l'a.s.b.l. « Association des Femmes au Foyer » (inscrite sous le n° 376 du rôle).

La séance est levée à 13 heures.

La commission plénière s'ajourne jusqu'à convocation ultérieure.

CONGES ET ABSENCES

Mme Willame, MM. Lemaire, de Lobkowicz et Roelants du Vivier demandent d'excuser leur absence à la séance de ce matin.

Le *Compte rendu analytique* est un résumé des débats

Moniteur belge, rue de Louvain 40-42, 1000 Bruxelles — Directeur : A. VAN DAMME