CONSEIL DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

Bulletin des interpellations et des questions orales et d'actualité

Commission plénière

RÉUNION PUBLIQUE

VENDREDI 4 JUILLET 1997

SOMMAIRE

INTERPELLATIONS

jointes de MM. Dominiek Lootens-Stael, Guy Vanhengel et Michiel Vandenbussche (dissensions apparues au sein du gouvernement suite à l'établissement des nouveaux cadres linguistiques du service d'incendie) à M. Charles Picqué, Ministre-Président et 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

(Orateurs : MM. Dominiek Lootens-Stael, Guy Vanhengel et M. Charles Picqué, Ministre-Président)

de Mme Marie Nagy (lutte contre la pollution de l'air ambiant) à MM. Hervé Hasquin, Ministre de l'Aménagement du Territoire, des Travaux publics et du Transport et 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

(Orateurs : Mmes Marie Nagy, Andrée Guillaume- Vanderroost, M. Paul Galand 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)

QUESTION ORALE

de M. Joseph Parmentier (programme "Ecoles pour demain") et réponse de 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.

Présidence de M. Jan Béghin, Premier Vice-président

- La séance est ouverte à 9 h. 40'.

INTERPELLATION DE M. DOMINIEK LOOTENS-STAEL A MM. CHARLES PICQUÉ, MINISTRE-PRÉSIDENT ET 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 "les dissensions apparues au sein du Gouvernement quant à la solution des problèmes que connaît le Service d'incendie, en particulier pour ce qui est des cadres linguistiques, et la menace lancée par un ministre de bloquer le Gouvernement";

INTERPELLATION JOINTE DE M. GUY VANHENGEL

concernant "les difficultés apparues au sein du Gouvernement suite à l'établissement des nouveaux cadres linguistiques du Service d'incendie";

ET INTERPELLATION JOINTE DE M. MICHIEL VANDENBUSCCHE

concernant "la problématique du Service d'incendie".

M. Dominiek Lootens-Stael (en néerlandais) .- Ce gouvernement ne présente plus qu'un semblant de cohésion et ne mérite plus d'être qualifié d'équipe. Les tensions internes le plongent même dans une situation de crise permanente. Ce qui s'est passé ces dernières semaines au service d'incendie, est inédit. La principale responsabilité en incombe aux pratiques dictatoriales de la fédération PRL-FDF au sein du gouvernement. Ainsi, les ministres d'un seul parti de la coalition n'hésitent pas à conclure des accords avec des interlocuteurs au sujet de matières pour lesquels ils ne sont absolument pas compétents. Une telle soif de pouvoir est le propre des régimes autoritaires. A mon sens, la fédération PRL-FDF est gangrenée par le mal fasciste.

Nous comprenons donc parfaitement que le ministre Rufin Grijp soit mécontent de cette dérive et qu'il demande au ministre-président de rappeler à l'ordre les dictateurs qui siègent au sein de son gouvernement. Toutefois, l'indignation du ministre Rufin Grijp n'est pas dénuée d'hypocrisie. Il doit en effet admettre qu'il a une part de responsabilité dans cette érosion de notre démocratie. Cela a commencé avec l'utilisation de méthodes antidémocratiques pour faire barrage au Vlaams Blok. Les demandes d'interpellations ou les questions du Vlaams Blok sur certains sujets ont été déclarées systématiquement irrecevables. Quant aux questions, elles n'ont que rarement, voire jamais, reçu de réponse. Dans une démocratie parlementaire, c'est inconcevable, mais à la Région de Bruxelles-Capitale, ce ne l'est manifestement pas. On a perdu toute notion de morale.

Le dernier conseil des ministres s'est déroulé sans le ministre Rufin Grijp, qui avait soigneusement veillé à ne pas être présent. Le ministre-président peut-il me dire s'il entrevoit encore quelque moyen de restaurer une certaine cohésion au sein de son gouvernement et, si oui, quel est-il? Des décisions ont-elles été prises au cours du dernier conseil des ministres en l'absence du ministre Rufin Grijp? Le ministre-président a-t-il eu le courage politique de rappeler à l'ordre la fédération PRL-FDF? Quelle est la situation du ministre Rufin Grijp dans ce gouvernement? A-t-il réaffirmé sa solidarité avec ce gouvernement? Ne vaudrait-il pas mieux que le ministre-président présente la démission de son gouvernement, celui- ci étant devenu totalement inopérant?

Selon le Vlaams Blok, le point de vue du ministre Rufin Grijp est parfaitement justifié. Il est essentiel que chaque responsable politique veille à ce que tant les néerlandophones que les francophones puissent avoir des contacts dans leur langue avec le service d'incendie et le service 100. C'est impossible dans le cadre de la législation actuelle. Le ministre Rufin Grijp estime donc à juste titre qu'il faut la modifier. Au service d'incendie ainsi qu'au service 100, tout le mal vient des cadres linguistiques, des problèmes linguistiques permanents, du manque de personnel, de la démotivation et des problèmes statutaires. En effet, on a décidé que l'emploi des langues dans les services bruxellois relevait des dispositions du chapitre V des lois coordonnées du 18 juillet 1966 sur l'emploi des langues en matière administrative. Cela a débouché sur des situations parfaitement absurdes. Pour Bruxelles, troisième Région à part entière de ce pays, des cadres linguistiques doivent être établis et le principe du bilinguisme du service et de l'unilinguisme du personnel est d'application, ce qui est proprement ridicule pour un service d'incendie ou un service 100.

Ces dernières années, l'expérience a montré que ce système peut déboucher sur des situations absurdes. Si on applique la législation à la lettre, cela signifie qu'à chaque téléphone doivent être affectés deux préposés, l'un néerlandophone, l'autre francophone, chargés de traiter conjointement chaque appel, ce qui est parfaitement ridicule.

Etablir des cadres linguistiques fiables et équitables est tout aussi impossible que de garantir un bon bilinguisme du système actuel. Dans le passé, le ministre Rufin Grijp a déjà signalé à plusieurs reprises qu'il est impossible d'effectuer des comptages fiables. L'auteur de l'appel peut parler une autre langue que celle du patient à prendre en charge.

Un autre problème est la proportion de 30 à 40% d'étrangers dans notre ville. Dans quel groupe linguistique classera-t-on cette importante communauté lorsqu'il s'agira de fixer le volume de travail? Les étrangers qui posent un choix linguistique le font le plus souvent inconsciemment et optent pour le français. La raison de ce choix est évidente. A Bruxelles, le français occupe toujours une position dominante. De plus,

nous savons que l'administration inscrit massivement ces étrangers au rôle linguistique français.

Les multiples problèmes qui se posent actuellement au service d'incendie et au service d'aide médicale urgente trouvent leur origine dans l'existence d'un cadre législatif totalement inadéquat, imposé par la francophilie pour des raisons purement communautaires. La proposition du ministre Rufin Grijp visant à demander au gouvernement fédéral de modifier la législation est donc la logique même. Or, la solution est simple. Il conviendrait tout simplement de remplacer la disposition de la loi spéciale du 16 juillet 1989, selon laquelle les services de la Région de Bruxelles-Capitale relèvent du chapitre 5 des lois linguistiques coordonnées du 18 juillet 1966, par une disposition stipulant que désormais, ces services relèvent du chapitre 3, section 3, lesquels concernent les services de la Région de Bruxelles-Capitale des lois linguistiques coordonnées du 18 juillet 1966. On pourrait ainsi supprimer d'emblée les cadres linguistiques et restaurer le principe du bilinguisme du personnel.

Toutefois, dans le contexte politique actuel, il est peu probable que l'on retienne cette solution, puisque la francophilie s'y oppose bec et ongles. Le Vlaams Blok ne manquera pas de désigner les responsables de ces incidents aux électeurs. Il ne vise pas tant le ministre Rufin Grijp, mais plutôt le parti raciste et fasciste qu'est le FDF et son accolyte le PRL.

M. Guy Vanhengel (en néerlandais) .- Cela fait deux ans que le gouvernement bruxellois est installé. On dit souvent que, pour un gouvernement, la première année est celle de l'état de grâce. Parvenus à la moitié de la législature, nous sommes forcés de constater que l'heure est au désenchantement. Le climat a changé au gouvernement Picqué II. Les années à venir ne s'annoncent pas aussi radieuses. Le FDF et le PRL ne gouvernent plus dans un esprit d'équipe. L'ont-ils jamais fait?

M. Charles Picqué, Ministre-Président (en néerlandais) .- Je tiens à dire à monsieur Guy Vanhengel qu'il nous fait perdre notre temps. Nous avons des affaires autrement plus importantes qui nous attendent (*Exclamations*).

M. Guy Vanhengel (en néerlandais).- Le gouvernement se traîne d'incident en incident et le ministre-président fait la sourde oreille. Est-ce normal?

M. Charles Picqué, Ministre-Président (en néerlandais) .- Ce que l'on entend ici est hallucinant!

M. Guy Vanhengel (en néerlandais) .- Qu'a fait le gouvernement ces deux dernières années pour réduire la fracture sociale? Quelles mesures a-t-il prises pour contrer la dualisation de la société bruxelloise et pour améliorer la viabilité et la sécurité urbaines, tel que cela figurait dans l'accord de gouvernement? Qu'a- t-il fait au juste?

M. Charles Picqué, Ministre-Président (en néerlandais) .- Je suis tout à fait disposé à vous le dire.

M. Guy Vanhengel (en néerlandais).- Je répète ma question: qu'a fait le gouvernement pour remédier à ces problèmes?

Mme Françoise Dupuis .- Monsieur le Président, est-ce que l'interpellant va lire tout le programme gouvernemental?

M. Guy Vanhengel .- Le gouvernement se promène depuis deux ans d'incident en incident.

M. Charles Picqué, Ministre-Président (en néerlandais) .- Il y avait 86 points au programme, vous vous braquez sur un seul, le SIAMU.

M. Guy Vanhengel (en néerlandais).- La politique bruxelloise n'est que chaos et le gouvernement bruxellois exécute un programme incohérent. Les partenaires flamands au gouvernement n'ont pas voix au chapitre dans les matières régionales. Le gouvernement s'est contenté de traiter les affaires courantes. L'accord de gouvernement a d'abord été négocié dans des groupes linguistiques séparés, puis unifiés. C'est ce qui explique son manque de cohérence.

Le premier acteur de ce triste spectacle fut le ministre Chabert, avec son montage financier. On se souvient qu'il fut rappelé à l'ordre par le gouvernement flamand et la Communauté française. Ensuite, ce fut le tour d'Hervé Hasquin d'intervenir, en plaçant des encarts publicitaires unilingues dans le Vlan. (*Exclamations*).

Mme Françoise Dupuis .- Nous sommes là pour parler d'un point précis. Tenez-vous en au sujet.

Mme Marie Nagy .- Laissez-le mener un débat, même si le sujet vous dérange.

M.Guy Vanhengel (en néerlandais).- J'en viens à présent à l'incident suivant.

M. le Président .- Je demande à monsieur Guy Vanhengel de s'en tenir à l'objet de son interpellation. Il lui reste deux minutes.

M. Guy Vanhengel (en néerlandais).- Les problèmes communautaires se succèdent. Citons pêle-mêle les rapports trimestriels relatifs au respect de la législation linguistique, l'accord de coopération entre Uccle et Linkebeek, l'attitude du ministre Gosuin. Il y a un an, le secrétaire d'Etat Vic Anciaux tenait des propos sévères au sujet du respect de la législation linguistique, lesquels devaient déboucher sur l'accord de courtoisie linguistique à la mi-novembre. Il y a deux semaines, cet accord vola en éclats. De son côté, le collègue Walter Vandenbossche essayait de gagner du temps et programmait une évaluation pour la fin novembre. Ensuite, il y eut le problème du projet de règlement d'urbanisme du ministre Hervé Hasquin, rédigé dans un néerlandais déplorable. Cela fait deux ans maintenant que les incidents se succèdent, et le dernier en date n'est pas le moindre: je veux parler de l'Euro-parking et des remous suscités par le refus du ministre Rufin Grijp de participer aux délibérations du conseil des ministres.

En termes de travail législatif, le gouvernement Picqué II s'en tire nettement moins bien que le premier. Je souhaiterais qu'au cours des deux prochaines années, on s'attaque une fois pour toutes aux vrais problèmes.

M. Charles Picqué, Ministre-Président (en néerlandais).- Ce n'est pas très gentil pour vos collègues libéraux.

Mme Marie Nagy .- Belle preuve de solidarité gouvernementale !

M. Dominique Harmel .- J'aime vous entendre parler ainsi, Monsieur le Ministre-président. Vous avez raison.

M. Guy Vanhengel (en néerlandais).- Depuis deux ans maintenant, ce gouvernement tente de remédier aux vrais problèmes, en vain. Cela ne l'empêche pas de rester au pouvoir du côté flamand, il semble que l'on ait conclu une sorte de pacte indestructible, tandis que du côté francophone, les tensions, en particulier avec la majorité de la majorité, à savoir le PRL-FDF, provoquent aussi l'immobilisme. Poursuivre ce petit jeu pendant encore deux ans, ce serait se moquer de la population. Le ministre-président ne ferait-il pas mieux de prendre ses responsabilités, de renégocier le programme de gouvernement et d'abandonner la présidence à son partenaire, dont c'est visiblement le voeu le plus cher?

M. Michiel Vandenbussche (en néerlandais).- Ces interpellations ont une tout autre tournure que celle qui avait été annoncée. Je renonce donc à prendre la parole.

M. Charles Picqué, Ministre-Président (en néerlandais).- L'action de ce gouvernement serait entravée par l'absence de consensus. Il y a une semaine environ, en réponse à une question de monsieur Veldekens, j'ai déclaré que l'établissement des cadres linguistiques du service d'incendie n'est pas un problème purement communautaire. Le changement de statut de l'institution a eu un impact important sur la législation linguistique en application.

Le premier cadre linguistique a été annulé par le Conseil d'Etat parce qu'il ne tenait pas compte du nombre d'affaires à traiter. Vu sa complexité, cette question n'a pas encore été résolue. Un cadre linguistique fondé sur le nombre d'affaires à traiter serait inacceptable et dangereux. En effet, le personnel d'intervention doit pouvoir dialoguer avec l'auteur de l'appel et la coordination doit pouvoir se dérouler sans heurts. La parité des effectifs serait tout aussi déraisonnable: juridiquement non fondée, elle reviendrait à ignorer la réalité sociale bruxelloise et nécessiterait le recrutement de personnel n'habitant pas la Région. L'unilinguisme du personnel d'intervention serait également contraire au principe d'une bonne gestion.

Le gouvernement n'est pas resté inactif dans ce domaine, loin s'en faut. De nombreuses propositions sont sur la table, qui attendent d'être examinées. On ne peut nier que ce dossier recèle des aspects communautaires, mais cela ne doit pas nous empêcher de gouverner. D'autres problèmes importants réclament notre attention. La réunion que le gouvernement a consacrée hier à ce dossier a été constructive. La solution retenue devra présenter toutes les garanties nécessaires sur le plan juridique. Il faut donc se garder d'agir dans la précipitation.

Dès que nous aurons trouvé une solution, nous ne manquerons pas de la communiquer au Parlement. Mais il faut nous laisser le temps de peaufiner le texte.

Nous n'avons pas attendu monsieur Guy Vanhengel pour mettre sur pied un projet urbain, garant d'un service de qualité à la population.

M. Dominiek Lootens-Stael (en néerlandais).- J'ai été surpris que le ministre-président veuille donner l'impression que nous ne nous occupons que de peccadilles. Qu'est-ce qu'une peccadille pour lui: la crise au sein de son gouvernement ou les problèmes au service d'incendie? Ces deux problèmes sont aussi importants l'un que l'autre. L'état de crise permanent dans lequel se débat le gouvernement l'empêche de s'attaquer aux vrais problèmes. Qu'il cesse de tergiverser et qu'il démissionne si possible aujourd'hui encore afin qu'une nouvelle équipe puisse se mettre au travail.

Le ministre-président déclare qu'il est conscient du problème et qu'il y travaille. Le ministre Rufin Grijp y collabore-t-il? Je pense que non. Discute-t-on du problème ou de la crise? Je comprends qu'il ne soit pas facile de trouver une solution, a fortiori lorsqu'on s'attache obstinément aux exigences de la francophonie. La solution est pourtant simple: il suffit de remplacer le bilinguisme des services par celui du personnel. Le ministre-président approuve-t- il la solution proposée par le ministre Rufin Grijp?

M. Guy Vanhengel (en néerlandais). - Le ministre-président parlait d'hypocrites. Les vrais hypocrites sont ceux qui ont rédigé l'accord de gouvernement. Les objectifs à atteindre d'urgence y sont clairement définis, mais, deux ans plus tard, ils n'ont toujours pas été concrétisés. Je crains que ce ne soit encore le cas au cours des deux ans à venir.

M. le Président .- Monsieur Dominiek Lootens-Stael a déposé l'ordre du jour motivé suivant.

"Le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale,

- ayant entendu l'interpellation de M.Dominiek Lootens-Stael à MM.Charles Picqué, ministre-président du gouvernement, et 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 "les dissensions apparues au sein du Gouvernement quant à la solution des problèmes que connaît le Service d'incendie, en particulier pour ce qui est des cadres linguistiques, et la menace lancée par un ministre de bloquer le gouvernement " et l'interpellation jointe de M.Guy Vanhengel, concernant "les difficultés apparues au sein du Gouvernement suite à l'établissement des nouveaux cadres linguistiques du Service d'incendie"

- exprime son attachement aux principes de la démocratie et de l'Etat de droit

- demande au Gouvernement régional bruxellois de confirmer le Ministre Grijp dans l'intégralité de ses attributions.

Madame Françoise Dupuis et monsieur Michiel Vandenbussche ont déposé un ordre du jour pur et simple.

- Le vote sur ces ordres du jour aura lieu ultérieurement.

- Les incidents sont clos.

INTERPELLATION DE MME NAGY À MM. HERVÉ HASQUIN, MINISTRE DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DES TRAVAUX PUBLICS ET DU TRANSPORT ET 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 "la lutte contre la pollution de l'air ambiant dans la Région de Bruxelles-Capitale".

Mme Marie Nagy .- Je regrette que le ministre Hasquin ne soit pas là, et je remercie le ministre Gosuin de bien vouloir répondre en son nom.

Depuis plus de deux ans, les études sur les sources et les effets de la pollution de l'air ambiant se multiplient. En décembre 1996, les Cahiers d'Europe Environnement publiaient les conclusions d'une étude menée en Suisse sur les coûts cachés du transport routier, notamment en termes de [illegible]. Sur ce dernier thème, les professeurs Hermans, Broeckaert et Bernard ont présenté, à l'occasion d'un colloque tenu à l'UCL en mars 1997, les conclusions de leur travail sur les effets de la pollution de l'air sur l'arbre respiratoire et le développement des enfants notamment.

Les lignes de force du Plan régional de développement sont limpides et se réfèrent au contenu des engagements pris à Rio voici cinq ans.

"Le plan régional de déplacement participe à la lutte contre la pollution automobile par la maîtrise de la circulation et par l'incitation à utiliser les transports moins polluants et, en particulier, les transports collectifs, le vélo et la marche à pieds. La gestion des transports et l'aménagement du territoire deviennent ici les instruments essentiels de la politique environnementale étant donné que, d'une part, les déplacements sont les principaux générateurs d'émissions polluantes et que, d'autre part, ils sont également responsables de près d'un quart des émissions de CO2".

Le PRD prévoyait encore la révision de la circulaire De Saeger de 1971, dont la mise en oeuvre agit comme une pompe aspirante sur la circulation automobile, la mise en oeuvre du programme VITCOM, qui vise à améliorer la vitesse commerciale des transports en commun et l'encouragement des déplacements à vélo. Cela n'a pas été réalisé car les budgets n'ont pas été utilisés.

Mais que reste-t-il de l'espoir qu'avait suscité ce sommet, à la suite duquel la Belgique s'était engagée, avec 153 autres pays, à diminuer de 5% les émissions de gaz à effet de serre par rapport au niveau de 1990 pour l'an 2000 et de 10% pour l'an 2010? Le plan national de 1994 pour la réduction des émissions de CO prescrit des mesures, notamment dans le secteur des transports.

Jusqu'à présent, on en est resté au stade des intentions et les émissions de CO ont augmenté en Belgique de 6,3% par rapport à 1990. Au niveau international, le sommet "Rio + 5", qui s'est tenu à New York la semaine dernière, a été un échec.

A l'échelon de notre Région, on a mis en place des comités interministériels et annoncé l'étude de multiples questions que soulève l'instauration d'une mobilité durable. Par contre, lorsqu'il s'agit de prendre des mesures concrètes, les textes se font vagues.

Le ministre Gosuin affirme que "La complexité des mesures à mettre en oeuvre, allant au-delà des mesures environnementales pures, nécessite une action transversale...". Je m'interroge sur la manière dont le ministre compte mettre en oeuvre une politique intégrée. Quels sont les moyens dont il dispose pour mener une action efficace?

De manière réaliste, je ne crois pas que c'est à coups de campagnes publicitaires que Bruxelles échappera à l'enlisement du trafic et à l'explosion de la pollution atmosphérique.

Je regrette l'absence de M. Hasquin qui, en la matière, a un point de vue que je qualifierais de "paléo- déplacement". En effet, on en revient à des concepts de fluidité du trafic et à une politique de grands travaux, ce qui constitue le retour des politiques menées par MM. De Croo et Olivier. C'est en quelque sorte le retour des dinosaures. La maîtrise du trafic n'est plus à l'ordre du jour.

Comment fluidifier alors que l'on ne fait rien pour diminuer la masse des véhicules qui se déplacent chaque jour dans la ville? Conseillera-t-on aux automobilistes d'emprunter des itinéraires alternatifs, de saturer des quartiers de logements si ce n'est déjà fait? Sans une diminution du nombre de déplacements en voiture, la fluidité à Bruxelles est au mieux un mythe.

Quelles sont les mesures mises en oeuvre en vue d'améliorer la qualité de l'air en-dehors des épisodes de pollution accrues? Des actions concrètes sont-elles prévues? Pourrait-on connaître leur calendrier et à quel moment le gouvernement estime que leurs effets positifs significatifs devront se faire sentir? Quel est l'avancement des travaux des différents comités interministériels chargés d'élaborer une politique de lutte contre la pollution, concertée entre Régions et avec les autorités fédérales? Il ne suffit pas d'annoncer l'existence de ces comités. Aujourd'hui, des conclusions et des propositions d'actions, une évaluation de leur faisabilité et une programmation dans le temps, doivent être présentées. Quel bilan le comité interministériel fait-il du suivi des engagements pris à Rio voici cinq ans?

Je souhaiterais, en outre, connaître le suivi de ce qui avait été annoncé voilà plus d'un an, en guise de réponse à une interpellation que j'adressais à MM. Hasquin et André. Qu'en est-il du plan d'action, à court terme, dont M. André annonçait l'élaboration en collaboration avec M. Gosuin? Est-il toujours au stade de l'étude? Quelles conclusions a-t-on tirées au sujet de l'étude du téléjalonnement comme moyen d'optimalisation de l'utilisation des parkings? Étant acquise la disposition d'informations telles que le nombre de places offertes aux automobilistes, les tarifs pratiqués, les durées d'utilisation, le taux d'occupation, etc., quelle est l'action politique qui en découle? Quelle est la solution donnée au fait qu'il y aurait en moyenne 5.000 stationnements en infraction rien que dans le

centre historique de Bruxelles? La modification des normes d'emplacements de parking avait été annoncée mais M. Hasquin, arguant d'une complexité de la problématique, s'est rétracté. Quel sera le suivi accordé au PRD qui demande une révision de la norme applicable aux parkings? Quelles sont précisément les dispositions urbanistiques en matière de parking? Quelle est la norme appliquée depuis 1995 par l'administration pour l'octroi de permis relatifs à des parkings?

Qu'en est-il de la mise en service du serveur de trafic qui devrait avoir lieu à la fin de cette année? Combien aura-t-il coûté? Quelles sont les mesures envisagées lorsque la pollution, dans les tunnels, dépassera les seuils acceptables pour la santé? Quelles sont les dispositions prises pour améliorer l'attractivité du réseau de la STIB? Où en est le programme VICOM?

Le secrétaire d'Etat Eric André a renvoyé aux communes le soin de veiller au respect des sites propres par les automobilistes en refusant que la conception de ces sites ait le moindre caractère dissuasif. Ici, il s'agit de la politique du "ce n'est pas moi, sonnez à côté". D'autant que, si les polices communales doivent veiller au respect du code de la route sur leur commune, leur tâche serait facilitée par un aménagement adéquat. Reconnaissant le rôle que la Région peut et doit jouer dans la maîtrise du trafic et, donc, dans sa fluidité, le PRD avait proposé la création d'un organe de coordination de la circulation et du stationnement regroupant la Région et les 19 communes. A-t-il été mis sur pieds? Quelle évaluation les ministres font-ils de son fonctionnement? Peut-on recevoir un rapport d'activité?

En ce qui concerne la pollution par l'ozone, l'installation d'autres stations de mesures, outre celles de Berchem et d'Uccle, est-elle prévue? Des moyens nouveaux d'information du public seront-ils mis en oeuvre? A partir de quelle concentration la population sera-t-elle alertée? Le gouvernement se contentera-t-il de respecter les seuils fixés par la directive européenne sur l'ozone troposphérique ou ira- t-on plus loin? Le parlement européen a voté, le 13 juillet 1995, à l'unanimité, à l'initiative du groupe des verts, une résolution demandant que la Commission propose une modification du seuil d'information à la population à 120 microgrammes d'ozone par mètre cube par heure, au lieu de 180, et du seuil d'alerte à 180 microgrammes d'ozone par mètre cube par heure, au lieu de 360.

Ecolo est favorable à une politique de déplacements durable, n'excluant pas une utilisation rationnelle de la voiture, qui ne soit contre-productive ni pour l'économie, ni pour l'habitabilité.

M. André affirmait dans sa réponse à mon interpellation de mars 1996 qu'il était, ainsi que M. Hasquin, attaché à la problématique du stationnement, mais qu'il ne permettrait pas que la mise en oeuvre de mesures fasse fuir les entreprises. Personne ne veut les chasser. Par contre, le succès de la localisation des entreprises en périphérie n'est certainement pas étranger à l'engorgement de la circulation à Bruxelles. La politique de l'autruche menée jusqu'à présent ne semble pas prête à répondre à ce problème.

En effet, contrairement à ce qu'affirme le gouvernement, rien n'indique que l'on s'écarte du scénario tendanciel prévu par l'étude Iris pour 2005. A ce moment, la vitesse moyenne atteinte en voiture en heure de pointe sera de 13,8km/h. Hormis les problèmes de santé auxquels nous exposerons la population, pourra-t-on encore parler de mobilité? (*Applaudissements sur les bancs Ecolo*)

Mme Andrée Guillaume-Vanderroost .- Mon intervention est motivée par une critique de la politique des mesures, le questionnement nécessaire des gestionnaires politiques, quant aux concertations et à l'utilisation des évaluations réalisées, et la nécessité de réaffirmer les positions contenues dans le PRD.

Selon la première communication nationale belge, datée de ce début d'année, la Belgique dispose de la technologie et des moyens nécessaires pour lutter contre les conséquences néfastes de la présence d'éléments polluants de divers types dans l'air mais tous les scénarios, à moyen et à court terme, montrent que les causes ne sont pas maîtrisables.

L'objectif de diminution de 5% des émissions de CO pour l'an 2000 ne sera pas atteint car on enregistre une augmentation de 8,1%.

Toujours selon cette communication, des projections statistiques pour d'autres gaz à effet de serre ne sont pas disponibles et les conséquences des changements climatiques sur les secteurs socio- économiques et de la santé n'ont pas fait l'objet d'une étude approfondie.

Enfin, la Belgique a été le dernier pays industrialisé à ratifier la convention climat.

Il n'y a pas chez nous de taxe CO/Energie adoptée au niveau européen. La mise en oeuvre de cette mesure fiscale est, dès aujourd'hui, jugée insuffisante et des mesures supplémentaires seront nécessaires, tenant compte des coûts sociaux non négligeables.

Compte tenu des mesures disponibles et des scénarios présentés, la tendance à la hausse se maintient.

Ainsi, pour les secteurs que je vais citer, on estime, pour la période allant de 1990 à 2005, une augmentation de 55% pour les transports, de 21% pour l'électricité et seulement une baisse progressive pour la consommation d'énergie dans l'industrie.

Depuis 1995, la responsabilité humaine est clairement mise en cause dans le processus du réchauffement terrestre.

Si des spécialistes tirent la sonnette d'alarme, les gouvernements, eux, sont obligés d'admettre qu'ils sont incapables de respecter les engagements de réduction de gaz à effet de serre pris à Rio.

New York 97 est un échec.

Chez nous, pouvons-nous affirmer que les gouvernements fédéral et régionaux ont fait une avancée coordonnée vers le développement durable?

Même si le problème climatique se fera sentir avec acuité d'ici 10 à 20 ans, les efforts entrepris ne sont que des pis-aller par rapport à une politique préventive.

Pourtant on compte 84 projets de recherche scientifique, un plan d'équipement fédéral intégrant le ralentissement de la demande d'électricité, l'installation de la cogénération et une timide fiscalité verte.

L'utilisation des évaluations doit permettre de sortir du cercle vicieux de la pollution atmosphérique mais nécessite de conjuguer des remèdes multiples. Dans un article récent d'un hebdomadaire français, treize mesures étaient proposées, parmi lesquelles on retrouve des expériences qui ont déterminé un plan d'action et, bien entendu, conçu une sensibilisation du public, son information régulière, son éducation et sa formation constantes. Qu'en est-il de notre Ville Région, ouverte aux quatre vents, ceinturée par deux autres Régions, comptant près d'un million d'habitants et fournissant 600.000 emplois? Que peut-on attendre de la concertation interrégionale ou de la faisabilité d'une programmation "belge"?

Qu'en est-il de nos dix-neuf communes qui sont actuellement en train d'établir leur plan de déplacement communal, de développement (PCD)? Quel est le lieu de concertation d'ensemble des politiques pour lutter contre la pollution de l'air? Où en est l'organe de concertation de la circulation et du stationnement prévu par le PRD? Existe-t-il une évaluation, un rapport d'activité?

L'acquisition d'une conscience morale de l'environnement nécessite l'acquisition d'attitudes et d'aptitudes compatibles avec le développement durable et la nécessaire participation effective de la population à la prise de décision.

M. Paul Galand .- La gravité du sujet fait que je m'y associe d'autant que j'ai eu, antérieurement, une pratique de médecin de famille dans des quartiers populaires. Cette expérience m'a permis de constater certains manquements en matière de pollution de l'air. S'il y a un recul de la pollution par certaines substances, comme l'oxyde de souffre, la pollution par d'autres substances a, malheureusement, progressé.

Ces substances sont encore plus toxiques que le dioxide de soufre.

L'automobile est responsable d'une bonne partie de la pollution de l'air à laquelle les enfants, les personnes âgées et celles qui souffrent d'affections respiratoires sont les plus sensibles. Le principe de précaution devrait donc être appliqué plutôt que d'attendre des années pour constater les dégâts.

Des mesures plus résolues doivent être prises pour équilibrer le trafic et remédier à cette pollution urbaine. Dans quelques années, certains quartiers seront complètement embouteillés et la mesure la plus rationelle serait alors d'y interdire la circulation. Si l'on prend des mesures adéquates, il y aura une plus- value pour la ville et les entreprises qui acquérraient un savoir-faire, atout déterminant car toutes les villes sont confrontées à la pollution. Pour les premiers centres urbains qui ont acquis ce savoir-faire, de nouveaux marchés avec des retombées économiques et sociales pourront s'ouvrir.

Quand on analyse le rapport entre la santé et la pollution, on peut se demander s'il y a un suivi sérieux de la part de l'Observatoire de la santé. Celui-ci procède-t-il à une récolte de données en cette matière? Vous communique-t-il ces données? Pour ce qui est de la recherche, on constate que son budget est sans cesse rogné. En avez-vous discuté avec M. Anciaux? (*Applaudissements sur les bancs Ecolo et PSC*).

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 .- Je ne dirai pas que tout va bien ni que le gouvernement maîtrise tout. En effet, on constate, autour du gouvernement, l'absence de prise de décision, notamment à propos de la taxe CO2. Je regrette que le gouvernement fédéral piétine à propos de la réorganisation de la fiscalité automobile, tout comme je regrette que les communes n'aient pas les moyens financiers pour lutter contre les excès des automobilistes, surtout en matière de stationnement. Cependant, une prise de conscience se fait jour chez les décideurs politiques.

En ce qui concerne les mesures entreprises en vue d'améliorer la qualité de l'air, je précise qu'il n'y a pas des mesures miracles qui permettraient à la fois d'isoler Bruxelles de toute importation de pollution et de modifier, du jour au lendemain, les comportements de déplacement de toute une population. Par contre, des améliorations sont constatées pour des polluants tels que le plomb et le dioxyde de soufre tandis que d'autres restent préoccupants (COV, oxyde d'azote, ozone).

Voici une liste non exhaustive des mesures entreprises dont l'objectif est d'amener progressivement les acteurs économiques, comme les particuliers, à réduire leur impact négatif sur la qualité de l'air.

Tout d'abord, il y a les mesures d'évaluation de la qualité de l'air en Région de Bruxelles-Capitale, effectuées par l'IBGE, qui constitue un exemple en Europe et permet un suivi, en temps réel, de l'évolution de la qualité de l'air sur l'ensemble du territoire. Le travail de l'IBGE permet de connaître les concentrations dans l'air des polluants suivants: monoxyde d'azote, dioxyde d'azote, composés organiques, ozone, monoxyde de carbone, fumées noires, particules en suspension, plomb, etc...

Ensuite, en matière d'information, des procédures efficaces ont été mises en place dans le cadre du scénario de sensibilisation et d'information en cas de dépassement des seuils de pollution atmosphérique en Région de Bruxelles-Capitale.

Par ailleurs, l'Institut Bruxellois pour la Gestion de l'Environnement, est en train de créer et de mettre au point un outil performant de bases de données qui permettra de quantifier les différentes sources d'émissions de polluants, leurs interactions, les niveaux d'immission, et à partir de cela, offrira une réelle possibilité de simuler différents scénarios de mesures politiques sur des bases scientifiques.

De plus, un comité de crise, regroupant et coordonnant l'ensemble des intervenants en cas d'épisode critique de pollution, a été créé en juin 1996. Ce comité entend jouer un rôle en matière de prévention, en agissant sur les sources de pollution. Le plan de crise sera opérationnel en juin 98. En ce qui concerne les effets de la pollution, c'est le groupe Santé qui vise à évaluer les effets de la pollution sur la santé des Bruxellois et proposera des solutions afin de les atténuer. Ce groupe de travail est en train de mettre en place un réseau de médecins-vigies chargés de collecter des données épidémiologiques en corrélation avec les épisodes de pollution.

J'insiste également sur la campagne "Préservez l'environnement, mobilisez votre entreprise" destinée aux entreprises et proposant la mise en oeuvre de plans de déplacement d'entreprises et sur la campagne "Préservez l'environnement, roulez sans gazer".

Je terminerai en évoquant l'intégration systématique de mesures de prévention dans les conditions des permis d'environnement.

En ce qui concerne la concertation avec les autres Régions et l'autorité fédérale, il existe effectivement différents groupes de travail qui ont mis au point des programmes nationaux de réduction de polluants, tels que le SO ou le NOX, ou celui concernant l'ozone, comprenant notamment des modèles de prédiction de contrôle de l' ozone, la limitation de l'usage de produits contenant des solvants ainsi que des émanantions d'essence, un plan d'équipement du secteur d'électricité, un programme visant les grandes installations de combustion, le renforcement des contrôles techniques, l'usage de véhicules "low emission"... En outre, des meusres de promotion des transports en commun ont été récemment décidées. Elles concernent les billets ozone de la SNCB mais aussi, et c'est une nouveauté, des actions tarifaires de la STIB, des TEC et de la société De Lijn.

Je vous renvoie, en outre, aux dernières décisions au niveau européen en ce qui concerne les directives "Auto-oil" et "solvants industriels". A ce sujet, je me permets de citer la Commissaire européenne, Mme Ritt Bjeregaard, qui, dans une carte blanche dans "La Libre Belgique" d'hier, exprime l'ambition européenne de réduire de 70 % les émissions automobiles d'ici 2010 et se réjouit de la collaboration entre la Région bruxelloise et la Commission matérialisée notamment dans la campagne "Préservez l'environnement, roulez sans gazer!".

Pour le reste, le groupe de travail interministériel "fiscalité automobile et environnement", mis en place sur ma proposition par la Conférence interministérielle de l'Environnement, a remis récemment un premier rapport qui contient une série de projets de réformes de la fiscalité automobile tenant compte de la protection de l'environnement et de la Santé publique. Ce rapport, dont le contenu se base sur une note de la Région bruxelloise et fait l'objet d'un consensus de l'ensemble des ministres de l'Environnement et des Transports et a été transmis au ministre des Finances en vue d'une modification du système fiscal.

M. Paul Galand .- Demandera-t-on l'avis du comité des Régions?

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 .- Nous avons l'accord des ministres de l'environnement. Il y a un accord entre les Régions et le fédéral. La balle est actuellement dans le camp de celui-ci. Nous attendons donc sa réaction. Ceci dit, je n'exclus pas l'avis d'autres autorités.

En ce qui concerne le suivi de votre interpellation à MM. Hasquin et André, ceux-ci me prient de vous faire part des éléments suivants.

La première action exercée par le Comité de crise porte sur l'association des sociétés de transport régionales, dont la STIB et la SNCB. Ainsi, la STIB est autorisée à participer à des mesures de protection prises en cas de pic d'ozone en offrant la prolongation de 24 heures d'un billet d'une journée. D'autres actions sont en préparation, qui permettront de reporter une partie du trafic sur les transports en commun en cas d'alerte élevée et de longue durée.

Les conclusions de l'étude relative au téléjalonnement, en tant que moyen efficace d'utilisation des parkings font clairement apparaître le caractère indispensable d'un tel système. En effet, l'information quant à la capacité d'accueil, à tout moment, des principaux parkings accessibles au public fournie suffisamment en amont aux usagers permet d'augmenter globalement et de façon sensible leur taux moyen d'occupation.

Conscients de cette problématique, les exploitants de parkings sont partie prenante et admettent les principes élaborés par l'administration régionale dans son projet de téléjalonnement ainsi que les investissements mineurs qu'ils seraient amenés à consentir.

La situation du centre historique de Bruxelles est de la compétence du bourgmestre pour ce qui concerne l'organisation et la répression des infractions en matière de stationnement. Des contacts ont été établis entre la Région et la Ville afin de rendre cohérent entre ces entités le système de téléjalonnement envisagé par la Région. En effet, il convient, pour assurer l'efficacité d'un tel système, que la signalétique mise en place relativement au fléchage des parkings soit clairement identifiable par l'usager en recherche de stationnement.

Une réflexion est en cours avec l'ensemble des acteurs concernés de la Région de Bruxelles- Capitale dans le cadre de l'élaboration du titre "Parking" du Règlement régional de l'urbanisme. Aucune décision n'a été arrêtée définitivement à ce jour.

Pour rappel, le serveur trafic a pour objet de permettre de capter, d'échanger et de réorienter des informations de diverses natures entre l'ensemble des utilisateurs qui seront connectés sur lui. Ces informations peuvent être, par exemple, les mesures réalisées à l'aide de divers capteurs répartis dans les tunnels de la Région de Bruxelles-Capitale en matière de pollution ou de trafic

es qui, à terme, seront interconnectés, seront ministrations régionales telles que les divers D et de l'IBGE, ainsi que les polices commu- ıerie et les services de secours.

s données, des messages pourront être diffu- diaire d'un réseau de panneaux à message fronton d'entrée de chaque tunnel important Bruxelles-Capitale; les usagers pourront donc asiment en temps réel, de certains incidents qui leur permettra d'adapter en conséquence comportement et éventuellement leur itiné-

ent réalisé pour le serveur de trafic a été cadre de l'accord de coopération passé entre la Région et représente un marché adjugé , dont 51% ont été pris en charge par la

tallation des panneaux à message variable, déjà mencé, elle devrait être terminée tte année 1997.

llution exceptionnelle, les mesures préconi- n catastrophe" en cours d'élaboration seront uée en fonction de certains seuils critiques. mesures seront diffusées par les médias, entuellement prises sur le terrain, afin d'évi- que les usagers continuent à vouloir emprun- e serait produit un accident avec incendie des

cerne la réalisation du projet RER, une étude a été confiée au syndicat d'étude RER qui , DE LIJN, TEC et la SNCB. Ce syndicat i d'un an pour délivrer un rapport décrivant e de gestion de la future société RER ainsi le gestion possibles. Ce rapport devrait être ut 1998.

cerne programme VICOM de la STIB, le (tram-bus), avenue Princesse Elisabeth a été opre avenue de la Reine (section de Trooz- lisé; pour le site propre rue de la Régence, le me est à l'instruction; pour les sites propres ais et de l'avenue de la Reine (entre place), le permis d'urbanisme a été délivré le 19 travaux débuteront avant la fin de l'année; ns-Ceuppens, avenue du Parc, le début des ammé pour l'été 1997; avenue Rogier, le per- a été délivré en juin 1996; les travaux débu- la commune de Schaerbeek en donnera site propre "bus" de l'avenue Marcel Thiry mis en service dans les tout prochains jours Diamant, un site propre a été réalisé pour les ers la deuxième couronne.

a coordination régionale en matière de sta- réunions de coordination avec la conférence s se sont tenues en vue de définir une politi- ement homogène et globale. Malheureuse-ment, le contrôle du stationnement relève du pouvoir des communes. Dans le contexte actuel, la compétence de la Région de Bruxelles- Capitale en la matière est limitée à des incitations et à des recommandations.

En ce qui concerne plus particulièrement la pollution par l'ozone, il faut savoir qu'outre les stations de mesure de Berchem et Uccle existe également une station située en permanence sur le site de l'IBGE qui comprend un appareil de mesure des concentrations d'ozone. De plus, un nouvel appareillage sera prochainement placé à la station de Molenbeek. Et, en ce qui concerne le parking du Parlement européen, les stations de mesures de la pollution imposées dans le permis comprendront également ce type d'appareil.

Quant aux moyens nouveaux d'information du public, outre le répondeur "transparence air" que tout le monde connaît et la publication quotidienne des indices de qualité de l'air sur Internet, depuis ce lundi, la télévision régionale TV Brussel diffuse dans son journal quotidien ces mêmes indices. Un même type de diffusion est en négociation avec Télé-Bruxelles ainsi qu'avec différents médias presse.

Il n'y a donc pas, à proprement parler, de seuil de concentration à partir duquel la population est alertée puisque celle-ci a accès en permanence aux données complètes de qualité de l'air.

Cela dit, des procédures de plus grande information et de diffusion de conseils de prudence ou d'appel à l'utilisation de transports publics sont prévues en fonction des seuils fixés par la directive européenne sur l'ozone troposphérique, de même que la mise en oeuvre du plan de crise.

Mme Marie Nagy .- Il me semble qu'il y a une faiblesse dans l'action du gouvernement. Des campagnes de sensibilisation sont des actions positives mais il reste qu'on constate une augmentation de la pollution, liée à la non-maîtrise de l'utilisation de l'automobile. Cela emporte, du reste, une diminution des parts de marché de la mobilité détenue par les transports en commun. C'est à la diminution de la pollution qu'il faut s'attaquer.

Il y a un effet de seuil important. Vous n'arrivez pas à un effet d'échelle suffisant, puisque le taux de pollution est en augmentation. Donc, il faut aller plus loin.

Par rapport aux constats du PRD, oeuvre de la législature précédente, on n'a pas avancé en politique réelle.

On recommence la discussion sur le volet RRU et il n'y aurait pas d'accord, selon vous.

Je n'ai pas de réponse quant à la norme appliquée depuis 1995 en matière de parkings. Je réinterrogerai M. Hasquin à ce sujet, puisque vous ne disposez pas de ce renseignement. C'est important, puisqu'on sait que ce sont les parkings qui jouent le rôle de pompe aspirante à l'égard des voitures.

En ce qui concerne l'amélioration de la vitesse commerciale des transports en commun, je me réjouis de voir que le programme VICOM n'est pas abandonné. Il reste qu'on n'évite pas un ralentissement de la vitesse commerciale alors que c'est surtout cela qui intéresse le consommateur qui veut

pouvoir effectuer son trajet dans les meilleurs délais et selon un horaire fiable.

En ce qui concerne la police de stationnement, la Région est incapable d'assurer une coordination avec les communes. Ne faudrait-il pas des pénalités ou des incitants pour lutter contre le stationnement sauvage?

Je crains que les mesures prises ne suffisent pas: il faudra réduire l'offre de parkings publics. Vous me le dites mais, sans vouloir polémiquer...

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 .- Si vous commencez comme cela, je suis certain que vous allez plonger à pieds joints dans la polémique.(*Rires*)

Mme Marie Nagy .- Vous dites vouloir diminuer l'offre mais c'est sur votre injonction que M. Hannequart a autorisé l'exploitation de places de parkings supplémentaires sous le D3.

Il faut préserver une certaine cohérence, même si votre discours témoigne d'une certaine prise de conscience.

La mise en oeuvre de la politique de déplacement et d'infrastructure de la Région ne maîtrise pas l'augmentation du trafic automobile et on ne permet pas aux piétons, cyclistes et transports en commun de prendre une place significative dans le marché de la mobilité de la ville. Il y a urgence.

Ces plans existent. Il faut prendre son courage politique à deux mains et agir pour diminuer la pollution et prendre, de la sorte, la santé des habitants en compte. (*Applaudissements sur les bancs d'Ecolo*)

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE

M. le Président .- Etant donné que M. Clerfayt a reçu réponse à ses questions, qui, à l'origine, étaient des questions écrites, ces questions orales sont retirées.

Programme "Ecoles pour demain".

M. Joseph Parmentier .- Vous avez soutenu avec l'IBGE le programme pédagogique "Ecoles pour demain", initié par l'ASBL "Coordination environnement".

Au début de l'année scolaire 1996-1997, cette ASBL a lancé un concours pour un audit environnemental au sein de l'école. Vingt écoles ont été sélectionnées et, dans chacun des établissements, les étudiants ont mené un audit environnemental.

Cette mission concernait le fonctionnement de l'école. Dans le cadre d'un combat d'éco-gestion, l'établissement et les étudiants s'engageaient à éviter le gaspillage, à utiliser des produits propres, à recourir à des filières de recyclage, etc...

Les résultats furent concluants.

Le 28 mai dernier, à l'ULB, cinq écoles secondaires ont été récompensées, par des prix s'élevant à 45. 000 francs selon la presse.

L'ASBL bénéficiait déjà d'une aide de la Région wallonne mais rien n'était prévu par la Région bruxelloise.

Je souhaite savoir quelles sont les initiatives prises pour la reconduction des aides au programme "Ecoles pour demain", afin de permettre l'organisation du deuxième concours en Région de Bruxelles-Capitale?

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 .- Je partage l'avis de M. Parmentier en ce qui concerne la qualité de cette opération. Elle fut lancée l'année passée, à titre expérimental, et grâce à des moyens budgétaires libérés par l'IBGE.

D'autres opérations, comme "Mon école dorlote l'environnement", touchent un nombre plus important d'écoles.

Des différences qualitatives existent certainement mais justifient-elles l'écart entre le coût et le nombre d'écoles touchées? J'ai chargé l'IBGE et mes collaborateurs d'étudier une possibilité qui permettrait d'impliquer davantage de cibles.

M. Joseph Parmentier .- Les élèves ont envie de finaliser le projet. Le coût est élevé mais la Région wallonne s'est engagée.

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 .- Nous avons d'autres projets et il faut bien faire des choix.

- L'incident est clos.

- La séance est levée à 11 h. 45'.

- La Commission plénière s'ajourne jusqu'à convocation ultérieure.

CONGES ET ABSENCES

Mmes Danielle Caron, Ghislaine Dupuis, MM. Willem Draps et Freddy Thielemans, empêchés, demandent d'excuser leur absence à la séance de ce matin.