Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale

Séance plénière du jeudi 22 mars 1990

SEANCE DU MATIN

SOMMAIRE

Pages

ORDRE DES TRAVAUX 575

INTERPELLATIONS:

— De M. Garcia à M. Désir, Ministre du Logement, de l'Environnement, de la Conservation de la Nature et de la Politique de l'Eau, concernant «la politique relative aux taxis» 575

Discussion. — *Orateurs:* **MM. Garcia, Cools, Désir,** Ministre du Logement, de l'Environnement, de la Conservation de la Nature et de la Politique de l'Eau 575

— De M. Draps à M. Hotyat, Sécrétaire d'Etat adjoint au Ministre-Président de l'Exécutif, concernant «l'état de saleté endémique des voies publiques à Bruxelles et les carences du service des collectes des immondices» 581

Discussion. — *Orateurs:* **MM. Draps, Adriaens, Hotyat,** Secrétaire d'Etat adjoint au Ministre-Président de l'Exécutif 581

QUESTIONS ORALES:

— De Mme Mouzon à M. Picqué, Ministre-Président de l'Exécutif, concernant «l'inventaire et la publication éventuelle de la réglementation relevant des compétences de l'Agglomération» 586

Brusselse Hoofdstedelijke Raad

Plenaire vergadering van donderdag 22 maart 1990

OCHTENDVERGADERING

INHOUDSOPGAVE

Blz.

REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN 575

INTERPELLATIES:

— Van de heer Garcia tot de heer Désir, Minister belast met Huisvesting, Leefmilieu, Natuurbehoud en Waterbeleid, betreffende «het beleid inzake taxiwezen» 575

Bespreking. — *Sprekers:* **de heren Garcia, Cools, Désir,** Minister belast met Huisvesting, Leefmilieu, Natuurbehoud en Waterbeleid 575

— Van de heer Draps tot de heer Hotyat, Staatssecretaris toegevoegd aan de Minister-Voorzitter van de Executieve, betreffende «de endemische vuile staat van de openbare wegen in Brussel en de tekortkomingen van de huisvuilophaaldienst» 581

Bespreking. — *Sprekers:* **de heren Draps, Adriaens, Hotyat,** Staatssecretaris toegevoegd aan de Minister-Voorzitter van de Executieve 581

MONDELINGE VRAGEN:

— Van mevrouw Mouzon tot de heer Picqué, Minister-Voorzitter van de Executieve, betreffende «de inventaris en de eventuele bekendmaking van de reglementering die onder de bevoegdheden van de Agglomeratie valt» 586

Pages

— De M. Simonet à M. Chabert, Ministre des Finances, du Budget, de la Fonction publique et des Relations extérieures, concernant «les conditions du transfert au Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale de fonctionnaires et de matériel issus des départements nationaux» 586

— De Mme Creyf à M. Hotyat, Secrétaire d'Etat adjoint au Ministre-Président de l'Exécutif, concernant «les fours d'incinération de déchets à Neder-Over-Heembeek» 588

PROJETS DE REGLEMENT

— Dépôt 590

PROJET D'ORDONNANCE AJUSTANT LE BUDGET DES VOIES ET MOYENS DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE POUR L'ANNEE BUDGETAIRE 1989 590

PROJET D'ORDONNANCE AJUSTANT LE BUDGET DU MINISTERE DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE POUR L'ANNEE BUDGETAIRE 1989 590

PROJET DE REGLEMENT OUVRANT DES CREDITS PROVISOIRES POUR LES MOIS D'AVRIL ET MAI 1990 A VALOIR SUR LE BUDGET DE L'AGGLOMERATION POUR L'ANNEE BUDGETAIRE 1990 590

Discussion générale conjointe. — *Orateurs:* **MM. de Patoul, Beghin,** rapporteurs, **Chabert,** Ministre des Finances, du Budget, de la Fonction publique et des Relations extérieures, **André, Debry, Cools** 590

Blz.

— Van de heer Simonet tot de heer Chabert, Minister belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt en Externe Betrekkingen, betreffende «de voorwaarden van de overheveling van ambtenaren en materieel van de nationale departementen naar het Ministerie van het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest» 586

— Van mevrouw Creyf tot de heer Hotyat, Staatssecretaris toegevoegd aan de Minister-Voorzitter van de Executieve, betreffende «de afvalverbrandingsoven in Never-Over-Heembeek» 588

ONTWERPEN VAN VERORDENING

— Indiening 590

ONTWERP VAN ORDONNANTIE HOUDENDE AANPASSING VAN DE MIDDELENBEGROTING VAN HET BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJK GEWEST VOOR HET BEGROTINGSJAAR 1989 590

ONTWERP VAN ORDONNANTIE HOUDENDE AANPASSING VAN DE BEGROTING VAN HET MINISTERIE VAN HET BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJK GEWEST VOOR HET BEGROTINGSJAAR 1989 590

ONTWERP VAN VERORDENING HOUDENDE OPENING VAN VOORLOPIGE KREDIETEN VOOR DE MAANDEN APRIL EN MEI 1990 DIE IN MINDERING KOMEN VAN DE BEGROTING VAN DE AGGLOMERATIE VOOR HET BEGROTINGSJAAR 1990 590

Toegevoegde algemene bespreking. — *Sprekers:* **de heren de Patoul, Beghin,** rapporteurs, **Chabert,** Minister belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt en Externe Betrekkingen, **André, Debry, Cools** 590

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

— La séance est ouverte à 9 h 30.

De vergadering wordt geopend om 9 u. 30.

(Mme Guillaume, secrétaire, prend place au Bureau.)

(Mevrouw Guillaume, secretaris, neemt plaats aan het Bureau.)

ORDRE DES TRAVAUX

REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN

M. le Président. — Je déclare ouverte la séance plénière du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale du jeudi 22 mars 1990.

Ik verklaar de plenaire vergadering van de Brusselse Hoofdstedelijke Raad van donderdag 22 maart 1990 geopend.

Le Bureau élargi a ordonnancé l'ordre du jour de la façon suivante: tout d'abord, nous entendrons les interpellations et les questions orales relatives à la matière d'agglomération. Ensuite, nous examinerons le projet d'ordonnance ouvrant des crédits provisoires.

Le Bureau élargi a voulu regrouper la matière ayant trait à l'Agglomération mais en traitant, en premier lieu, les interpellations et les questions orales concernant cette matière et ensuite les douzièmes provisoires.

Dat is de reden waarom wij het ontwerp van ordonnantie pas behandelen na de interpellaties en mondelinge vragen.

INTERPELLATION DE M. GARCIA A M. DESIR, MINISTRE DU LOGEMENT, DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA CONSERVATION DE LA NATURE ET DE LA POLITIQUE DE L'EAU, CONCERNANT LA POLITIQUE RELATIVE AUX TAXIS

Discussion

INTERPELLATIE VAN DE HEER GARCIA TOT DE HEER DESIR, MINISTER BELAST MET HUISVESTING, LEEFMILIEU, NATUURBEHOUD EN WATERBELEID, BETREFFENDE HET BELEID INZAKE TAXIWEZEN

Bespreking

M. le Président. — Mesdames, Messieurs, l'ordre du jour appelle l'interpellation de M. Garcia.

Dames en Heren, aan de orde is de interpellatie van de heer Garcia.

De heer Garcia heeft het woord.

De heer Garcia. — Mijnheer de Voorzitter, Heren Ministers, Collega's, mijn interpellatie mag geenszins als een negatieve kritiek worden ervaren, noch als een kritiek ten opzichte van de functie van de bevoegde Minister. Zij moet integendeel geïnterpreteerd worden als een positieve bijdrage. Ik verzeker nu reeds mijn steun aan het beleid van de Minister om het Brusselse taxibedrijf uit haar zware structurele crisis te helpen, grondig te saneren en te bevrijden van tal van wantoestanden, duistere invloeden, onwettelijkheid, om nog niet te spreken van corruptie.

Mijnheer de Minister, u hebt een nieuwe overlegprocedure ingesteld. Als voorstander van inspraak en consultatie verzoek ik u het nieuwe regionale adviescomité dringend samen te roepen. Ik twijfel er niet aan dat in dat comité personen aanwezig zijn die u één en ander zullen kunnen vertellen over het waarom van een absurde prijzenpolitiek, het forfait-verhuursysteem, de heersende sociale wantoestanden, het gesjoemel met vergunningen, het verdwijnen van standplaatsen op totaal onrechtmatige wijze en de piratenpraktijken. Kortom, zij zullen u onderhouden met het prachtige verhaal van de Brusselse taxi's.

Mijnheer de Minister, ik dring er bij u op aan, in het belang van de stad, om het adviescomité, dat tot uw beschikking staat, een klare opdracht te geven voor een grondig onderzoek naar het hoe en het waarom van alle problemen die echt niet langer kunnen aanslepen omdat zij het taxibedrijf in de toekomstige hoofdstad van Europa volledig kapot maken.

Mijnheer de Minister, op dit ogenblik is uw persoonlijke verantwoordelijkheid, in tegenstelling tot die van vele anderen, niet in het gedrang: u bent nieuw in het vak. Maar ik wens wel uw scherpe aandacht alvorens nieuwe zware fouten worden begaan.

De nationale Minister van Economische Zaken legt, op voorstel van de prijzencommissie, de maximumtarieven van de taxi's vast. Dit tarief is de prijzenconstructie die een taxiuitbating moet toelaten onder normale rendabiliteitsvoorwaarden zijn activiteit uit te oefenen.

De voormalige agglomeratiebeleidsmensen en de bijhorende administratie hebben het sublieme idee gehad dit prijzenmechanisme niet meer toe te passen en stelselmatig de prijsaanpassingen te weigeren of met veel vertraging slechts gedeeltelijk toe te laten. Hierdoor werden bestaande economische gezonde bedrijven bewust de grond ingeboord en vervangen door coöperatieve systemen, met sociale arbeidsvoorwaarden en arbeidsverhoudingen die doen denken aan negentiende-eeuwse toestanden. Hier ligt ook de oorsprong van de onwettelijke forfait-verhuursystemen die een schandaal zijn voor de hoofdstad. Er moet zo vlug mogelijk een onderzoek worden ingesteld naar de belangen die hier hebben gespeeld en nog altijd spelen.

Van de huidige prijsberekeningen, zoals zij in Brussel worden toegepast, kan ik, cijfers in de hand, bewijzen dat zij helemaal niet klantvriendelijk zijn, noch — zoals door uw administratie ten onrechte wordt beweerd — goedkoop. Ik kan eveneens bewijzen dat in 40 pct. van de uitgevoerde ritten een gemiddelde meerprijs wordt aangerekend van 25 pct. op totaal onrechtmatige basis.

Er moet opnieuw een tariferingssysteem worden ingevoerd gebaseerd op een reële kostenstructuur en een economisch verantwoord prijzendossier. Tegelijk moet de prijsaanpassing van 8 pct., die reeds op 22 december 1989 door de Minister van Economische Zaken werd toegezegd, onmiddellijk worden ingevoerd. De verdeling over de diverse parameters kan dan achteraf gebeuren. Op die manier kan een economische gezondmaking tot stand komen en wordt een reëel klantvriendelijke politiek gevoerd.

Mijnheer de Minister, uw administratie kan geen enkel objectief argument aanvoeren om de nationaal toegestane aanpassingen niet uit te voeren. Ondanks het negatieve advies van uw administratie, stel ik duidelijk dat een nieuw tariferingssysteem een dringende economische en politieke must is, waarmee de intentie van de Executieve, zoals vermeld in de beleidsverklaring, zal worden gerealiseerd.

Mijnheer de Minister, ik kom nu tot de fameuze enquête die u liet uitvoeren. Ik ben ervan overtuigd dat u hier een grove vergissing beging en wel om volgende redenen.

U beschikt over rechtmatige gesprekspartners die zitting hebben in het adviescomité. Het is met deze representatieve organisaties dat u de dialoog moet aangaan. Met hun advies moet u, conform de gevestigde overlegtradities in dit land, rekening houden.

In de wetgeving van 1974 komt nergens een verwijzing voor naar een raadpleging van individuele taxi-uitbaters. Integendeel, in zijn commentaar bij het voorliggende wetsontwerp stelt de Raad van State uitdrukkelijk dat het niet in de bedoeling ligt van de wetgever dat de individuele taxi-uitbaters inspraak hebben in de prijzenbepaling.

De enquête die u voerde, kan onmogelijk een gefundeerd antwoord opleveren. Men kan immers geen taxiprijzen beoordelen zonder dat er over kostenelementen wordt gesproken. U stelt zelfs de mogelijkheid van niet-aanpassing van de prijzen voorop, hoewel het zonder meer duidelijk is dat de huidige tariefstructuur zelfs niet meer toelaat de wettelijke verplichtingen tegenover het personeel na te komen. Inspraak hebben zonder inzicht resulteert al te vaak in uitspraak zonder uitzicht.

Mijnheer de Minister, het ontgaat u niet dat iedere afwijking ten opzichte van het nationaal tarief voor ieder van de drie bepalende parameters bij het Ministerie van Economische Zaken moet worden aangevraagd. Ondertussen verstrijkt de tijd en verziekt de sector meer en meer.

Aangezien de oorspronkelijke enquête alleen in het Frans geschreven was, heb ik uiteraard klacht ingediend bij de Vaste Commissie voor Taaltoezicht. Een dergelijke handelwijze strookt immers helemaal niet met de geest van pacificatie zoals in de beleidsverklaring werd vooropgesteld. Mijnheer de Minister, degenen die u de raad gaven deze enquête te voeren, kan ik helemaal niet feliciteren! De enquête is waardeloos en u legt ze best onmiddellijk naast u neer.

Een woordje over het nefaste forfait-verhuursysteem.

Le Soir van 18 december 1989 sprak in dit verband zonder enige overdrijving over «les négriers cachés des taxis bruxellois». Dit verhuursysteem brengt immers mee dat een chauffeur na 4 à 5 uur rijden nog geen frank heeft verdiend en soms 12 tot 14 uur moet rijden voor een schamel loon.

Bovendien mist dit systeem uiteraard iedere wettelijke grond, maar wordt niettemin veralgemeend toegepast ondanks correctionele veroordelingen tot 15 maanden effectieve gevangenis.

Mijnheer de Minister, u mag niet langer wachten om concrete maatregelen te treffen om de wettelijke normen en de ingevoerde CAO's in het Brusselse taxibedrijf streng te doen toepassen.

Het verwondert mij dan ook dat u nog steeds geen advies hebt uitgebracht inzake een aantal ingediende wetsontwerpen die paal en perk moeten stellen aan illegale praktijken en u daarvoor de nodige controle-instrumenten moeten bezorgen.

Het Waalse Gewest heeft zonder enig voorbehoud een gunstig advies uitgebracht terwijl de Vlaamse Executieve geen enkel inhoudelijk bezwaar heeft geformuleerd.

Uw administratie staat hiertegenover bijzonder weigerachtig en negatief. Ik kan toch niet aanvaarden dat iemand de illegale Brusselse toestanden als wettelijke norm zou beschouwen, zelfs als de administratie de vraag van de vakbonden naar de toepassing van de CAO's bestempeld als «l'animosité créée par les syndicats».

Ik ben ervan overtuigd dat u in ieder geval de bestaande illegale praktijken afkeurt en dat u op dit stuk de solidariteit met Wallonië en Vlaanderen niet wenst te breken om mogelijk in een totaal geïsoleerde situatie terecht te komen. Mocht er nochtans binnenkort geen advies worden uitgebracht, dan zal ik mij verplicht achten zelf een initiatief te nemen in de Raad.

Tenslotte nog een woord over de vergunningen en de standplaatsen.

Mijnheer de Minister, bent u ervan op de hoogte dat, ondanks het principe van het gratis verlenen van vergunningen door de concessiehoudende overheid, in Brussel een echte woekerhandel in vergunningen heerst? De huidige marktprijs, in zwart geld uiteraard, ligt rond 700 000 frank per vergunning. Hieraan moet een einde komen. Dat kan effectief als u nu onmiddellijk, zoals in Wallonië en Vlaanderen, de ingediende wetsontwerpen gunstig adviseert.

Mag ik u terloops ook verzoeken een grondig onderzoek in te stellen naar een aantal vorig jaar afgeleverde vergunningen net voor het in werking treden van de nieuwe Brusselse instellingen? Wie heeft nieuwe vergunningen gekregen en wie heeft bestaande vergunningen overgelaten aan derden; ging het om dezelfde personen? Het zou interessant zijn, mocht de Raad de resultaten van uw enquête in dit verband kunnen vernemen.

Zou u ook kunnen zeggen waarom op systematische wijze taxistandplaatsen verdwijnen precies op die plaatsen waar het economisch rendabel is. Zo is er geen taxi meer aan het Hiltonhotel, noch aan het Scandihotel of de Grote Markt. En dit zijn maar enkele voorbeelden. Men vertelt dat er afspraken zouden bestaan tussen hotels en verhuurders van limousinevoertuigen en dat hieraan een flinke stuiver, zwart geld uiteraard, ten nadele van de taxibedrijven, te verdienen valt.

Mijnheer de Minister, Brussel heeft een algemeen, openbaar en privé, vervoer- en verkeersbeleidsplan nodig. Hierin moet een gezond taxiwezen zijn normale plaats vinden in de toekomstige hoofdstad van Europa.

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

M. Cools. — Monsieur le Président, Messieurs les Ministres, Chers Collègues, je crois que l'interpellation de M. Garcia vient effectivement à son heure. C'est pourquoi j'ai souhaité me joindre à ce débat. Il a abordé un problème important au niveau des transports de notre Région.

Se déplacer en taxi est aujourd'hui un luxe à Bruxelles, contrairement à ce qui se fait dans d'autres pays, en Espagne,

en Grèce, en Turquie où le taxi est un réel moyen de transport démocratique. Mais il ne faut pas nécessairement aller dans des pays méditerranéens pour trouver des taxis moins chers qu'à Bruxelles. A Paris, à Londres, dans la plupart des villes d'Allemagne fédérale à l'exception de Berlin, les taxis sont moins chers qu'à Bruxelles. Ceci n'est pas une critique négative à l'égard de l'Exécutif qui n'est pas nécessairement responsable de cette situation depuis qu'il a cette matière en charge.

D'après les statistiques de 1989, à Strasbourg la prise en charge s'élève à 5,88 francs français, soit environ 37 francs belges tandis qu'elle est de 85 francs belges à Bruxelles. Des comparaisons sont souvent faites entre ces deux villes à propos des enjeux pour le siège des institutions européennes. Il y a là un atout pour Strasbourg. Nous devrions peut-être y être attentifs.

Bien sûr, la politique des prix — et M. Garcia l'a souligné — relève en grande partie du Ministère des Affaires économiques qui fixe les prix maxima. Néanmoins l'Exécutif peut faire des recommandations à cet égard.

Depuis 1974, depuis que l'Agglomération a repris la compétence des taxis aux communes, c'est également l'Agglomération qui fixe — en respectant le prix maxima — le tarif des taxis à Bruxelles et également les taxes en la matière.

Le prix des taxis à Bruxelles n'est pas nécessairement plus élevé que dans d'autres villes belges. En effet, il est un peu plus élevé à Anvers tandis qu'il est à peu près au même niveau à Gand et un peu moins élevé à Liège mais surtout à Charleroi.

Nous ne devons cependant pas nous gargariser de ce fait mais nous demander comment diminuer le prix des taxis à Bruxelles. Agir sur les taxes? Elles s'élèvent à peu près à 27 500 francs par an et couvrent à la fois l'autorisation de rouler et les permis de stationnement. Je ne sais pas si une action peut être menée à cet égard. M. le Ministre pourra peut-être nous donner des précisions. Néanmoins, il faut reconnaître que ces taxes ne sont pas particulièrement élevées. Même si on les ramenait au niveau zéro, cela ne suffirait probablement pas pour changer fondamentalement la politique des prix des taxis à Bruxelles.

En effet, les taxes d'Agglomération ne constituent qu'un faible coût dans l'exploitation des taxis. Par exemple, les assurances s'élèvent parfois jusqu'à près de 160 000 francs par an en la matière.

Par contre, un domaine dans lequel nous pouvons peut-être agir pour réduire le prix, c'est le mécanisme des cessions d'autorisation. Aujourd'hui, ce mécanisme se fait au cas par cas et non en bloc, ce qui permet parfois une spéculation importante. Ainsi, des prix de cessions peuvent parfois s'élever jusqu'à 600 000 ou 700 000 francs par taxi. Des pratiques de pas-de-porte se multiplient également.

Il ne s'agit pas de situations propres à Bruxelles. On parle de prix de cession allant à Paris jusqu'à 1 million de francs, à Madrid 2 millions de francs et à Rome 4 millions de francs. Néanmoins, ce problème mérite notre attention.

Des mesures peuvent peut-être être adoptées pour limiter ce mécanisme.

Le problème fondamental auquel nos taxis sont confrontés à Bruxelles est l'insuffisance du nombre de courses hebdomadaires ou quotidiennes. Il y a quelques dizaines d'années, les taxis roulaient à la fois le jour et la nuit; d'où un amortissement extrêmement important de l'investissement. Aujourd'hui, nous sommes loin de cette situation étant donné la réduction de l'activité nocturne à Bruxelles. En effet, les taxis ne roulent essentiellement que le jour.

Quelles mesures peut-on envisager pour augmenter le recours aux taxis? Peut-on imaginer des taxis collectifs comme cela se passe à Istanbul? Monsieur le Ministre, vous avez pris l'initiative de donner des cours d'histoire du patrimoine de Bruxelles aux taximen pour qu'en quelque sorte ils jouent le rôle de guides touristiques. Cette initiative me paraît intéressante. Néanmoins, ne faut-il pas se poser la question de la tarification de l'heure d'attente?

Si les taximen deviennent des guides pour la visite d'un certain nombre de sites, l'heure d'attente ne devrait-elle pas être moins chère qu'elle ne l'est aujourd'hui?

Des formules comme le chèque-taxi pour le troisième âge ne pourraient-elles pas être développées à l'initiative des communes, de la Commission communautaire flamande ou de son homologue francophone? N'est-ce pas un moyen de rendre plus abordable le taxi pour les personnes du troisième âge qui éprouvent souvent des difficultés à se déplacer?

M. Garcia a soulevé tantôt, au cours de son interpellation, le problème du stationnement près des hôtels. Cette question nous semble mériter réponse.

De manière générale, je souhaiterais connaître les initiatives que l'Exécutif envisage de prendre pour permettre un recours accru au taxi et, dès lors, une diminution des prix de celui-ci.

Mais si les taxis coûtent cher et si les chauffeurs de taxis sont mal payés — il faut le reconnaître honnêtement — ce n'est pas une raison pour soutirer aux utilisateurs un prix plus élevé que le prix normal. Or, toute une série d'astuces sont employées aujourd'hui à cette fin. Il y a quelques années, une étude de *Test Achats* révélait qu'une fois sur deux l'utilisateur de taxis à Bruxelles était confronté à des pratiques anormales telles que des détours inutiles par rapport au trajet le plus direct ou le plus roulant, compteur invisible, erreurs d'itinéraire, application du tarif double au lieu du tarif simple.

Quel que soit le pourcentage de fraude, qu'il soit égal à la moitie ou qu'il soit aujourd'hui inférieur, une action doit être menée pour combattre ces pratiques. Or, actuellement, un seul fonctionnaire à l'Agglomération de Bruxelles est en charge du contrôle de nos 1 500 taxis. Il y a peu, avant l'installation de la nouvelle Région bruxelloise, il y avait encore une dizaine de fonctionnaires, et avant 1974, c'est-à-dire avant le transfert de ce secteur des communes à l'Agglomération, ils étaient encore plus nombreux.

N'y a-t-il pas lieu d'étoffer ce service?

Même si ce point de mon intervention n'entre pas directement dans vos compétences, et si une négociation interrégionale ou entre la Région et la commune de Zaventem devait éventuellement être menée, je voudrais soulever le problème de l'aéroport de Zaventem.

Seuls les taxis agréés par la commune de Zaventem — c'est-à-dire un quasi-monopole à une compagnie privée bien déterminée — peuvent vous le savez, stationner à Zaventem, ce qui provoque une situation anormale — ainsi, coûte-t-il moins cher de prendre un taxi de Bruxelles à Zaventem que de Zaventem à Bruxelles, l'application des tarifs étant différente — et économiquement peu rationnelle étant donné qu'il faut chaque fois payer l'aller-retour même si l'on ne souhaite qu'un simple aller.

Si l'on permettait aux taxis de Zaventem de stationner à Bruxelles et vice versa, on pourrait alors imaginer une baisse des tarifs importante. Ce n'est certes pas négligeable pyschologiquement car l'aéroport de Bruxelles-National représente souvent le premier contact pour un certain nombre de voya-

geurs lointains avec notre pays, avec Bruxelles et il faut bien reconnaître que les prix que ces voyageurs doivent payer aux chauffeurs de taxis leur donne une première impression assez négative du niveau des tarifs dans notre pays. Ne peut-on imaginer un contact avec la commune de Zaventem à court ou à moyen terme?

M. Garcia a soulevé le problème de la rémunération des chauffeurs de taxis.

Le chauffeur de taxi devrait recevoir un salaire fixe et/ou une proportion fixe de la recette quotidienne. Dans la pratique, il n'en est parfois pas du tout ainsi. Souvent même, des patrons appliquent un système totalement illégal: ils réclament aux chauffeurs qui peuvent difficilement le refuser, un forfait quotidien pour la location de véhicule. Le chauffeur ne touche alors que ce qui dépasse le forfait, ce qui l'incite à travailler bien plus que les 10 heures légales, certains chauffeurs prestant jusqu'à 12 ou 13 heures de travail par jour, quand cette situation ne les pousse pas à arnaquer leurs clients! Que peut-on envisager à l'échelon de la Région bruxelloise ou à l'échelon d'autres pouvoirs publics pour lutter contre ce type de pratique?

Se pose également le problème des demandes d'autorisation supplémentaires. Un certain nombre de compagnies de taxis auraient demandé des autorisations supplémentaires. Quelles sont vos intentions en la matière?

L'octroi d'autorisations supplémentaires renforcera peut-être la concurrence, mais diminuera le nombre de courses par jour et affaiblira ainsi davantage les rémunérations des chauffeurs de taxis.

Je souhaiterais enfin vous interroger sur le problème de l'accès à la profession. S'il relève de la compétence du Ministre national des Classes moyennes, nous avons néanmoins un pouvoir de recommandation éventuel.

Les chauffeurs de taxi doivent avoir un permis de conduire, une autorisation délivrée par l'Agglomération, un certificat de bonne vie et mœurs. Peut-être est-ce suffisant; je vous en laisse juge et j'écouterai avec intérêt votre réponse. Toutefois, pour ce qui concerne les exploitants de sociétés de taxis qui, eux, ne sont soumis à rien, ne faudrait-il pas envisager un régime d'accès à la profession comme c'est le cas pour nombre d'indépendants?

En conclusion, je dirai que mon souhait personnel est que le taxi puisse réellement devenir, à Bruxelles, un moyen démocratique, populaire de transport. J'y vois non seulement une méthode pour limiter la circulation automobile à Bruxelles, mais également, pour les personnes du troisième âge qui n'ont pas toujours un transport en commun près de leur domicile, qui n'ont plus les capacités physiques de conduire une voiture ou qui n'ont pas — se déplaçant rarement — d'intérêt économique de posséder un véhicule, un moyen important de vaincre leur solitude, leur isolement.

Pour ces personnes, ne peut-on envisager des systèmes d'abonnements à prix réduit? *(Applaudissements sur les bancs PRL et Ecolo.)*

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

De heer Désir, Minister belast met Huisvesting, Leefmilieu, Natuurbehoud en Waterbeleid. — Mijnheer de Voorzitter, als Minister belast met de agglomeratiebevoegdheden inzake het bezoldigd vervoer van personen, kan ik alleen maar de vaststellingen van de heer Garcia bevestigen wat de rentabiliteit betreft van de taxisector en het illegale forfaitair verhuursysteem.

Eén van mijn eerste doelstellingen in uitvoering bestaat erin om met alle betrokken partijen opnieuw een dialoog tot stand te brengen.

A cet effet, j'ai proposé à l'Exécutif, qui l'a adoptée, une modification de l'arrêté royal relatif à la composition du Comité consultatif bruxellois sur les taxis, afin de remettre sur pied ce comité; en effet, ce dernier n'avait plus fonctionné depuis 1980.

J'attends les propositions des derniers organismes concernés pour pouvoir présenter lors d'un prochain exécutif la nomination des membres de cette commission.

En ce qui concerne les modifications législatives dont vous avez fait état, Monsieur Garcia, je tiens à préciser que le Gouvernement national a transmis un projet de loi — et non pas plusieurs — pour avis aux Régions. Les modifications proposées par ce projet de loi sont limitées à certains problèmes particuliers et ont été élaborées avant la mise en place effective des institutions bruxelloises. Depuis le 12 juillet, certains éléments ont été modifiés et compte tenu de cette évolution, il me paraît indispensable que l'Exécutif de la Région bruxelloise soit étroitement associé à une adaptation en profondeur de la loi de 1974, non seulement en ce qui concerne les problèmes relatifs aux recours, mais également en ce qui concerne les questions, plus spécifiques liées à la profession à Bruxelles.

Par ailleurs, ces projets seront soumis au Comité consultatif nouvellement constitué.

Wat de toepasbare tarieven betreft, weet men dat de Minister van Economische Zaken de nationale maximumtarieven heeft aangepast. Tegenwoordig voorziet een reglement van de Agglomeratie duidelijk andere tarieven dan deze die op nationaal vlak van toepassing zijn. Tijdens mijn contacten met de verschillende organisaties bleek dat deze lang niet altijd het beroep in zijn geheel vertegenwoordigen en indien wel, slechts op een indirecte manier.

Je dois accompagner ce jugement d'une considération qui commence à se confirmer chez moi: il est difficile de cerner, par quelques définitions, l'ensemble de la profession qui regroupe environ 3 150 travailleurs. Ceux-ci utilisent à peu près 1 500 véhicules et ils ont des systèmes d'organisation extrêmement divers. On trouve parmi eux des possesseurs de nombreux véhicules, des indépendants qui ne possèdent qu'un ou deux véhicules, et il existe également des regroupements autour de ceux qui disposent d'émetteurs radio-récepteurs et qui, moyennant une tarification qui leur est propre, permettent aux chauffeurs d'entrer en relation directe; ce qui remet d'ailleurs en question le problème des stationnements.

Il existe encore des zones de stationnement dans l'Agglomération bruxelloise mais, comme vous le savez probablement, le moyen actuel le plus direct utilisé est l'appel radio. Ce procédé est courant dans toutes les grandes villes, qu'elles soient européennes ou étrangères. Il s'agit essentiellement d'appels ou d'indications téléguidés par un système d'émetteurs-récepteurs. Je tenais à souligner ce fait et je reviendrai sur le problème des emplacements de taxis qui n'est pas aussi simple qu'il paraît.

J'ai jugé utile d'organiser une consultation. Vous n'ignorez pas que c'est en définitive au Conseil régional — donc, à vous tous — qu'il appartiendra, en exerçant les compétences d'Agglomération, de déterminer le tarif applicable.

Comme vous, je suis persuadé que la rentabilité des entreprises de taxis signifie beaucoup plus que la simple politique des prix: cela concerne l'ensemble de la profession. Il a été dit qu'il n'y avait plus qu'un seul fonctionnaire à l'Agglomération.

Ce n'est pas tout à fait exact; il y a peu de fonctionnaires: en fait, trois responsables véritables. J'ai donc l'intention de renforcer très rapidement le service des contrôleurs. L'opération est en cours et j'espère aboutir à une mise en place sous peu: il est tout à fait anormal qu'aussi peu de contrôles soient effectués actuellement!

Ces mesures doivent, bien sûr, renforcer la qualité du service.

Vous avez fait allusion, Monsieur Cools, au fait que l'engagement et l'accès à la profession devaient être mieux contrôlés. Ces problèmes pourront être rencontrés par le biais d'une structure administrative mieux constituée.

M. Cools a rappelé l'opération baptisée «taxi-tours», que j'ai également lancée. Il est exact qu'il s'agit peut-être d'une manière d'améliorer le service rendu par le chauffeur de taxi qui le souhaite. Une formation complémentaire commencera en mai et en juin. Elle permettra de délivrer à ces chauffeurs de taxi, qui seront en quelque sorte des guides, un titre supplémentaire, une qualification qu'ils pourront afficher, de même qu'en ce qui concerne les langues utilisées, je vous rappelle que 48 p.c. des chauffeurs ne sont pas belges. Ils sont principalement originaires d'Europe de l'Ouest. En outre, beaucoup de chauffeurs, originaires d'Afrique du Nord, tels que Marocains, Algériens et Tunisiens peuvent rendre de très bons services à certains de nos visiteurs.

En ce qui concerne les emplacements, vous savez que l'Agglomération n'avait pas et que la Région, elle-même, n'a aucune compétence en cette matière.

Alleen de gemeente kan beslissen om taxistandplaatsen te creëren, te verplaatsen of af te schaffen. Tot op heden werd deze gemeentelijke bevoegdheid steeds uitgeoefend na advies van de Agglomeratie-overheid. Ik hoop dat dezelfde samenwerking zal kunnen worden voortgezet. Ik nodig in ieder geval de gemeenten uit om voorstellen in te dienen inzake de verhoging van het aantal bestaande standplaatsen.

J'ajoute que cela ne correspond pas nécessairement au vœu de la profession. Etant donné l'actuelle organisation de cette profession, je ne crois pas que les communes elles-mêmes soient saisies de demandes. Or, il est évident que les demandes doivent provenir des deux côtés, c'est-à-dire à la fois des utilisateurs et de la profession. A cet égard, je reconnais qu'un problème se pose. Il ne dépend pas uniquement de notre volonté. C'est une évolution de la situation que nous devrons envisager. M. Cools m'a posé une série de questions. M. Garcia, pour sa part, m'a interrogé quant à la tarification. J'ai précédemment répondu à ce sujet mais je prolongerai mes réponses car les questions de M. Garcia rejoignent les problèmes soulevés par M. Cools.

A tous deux, je rappelle qu'effectivement, il existe une tarification différente pour l'Agglomération bruxelloise. Elle a été obtenue jadis. Cette dérogation a été admise par le Ministère des Affaires économiques. Aujourd'hui, lorsque nous négocions avec les différentes organisations, nous tentons d'arriver à une harmonisation quasi nationale.

Je ne prétends pas que les problèmes qui se posent à Bruxelles ne sont pas un peu différents de ceux rencontrés dans des villes de moyenne importance. Les taximen ne circulent pas à Tournai ou à Namur comme à Bruxelles. Actuellement, nous connaissons des problèmes extrêmement complexes d'accès, de circulation à travers la ville et de files d'attente. Trois paramètres interviennent dans la tarification: l'heure d'attente, le prix au kilomètre et la prise en charge. Ces trois facteurs varient fortement en fonction des circonstances. Si le véhicule se trouve dans une file avançant très lentement, le taximètre retombe automatiquement dans l'heure d'attente. Ce phénomène est tout à fait normal. Le tout est de déterminer la vitesse moyenne à partir de laquelle cette automaticité peut normalement être admise. Je reconnais qu'il s'agit d'un problème très dépendant des circonstances. Actuellement, à certains moments de la journée, les bouchons sont tellement importants que les circonstances impliquent une certaine adaptation.

Par conséquent, je ne suis pas aussi catégorique et je ne dirai pas que nous devons absolument arriver à unifier les tarifs au plan national.

Il faut tenir compte d'un certain nombre de caractéristiques de la circulation dans une grande agglomération. C'est pour cette raison que nous avons engagé le dialogue, Monsieur Garcia, non seulement avec les exploitants qui sont des entreprises privées, mais également avec les organisations syndicales. Je puis vous assurer qu'ils ont fait partie de notre table ronde préalable.

Répondant plus particulièrement à M. Cools, je dirai que je n'ai pas le sentiment que les taxis à Bruxelles sont trop chers. J'ai fait, d'ailleurs, une étude comparative des tarifs appliqués dans la plupart des grandes villes européennes.

Vous avez cité Strasbourg — on parle beaucoup de cette ville puisqu'elle est le concurrent direct de Bruxelles — mais, sur ce plan-là, ce n'est pas comparable.

Pendant sept ans, j'ai été délégué belge au Conseil de l'Europe pour les pouvoirs locaux. Donc, de temps à autre, je faisais l'aller-retour Strasbourg-Bruxelles. La situation est épouvantable à Strasbourg, il n'y a pas moyen d'avoir un taxi. Cette ville, incontestablement, manque de taxis, ce qui n'est pas le cas à Bruxelles. Nous avons suffisamment de taxis qui eux-mêmes font preuve de beaucoup d'astuces pour se répandre dans les endroits où ils sont susceptibles de trouver une clientèle.

Evidemment — et vous l'avez mis en évidence — il existe une organisation parallèle. J'avoue que cette situation se présente dans tous les pays, à Paris, en Allemagne, en Hollande, à Londres. Il est exact que des contacts privilégiés sont pris notamment avec les grands hôtels. Cependant, une certaine liberté est laissée à cette profession et nous ne pouvons pas tout réglementer et tout contrôler. Ce que nous pouvons imposer, c'est une tarification logique.

Vous avez aussi reparlé, Monsieur Cools, du forfait. Effectivement — nous ne le savons pas officiellement, mais nous avons connaissance de cette pratique —, on donne à un chauffeur une voiture, contre une certaine somme, pour un temps limité, ce qui a pour conséquence qu'il est obligé, pour compenser ce forfait, de travailler un peu plus que les six ou sept heures qu'on serait en droit d'attendre d'un travailleur. Cette situation est réelle.

Actuellement, le nombre de contrôleurs est insuffisant. Nous éprouvons des difficultés à pourchasser ce genre de pratique qui, en définitive, se retourne contre le travailleur lui-même. Dans les prochaines années devrons nous combattre cette situation d'une manière beaucoup plus efficace, parce que cette forme d'exploitation est gênante dans notre société. On a employé le mot «négrier», n'exagérons pas. Un certain nombre de volontaires accomplissent ce travail et quand on parle de douze à quatorze heures par jour, je pense qu'on exagère. Un chauffeur de taxi qui travaille normalement, arrive à faire sa journée en un nombre d'heures régulier. Ce qu'il faut, c'est organiser la profession de manière à respecter toutes les lois et règlements en vigueur dans notre pays.

Vous avez posé une question en ce qui concerne les tarifs privilégiés. Cela existe. Des chèques-taxis ont été, à l'initiative de certaines communes, de certains CPAS, notamment dans l'Agglomération bruxelloise, proposés aux associations, via les CPAS, ou via les ASBL qui s'occupent de handicapés. Par exemple, des chèques-taxis sont proposés et admis par les professions diverses — je dis les professions parce qu'il y a beaucoup de types de taximen dans cette Agglomération — je prends pour exemple une toute dernière opération. Aux environs des fêtes, des bons spéciaux, des tickets de faveur ont été émis afin d'inciter ceux qui s'étaient adonnés à des libations trop généreuses, à pouvoir rejoindre leur domicile sans risques. Cette proposition a été faite à l'ensemble des chauffeurs de taxi, sans résultat probant, parce qu'une partie était d'accord et l'autre pas. Un consensus n'a pas pu être obtenu alors que, dans le reste du pays, l'accord était assez vaste.

Evidemment, chaque profession a le droit d'adhérer ou non. Nous allons toutefois essayer de renouveler ce type d'opération, en tenant compte des remarques judicieuses faites par les exploitants. Il est vrai qu'il n'est pas agréable d'admettre dans son véhicule, à 2 heures du matin, une personne qui a trop bu, qui risque de salir le véhicule, empêchant ainsi de transporter encore d'autres clients pendant le reste de la nuit. Il faut tenir compte des risques et ne pas perdre de vue que dans cette profession existe une réglementation assez précise, interdisant aux chauffeurs de taxis de transporter une personne pouvant causer un trouble ou créer un danger en intervenant de manière inopportune, mettant ainsi éventuellement en péril sa propre vie ou celle du chauffeur.

Il y a des nuances à apporter. L'ensemble du problème n'est pas simple.

Vos questions ont été plus nombreuses que je ne m'y attendais, mais je reviens à ce qui a été dit sur le prix par MM. Cools et Garcia. C'est vrai que certaines ristournes sont accordées, elles sont difficiles à contrôler. Certaines sociétés, certains groupements ou particuliers travaillent au rabais. C'est un autre type de forfait. Une équipe de six contrôleurs ne suffirait pas. Il faudrait en permanence une armée de contrôleurs. Cette situation est toutefois un peu parallèle à ce qui se pratique dans d'autres formes de commerces ou de services. Il est certain que le rabais ne devrait pas être admis, mais il est tout aussi certain qu'il se pratique et de plus, sans que nous puissions le contrôler. Le problème est extrêmement difficile. Soufflez-moi une solution... Mais j'en conclus que cela est contraire à votre affirmation selon laquelle le taxi était plus cher. Si l'on tient compte du tarif pratiqué pour le moment, et si l'on compare avec les autres grandes agglomérations, sans perdre de vue les rabais qui sont consentis, contrairement à votre opinion je crois que le taxi à Bruxelles n'est pas spécialement cher. La comparaison avec certaines villes anglaises, allemandes, hollandaises — c'est moins vrai pour Paris et pour l'ensemble de la France, et en Italie — démontre qu'au total et en général le taxi à Bruxelles n'est pas plus cher.

Vous m'avez dit également que le taxi devrait devenir un moyen de transport commun, ce qui permettrait d'alléger quelque peu la circulation. Je suis entièrement d'accord avec vous. Il est évident que si l'on prenait l'habitude de se déplacer à quatre personnes en louant un seul taxi, on pourrait à la fois gagner du temps et désencombrer partiellement la circulation.

Mais cela n'est pas tout à fait dans nos mœurs. Cela existe dans les pays méditerranéens, et c'est peut-être une solution que nous devrions envisager. Je ne suis pas le premier à y songer, mais il faudrait peut-être encourager la création de taxis collectifs, qui s'ajouteraient aux lignes de bus existantes, aux moments de grande circulation. L'idée devrait être étudiée. Il ne pourrait s'agir ni d'un petit bus ni d'un grand taxi, mais d'un type de voiture adapté, qui est fabriqué par certaines sociétés et utilisé dans les pays méditerranéens.

Pour conclure, je voudrais vous dire que je trouve la profession de chauffeur de taxi éminemment sympathique. N'oublions pas que ces travailleurs connaissent beaucoup de difficultés en raison des conditions difficiles de circulation à Bruxelles.

Et nous sommes là, d'abord pour les aider, et pour essayer de dégager les lignes directrices menant à un large consensus. C'est la raison pour laquelle j'ai pensé à un referendum, car je dois être certain d'être appuyé par une majorité dans une profession. Mais au-delà de cette préoccupation, le but est d'arriver à une amélioration des conditions, d'abord pour les travailleurs, et ensuite pour les usagers. *(Applaudissements.)*

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

De heer Garcia. — Mijnheer de Minister, ik wil u allereerst opnieuw zeer duidelijk herhalen dat het niet in mijn bedoeling lag om eventueel door u begane fouten aan de kaak te stellen of demagogisch op te treden. Ik richtte mijn interpellatie tot u om een aanzet te geven voor de aanzuivering van de huidige toestand. Ik hou trouwens mijn uitgebreide documentatie over dit probleem tot uw beschikking.

Nochtans moet ik u waarschuwen u te hoeden voor de personen van de vroegere agglomeratie-administratie die de afwijzing van het nationaal systeem voor Brussel in voege brachten, afwijzing die aan de oorsprong ligt van de totale verzieking.

Ik laat het aan uw kabinet over om te oordelen of de taxiprijzen al dan niet te hoog liggen. Alleen zeg ik u, dat wat men de klanten voorhoudt als een goede prijs, een grove leugen is en helemaal niet klantvriendelijk is. Binnen Brussel wordt, eenmaal men onder de 18 km/uur rijdt, niet de kilometerprijs van 31 frank per kilometer aangerekend, maar de uurprijs van het wachtgeld dat 560 frank bedraagt en 100 frank hoger ligt dan de prijs in de rest van het land. Het is dus fout als uw administratie beweert dat in Brussel een klantvriendelijke politiek wordt gevoerd aangezien het dagelijks weerkerende fileprobleem de taxichauffeurs meestal noopt tot een snelheid van minder dan 18 km/uur.

U beaamt het bestaan van fraudepraktijken in dat sympathieke milieu van het taxibedrijf. Maar wat betekent het als uw administratie u voorhoudt «que pour assainir la situation et combattre la fraude, il faut tenir compte des réalités du milieu bruxellois»? Mijns inziens kan er geen reden worden ingeroepen om fraude door de vingers te zien. Daarom dring ik bij u op een grondig onderzoek aan. Daarom raad ik u aan ook oor te hebben voor een ander advies dan wat u geregeld hoort.

Ik kan begrijpen dat door de recente installatie van de nieuwe Brusselse instellingen, vertragingen opgelopen zijn om het nationaal wetsontwerp dienaangaande te adviseren. Nochtans zijn wij intussen maart 1990. Die ontwerpen hebben precies tot doel onder meer de fraude te bestrijden en hebben tot doel u de middelen te geven. Ik kan uiteraard begrijpen dat u de Executieve dienaangaande moet raadplegen. Wat ik niet begrijp, is dat u ook het adviescomité wenst te raadplegen. Dit comité is nog niet eens opgericht waardoor u opnieuw tijd verliest. Bovendien hebben dezelfde personen van het nationale adviescomité daarin zitting en die hebben zich reeds akkoord verklaard met het wetsontwerp.

Ik heb u mijn oordeel over het door u gehouden referendum kenbaar gemaakt. Ik meen dat het een fout was, een fout

die vermoedelijk ook is ingegeven door uw administratie. Immers, twee à drie dagen alvorens u besliste het referendum te organiseren, hebt u een advies ontvangen van de leden *to-be* van het nieuwe adviescomité. Zij hebben u hetzelfde gezegd als wat ik u verklaarde, namelijk dat onmiddellijk moet worden overgegaan tot een sanering van het systeem en de toepassing van de 8 pct. om de economische rentabiliteit onmiddellijk waar te maken en te komen tot een economische sanering en een fraudebestrijding. Dat gebeurde twee dagen voor u de enquête hebt gelanceerd.

De Voorzitter. — Mijnheer Garcia, ik verzoek u uw interpellatie niet te herhalen.

De heer Garcia. — Ik rond af, Mijnheer de Voorzitter.

Mijnheer de Minister, dat bewijst, jammer genoeg, dat u het slachtoffer bent van personen die u tijd doen verliezen.

Ik sta tot uw beschikking om met u in dit dossier samen te werken, samen met andere personen dan deze die u nu tot raadgevers dienen om te komen tot een spoedige en definitieve oplossing van een vraagstuk waarvan u verklaarde dat het bijzonder complex is. Maar er is geen enkele reden om het complexer te achten dan in de rest van het land. Er bestaat geen enkele reden om de illegale praktijken voort te zetten.

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

M. Désir, Ministre du Logement, de l'Environnement, de la Conservation de la Nature et de la Politique de l'Eau. — Monsieur Garcia, je n'ai jamais dit que j'admettais la fraude. Il est évident que nous ferons tout pour la combattre. Vous m'avez suggéré de créer une commission d'enquête. Il y a là effectivement une idée que nous pourrions très bien reprendre. Je crois aussi à la nécessité d'un dialogue constant avec une profession qui est complexe. Vous l'avez reconnu vous-même. Je vous remercie de me proposer votre aide puisque vous connaissez particulièrement bien ce sujet.

De Voorzitter. — Het incident is gesloten.

INTERPELLATION DE M. DRAPS A M. HOTYAT, SECRETAIRE D'ETAT ADJOINT AU MINISTRE-PRESIDENT DE L'EXECUTIF, CONCERNANT «L'ETAT DE SALETE ENDEMIQUE DES VOIES PUBLIQUES A BRUXELLES ET LES CARENCES DU SERVICE DES COLLECTES DES IMMONDICES»

Discussion

INTERPELLATIE VAN DE HEER DRAPS TOT DE HEER HOTYAT, STAATSSECRETARIS TOEGEVOEGD AAN DE MINISTER-VOORZITTER VAN DE EXECUTIEVE, BETREFFENDE «DE ENDEMISCHE VUILE STAAT VAN DE OPENBARE WEGEN IN BRUSSEL EN DE TEKORTKOMINGEN VAN DE HUISVUILOPHAALDIENST»

Bespreking

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

Dames en Heren, aan de orde is de interpellatie van de heer Draps aan de heer Hotyat, Staatssecretaris.

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

M. Draps. — Monsieur le Président, Messieurs les membres de l'Exécutif, Chers Collègues, récemment encore l'opinion publique s'est émue suite aux déclarations faites par un commissaire européen ayant l'environnement dans ses compétences, quant à l'état de malpropreté qui singularise Bruxelles par rapport à de nombreuses autres capitales européennes.

Je veux bien admettre qu'il est effectivement difficile de quantifier avec exactitude et de manière scientifique le degré de malpropreté d'une ville. C'est une notion très subjective. Il est cependant aujourd'hui communément admis que l'étranger qui vient à Bruxelles trouve que c'est une ville sale, et que le Bruxellois qui se rend dans d'autres capitales européennes — je pourrais en citer beaucoup — doit constater qu'il y fait plus propre que chez lui.

Je sais que l'Exécutif en est conscient et je tiens à la disposition des représentants de la presse — pour autant que cela soit utile — un reportage photographique saisissant, montrant à quel point, dans certains quartiers, certains jours, Bruxelles peut apparaître, comme une ville du Tiers-monde, sous un aspect particulièrement répugnant par la quantité de déchets divers qui s'amoncellent dans nos rues, sur nos places, nos trottoirs, dans nos parcs publics.

Je viens de dire que l'Exécutif connaissait cette situation. Je crois inutile de rappeler ici les bonnes intentions qui figuraient dans sa déclaration.

J'en cite quelques-unes: le renouvellement du charroi, une propreté de la ville mieux assurée, une meilleure coordination des services de propreté communaux, la répression des versages clandestins. Je pourrais continuer mon énumération. Nous avions effectivement souligné que, sur ce point, nous adhérions totalement au programme et à la volonté de l'Exécutif qui s'installait, de prendre à bras le corps cet important problème qui nuit à l'image de notre Région.

Il faut constater aujourd'hui que rien de concret n'a encore été fait dans ce domaine, où il serait cependant facile d'agir très rapidement, notamment au niveau du personnel, si une volonté politique existait réellement dans ce domaine. Malheureusement rien n'a été fait au cours des neuf mois durant lesquels l'Exécutif a présidé aux destinées de notre Région bruxelloise.

Le changement de titulaire du département n'a rien modifié à la situation. M. D'Hoogh, éphémère Secrétaire d'Etat, a tout juste eu le temps de décrire ses attributions dans une brochure qu'il a fait distribuer largement, de manifester ses intentions et de promettre l'achat de camions-bennes qu'on ne voit toujours pas arriver. Rien n'a été fait au niveau du personnel du service de collecte des immondices dont l'effectif réellement disponible est notoirement insuffisant. D'une part, le cadre du personnel ouvrier affecté à l'enlèvement des immondices est incomplet. De plus, les agents disponibles sont en partie détournés de leurs fonctions. Certains sont détachés dans une série d'organismes dont j'aurai la charité de ne pas citer ici la liste.

Car elle indiquerait de manière très claire que ces détachements sont souvent faits en raison de sympathies politiques, pour ne pas qualifier différemment ce comportement. Je ne dis pas que ces détachements sont exclusivement le fait de l'Exécutif actuel, mais celui-ci a admis la poursuite d'une pratique qui avait été très largement répandue du temps de la

défunte Agglomération. Parmi le personnel restant disponible, 25 p.c. en moyenne sont absents chaque jour. Il s'agit soit d'un absentéisme pur et simple, soit d'absences pour congés, pour maladies ou accidents de travail.

Dès lors, chaque jour, à Bruxelles, une série de tournées de ramassage des immondices initialement programmées sont annulées. Et, encore une fois, le choix des tournées annulées n'est pas toujours fait avec une parfaite objectivité, certaines communes bénéficiant, à tort ou à raison, d'une priorité, d'autres étant systématiquement laissées pour compte en cas d'annulation de collectes. Cette situation se reproduit chaque jour.

Si le service d'enlèvement des immondices connaît une situation désastreuse depuis dix ans, on peut aujourd'hui affirmer que cette situation s'est aggravée depuis que les Ministres socialistes se penchent sur le problème sans y apporter la moindre solution.

Du temps du précédent Exécutif qui relevait encore du Gouvernement national, le Ministre Moureaux a annulé la commande de trente-cinq camions-bennes et n'a rien fait en matière de personnel, si ce n'est l'engagement de quarante intérimaires à une firme T-Services dans des conditions dont on reparlera certainement prochainement.

Un véritable malaise s'est installé dans les services de l'ancienne Agglomération, chargés de la collecte des immondices.

Il est une constatation que vous pouvez faire chaque jour: Bruxelles est plus sale aujourd'hui qu'il y a un an. Les quartiers du centre, notamment, sont de plus en plus sales et la situation dans les quartiers périphériques varie en fonction de la manière dont les autorités communales tentent de se substituer partiellement aux carences de l'Agglomération et de la Région, sous la pression de leur opinion publique locale.

Alors que la propreté publique était un des points importants, qui recueillait le consensus de l'ensemble des formations politiques qui se sont présentées aux élections régionales du 18 juin dernier — on considérait que c'était un objectif prioritaire et que l'Exécutif aurait à cœur de s'y atteler immédiatement —, il faut bien constater qu'aujourd'hui, rien n'a été fait.

L'Exécutif continue à réfléchir, à étudier, mais se contente de changer de responsable en la matière. C'est vraiment la seule action que je peux relever à son actif. On se demande même si cet immobilisme n'est pas voulu pour éviter de toucher à la structure même de l'ancienne Agglomération, en fonction des recettes fiscales qu'elle génère, notamment en matière d'immondices, pour le ramassage desquelles rappelons-le, les Bruxellois continuent à acquitter annuellement une taxe-redevance dont le principe même a souvent été critiqué. Il s'agit, en effet, d'une taxe uniforme enrôlée en fonction des titulaires de compteurs d'électricité. C'est également un aspect sur lequel on devra revenir. Certains membres du Conseil régional l'ont d'ailleurs déjà fait.

Alors que des représentants de mon groupe — M. Hasquin, notamment, à propos de l'immigration et M. De Decker quant au rôle européen de Bruxelles — avaient, au sein de cette Assemblée, manifesté leur désir de centrer nos débats sur les grands défis auxquels notre Région va être confrontée, le Ministre-Président de l'Exécutif, M. Picqué, a reproché, dans la presse, à l'opposition, l'absence de débat sur de grands projets qui vont déterminer l'image de Bruxelles.

L'Exécutif ne devrait-il pas se préoccuper de gérer — je sais que c'est beaucoup plus prosaïque — les différents aspects de la propreté publique à Bruxelles afin de contribuer à l'amélioration de l'image de Bruxelles à laquelle nous sommes tous attachés?

Ainsi, et c'est un détail peut-être, mais qui a des conséquences visibles chaque jour, la nouvelle réglementation de l'Agglomération rendant obligatoires les sacs poubelles n'a apporté aucune amélioration en matière de propreté dans nos rues. Au contraire, suite notamment à l'irrégularité du passage des services de la voirie, qui rend dérisoires les efforts faits par les communes afin de faire respecter les règlements de police en matière de dépôt d'immondices sur les trottoirs, les rues sont jonchées de petits sacs fragiles de toutes dimensions qui sont souvent déchiquetés par les chiens et laissés dans cet état sur les trottoirs. Les ouvriers de l'Agglomération ne disposent pas du matériel nécessaire pour procéder à l'enlèvement du contenu de ces sacs répandus à même le sol et les balayeurs des communes se voient ainsi contraints de passer ensuite pour assurer tant bien que mal la propreté des voiries sans que ce double travail soit coordonné.

L'incertitude qui existe au niveau communal quant au développement d'une politique volontariste d'encouragement, par la Région, aux communes qui font un effort particulier en matière de propreté publique n'incite certainement pas ces dernières à investir dans ce secteur.

Je cite un exemple: les corbeilles à papiers. Un précédent Exécutif a, en l'espèce, pris des initiatives qui n'ont pas été particulièrement heureuses en distribuant aux communes des corbeilles à papiers métalliques qui se sont révélées rapidement être des déchets elles-mêmes et qu'aujourd'hui les communes se sont empressées d'enlever. Il s'agissait d'un produit mal étudié. Incontestablement, si l'on donnait des subsides aux communes pour acheter des corbeilles d'un modèle uniforme, bien étudié quant à sa résistance au vandalisme, ce serait un élément très important qui permettrait une amélioration certaine de la situation, notamment à proximité des écoles ou des arrêts de transports en commun.

Par ailleurs, si l'on incitait les communes à acheter des balayeuses mécaniques de grande ou de petite dimension en les engageant à revaloriser ou à motiver le personnel ouvrier affecté aux tâches ingrates de balayage des voies publiques, si les communes se sentaient soutenues dans cette voie, des investissements importants dans ce secteur se réfléteraient certainement dans les budgets communaux.

En raison de l'incapacité de l'Agglomération d'organiser efficacement la collecte des immondices, je reprends ce que vous évoquiez vous-même dans la déclaration de l'Exécutif, — un des rares points ouverts pour lequel vous admettiez deux solutions, — notamment la possibilité de déléguer à l'avenir aux communes toutes les compétences en matière de propreté publique en ce compris la collecte des immondices, l'ancienne Agglomération, la Région aujourd'hui restant responsable uniquement du traitement des immondices et notamment du fonctionnement de l'usine d'incinération.

Les communes sont, à mon sens, plus proches des habitants et se sentiraient incontestablement plus responsabilisées.

Quel est, en effet, le mandataire communal qui demain, chargé de ce service, le laisserait se détériorer tel qu'il est aujourd'hui? C'est impossible, car la pression de son opinion publique locale ferait en sorte qu'il serait condamné à ne pas laisser perdurer la situation que nous connaissons quotidiennement depuis de très longues années.

J'admets, bien sûr, l'aberration qui consistait antérieurement à voir circuler dans la même rue, à plusieurs reprises, le même jour, des camions d'immondices de différentes commu-

nes en fonction du découpage parfois tortueux de nos limites communales.

Je pense que des accords peuvent se dégager et qu'une certaine forme de coopération entre les communes peut être encouragée par l'Exécutif mais, à mon avis, cette solution de la délégation aux communes, avec transfert des moyens correspondants, de la collecte des immondices pourrait facilement permettre à l'Exécutif de présenter un bilan beaucoup moins négatif dans cette matière. J'estime en effet que les choses se sont aggravées aujourd'hui par rapport à la situation que nous connaissions il y a un an.

Il est évident qu'un seul service desservant une population de près d'un million d'habitants répartis sur une superficie de plus de 16 mille hectares n'est pas à même d'offrir, par sa dimension, une efficacité optimale, celle-ci étant entravée par une certaine dépersonnalisation du fonctionnement, du fait de l'étendue et de la diversité du territoire desservi.

Aujourd'hui, n'ayant toujours pas une vision claire de votre politique, nous sommes contraints d'essayer de percer vos intentions quant à l'organisation future de ce service. Quelle sera sa structure? Comment allez-vous régler les problèmes latents et très graves qui existent au sein du personnel de ce service de l'ancienne Agglomération? Quelle méthode de collecte allez-vous adopter?

Je suis toujours dans l'incapacité, comme je crois la plupart de mes collègues ici, de répondre à ces questions.

J'en terminerai en rappelant le problème aigu que pose l'absence de collectes sélectives depuis l'abandon de celles-ci par l'Agglomération, faute de matériel et de personnel.

L'installation de containers, destinés notamment à la récolte du verre afin de promouvoir son recyclage, pose de nombreux problèmes en milieu urbain.

Le bruit, ces dépôts pouvant avoir lieu de jour comme de nuit, ou la proximité d'immeubles résidentiels ou de sites intéressants sur le plan architectural ont pour conséquence que la présence en grand nombre de ces containers est aujourd'hui fortement critiquée par la population et ne semble pas constituer, dans le cas de Bruxelles, une solution pour cette collecte sélective du verre.

Aucune solution n'existe actuellement, si ce n'est le recours à des firmes privées pour la collecte du papier en vue de son recyclage.

Il en est de même pour les objets encombrants. Dans ce cas, pour lutter tant bien que mal contre le problème endémique des versages clandestins, les communes sont tenues encore une fois de se substituer, avec des moyens limités, au non-exercice par l'Agglomération des compétences qui lui sont spécifiquement octroyées dans le domaine de la collecte des immondices.

Personne ne pourra nier qu'à Bruxelles le tableau de la propreté publique est particulièrement sombre et ceci sous ses différents aspects.

Monsieur le Ministre, nous n'attendons pas, de votre part, l'annonce d'une nouvelle, d'une énième campagne d'information et de sensibilisation de la population. Nous attendons des actions concrètes visant à améliorer globalement un aspect de l'image de Bruxelles, actuellement considérée comme particulièrement négative. *(Applaudissements sur les bancs du PRL.)*

M. le Président. — Je voudrais insister auprès des différents orateurs afin qu'ils respectent leur temps de parole car nous prenons du retard sur notre horaire.

La parole est à M. Adriaens.

M. Adriaens. — Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, Chers Collègues, Monsieur le Secrétaire d'Etat, le problème de la propreté des rues est un de ceux où la démagogie est facile. Je voudrais, tout d'abord, dire que la situation n'est peut-être pas aussi catastrophique que certains veulent le faire croire. Effectivement, certains quartiers connaissent des problèmes mais je n'irai pas jusqu'à dire que Bruxelles est la ville la plus sale d'Europe. Dans ce domaine, il faut raison garder. Certes, on peut certainement faire mieux mais il faut se donner les moyens d'une bonne politique.

A ce sujet, les communes sont très importantes étant donné qu'elles ont le balayage dans leurs compétences. Ce sont elles qui doivent agir en premier lieu et d'une manière cohérente, et la Région devrait œuvrer pour que toutes les communes agissent bien.

A ce propos, il faut constater que leurs choix ne sont pas toujours les meilleurs. Ainsi, il y a deux ans, elles ont reçu une subvention spéciale à affecter à la propreté publique. Or, on a pu constater que nombre d'entre elles avaient acheté de gros engins, des balayeuses, arroseuses... Manifestement, ces machines coûtent très cher et sont quasiment inutilisables dans la plupart des voiries étroites et encombrées par les voitures en stationnement. Ceci ne constituait peut-être pas la bonne solution. Il aurait fallu, selon nous, mettre plutôt l'accent sur l'engagement de balayeurs et de personnel supplémentaire, qui peut effectivement rendre les rues beaucoup plus propres.

Evidemment, il faut que ces ouvriers soient motivés, encadrés et qu'on répartisse leur travail de manière judicieuse, car on constate, assez souvent, dans certains communes, qu'ils sont envoyés dans les quartiers chics, où il n'y a presque rien à faire et où ils chassent la dernière feuille qui traîne tandis que l'on néglige des quartiers défavorisés où le problème de la propreté est réel. Il faudra également, dans de nombreuses communes, permettre des engagements nouveaux car, depuis plusieurs années, les communes ne pouvaient plus recruter de personnel et des manques flagrants se font sentir là aussi.

Un autre problème, dont à parlé M. Draps, est celui des poubelles publiques, des corbeilles à papier. Dans certains quartiers, celles-ci font cruellement défaut tant et si bien que les rares qui y existent sont vite débordantes. A ce sujet, je voudrais signaler l'initiative de la Ville de Bruxelles qui étudie actuellement, avec un appel d'offres très large, la meilleure possibilité de doter ses artères des poubelles les mieux adaptées. Cette étude se fait en concertation avec d'autres communes ainsi qu'avec la Région bruxelloise. Un jury d'examen est prévu, qui jugera du *design* des poubelles et de leur meilleure adaptabilité aux fonctions qu'on leur souhaite.

La Région devrait soutenir cette initiative et, une fois la poubelle idéale trouvée pour Bruxelles-Ville, d'autres communes pourraient se joindre à cette initiative et profiter ainsi de certaines économies d'échelle.

Je voudrais dire un mot des objets encombrants. C'est un secteur qui relève des communes ou de la Région. La réalisation récente, par la régionale bruxelloise d'Ecolo, d'une petite brochure sur les possibilités de récupération à Bruxelles d'objets encombrants, a montré que les situations étaient très différentes de commune à commune, allant de systèmes assez pratiques à quasiment rien du tout. Il y aurait donc là aussi un effort à faire par toutes les communes pour se doter d'un système de récupération des objets encombrants parce que, en cas de carence en ce domaine, on assiste à une multiplication des dépôts clandestins et des dépôts sauvages qui, finalement

posent problème, doivent être enlevés, nettoyés par la commune ou la Région.

Pour ce qui concerne l'action de la Région proprement dite, je ne reviendrai pas ici sur ce que j'ai dit au cours d'une précédente interpellation. D'une manière générale, il faut trouver le moyen d'appliquer le principe du pollueur-payeur et développer en parallèle les possibilités de récupération et de recyclage, bien plus que cela ne se fait aujourd'hui et même de ce que vous prévoyez de faire à moyen terme.

J'insiste aussi sur la nécessité de développer une police de l'environnement efficace et, pourquoi pas, une augmentation du montant des amendes.

Enfin, pour les quartiers commerciaux et touristiques du centre-ville, une troisième tournée de ramassage des immondices devrait être prévue le week-end. Le délai est trop long entre les deux tournées de semaine. Le week-end, les poubelles s'amoncellent dans certains quartiers. Une troisième tournée, le week-end, permettrait l'enlèvement des poubelles dans les quartiers touristiques, poubelles qui débordent souvent, preuve qu'elles sont manifestement trop peu nombreuses ou trop petites.

Voilà donc des propositions pour l'avenir. J'espère que vous en appliquerez quelques-unes.

Il conviendrait aussi, comme l'a dit M. Draps, de réorganiser le service de collecte des immondices dont le personnel actuel est souvent démotivé. De sacs-poubelles restent plusieurs jours sur les trottoirs. Les immondices ne sont pas ramassées. Il en découle une malpropreté de plus en plus grave, dont l'effet boule de neige rend la ville de plus en plus sale. Il faut donc absolument résoudre ce problème d'insuffisances de tournées de ramassage. J'ai l'impression qu'à court et moyen termes, beaucoup de choses peuvent être faites sans difficulté et sans gros investissements. J'espère que dans votre réponse, Monsieur le Ministre, nous verrons l'esquisse de ces solutions.

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

M. Hotyat, Secrétaire d'Etat adjoint au Ministre-Président de l'Exécutif. — Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, vous me permettrez de commencer ma réponse en m'adressant plus particulièrement à l'honorable interpellateur.

Monsieur Draps, j'ai appris par la presse du 7 mars dernier que vous étiez devenu mon homologue en tant que Ministre fantôme de la propreté publique de l'Exécutif fantôme libéral de notre Région. J'ai pris acte avec intérêt de votre spécialisation. Ensuite, j'ai appris par la presse du 20 mars, que vous étiez devenu le Ministre fantôme de l'immigration au sein du Gouvernement fantôme libéral de notre pays et ce, sans abandonner votre Ministère régional!

M. Draps. — Je n'étais pas candidat.

M. Hotyat, Secrétaire d'Etat adjoint au Ministre-Président de l'Exécutif. — Vous n'êtes d'ailleurs pas le seul PRL bruxellois à cumuler ainsi des Ministères fantômes régional et national. M. De Decker et M. Hasquin vous accompagnent.

M. Draps. — Ils ne sont pas payés!

M. Hotyat, Secrétaire d'Etat adjoint au Ministre-Président de l'Exécutif. — Le PRL, friand de cumuls, recrée ainsi la situation d'avant l'installation de notre Région. Mais tout n'est-il pas permis aux fantômes? *(Applaudissements sur les bancs socialistes).*

Ceci dit, Monsieur Draps, je suis très heureux d'être à cette tribune, en chair et en os, pour vous répondre. En effet, vous avez déclaré à la pressé, lors de la présentation de votre Exécutif fantôme, que vous tentiez en vain de m'interpeller, ce qui, pour un lecteur non informé des subtilités du fonctionnement de nos Assemblées, peut laisser entendre que je ne souhaitais pas vous répondre.

M. Draps. — On ne souhaitait pas mettre mon interpellation à l'ordre du jour.

M. Hotyat, Secrétaire d'Etat adjoint au Ministre-Président de l'Exécutif. — Il n'en est rien et je vais vous le prouver. Mais il n'en reste pas moins que le procédé est discourtois. Vous saviez bien que ce n'est pas l'Exécutif qui fixe l'agenda du Conseil mais bien son Bureau et que, depuis l'introduction de votre demande d'interpellation, les seuls jours disponibles pour tenir des réunions publiques des Assemblées bruxelloises ont été réservés à l'Assemblée communautaire francophone qui les a d'ailleurs épuisés.

Cette mise au point faite, que l'opinion publique s'inquiète de l'état de malpropreté de certaines voiries de Bruxelles, le fait est évident. Mais il est abusif d'en appeler aux propos tenus par le Commissaire européen à l'Environnement, M. Carlo Ripa di Meana, lors de sa conférence de presse du 8 février dernier. En effet, vérification faite, ce commissaire européen a fait le bilan de l'application par les pays membres des directives européennes en matière d'environnement, et particulièrement en ce qui concerne la protection de la nature, la pollution de l'eau et le traitement des déchets. Il constatait que la Belgique, dans son ensemble, était coupable de 47 infractions sur les 362 cas constatés.

En ce qui concerne en particulier notre ville, le Commissaire déplorait l'absence de stations d'épuration des eaux usées et le rejet direct de celles-ci dans la Senne. A cet égard, vous savez que l'Exécutif a décidé de remédier à cette situation et le Ministre Désir est encore intervenu récemment sur le sujet.

Il apparaît donc que le Commissaire européen ne s'est pas exprimé sur ce que vous appelez «l'état de saleté endémique des voies publiques à Bruxelles». Si je veux bien reconnaître que Bruxelles ne peut prétendre au prix d'excellence en la manière, d'autres villes européennes ne sont pas mieux placées qu'elle ou le sont moins bien encore. J'ai noté la réflexion qui m'a paru fort raisonnable de M. Adriaens: «Si la situation n'est pas satisfaisante, il ne faut pas non plus parler de situation catastrophique. Il faut aussi rechercher les responsabilités.» J'en parlerai tout à l'heure.

Venons-en maintenant à l'essentiel de votre interpellation. Vous faites allusion à la déclaration de l'Exécutif concernant le charroi, l'amélioration de la propreté de la ville, la coordination des services communaux, le versage clandestin, etc. Cette déclaration de l'Exécutif que vous présentez comme un catalogue de «bonnes intentions» est en fait un programme d'action, visant à développer une politique dynamique.

Cette politique doit se développer au départ d'une situation fort peu satisfaisante: en bref, on l'a déjà dit, une administration déstructurée, un personnel qui a été maltraité, donc démotivé, un outil inadapté. En effet, des années durant, ce personnel a vu son recrutement bloqué. Il a été empêché de poursuivre une carrière normale par des promotions régulières. Tous les dépôts, sauf un, sont devenus vétustes. En ce qui concerne le charroi, vous vous rappellerez M. Draps, que, hormis pour l'année 1984, aucun plan rationnel de renouvellement du charroi n'a été possible de 1982 à 1985, malgré de multiples dossiers introduits à la tutelle de l'époque.

Nous payons encore aujourd'hui les conséquences d'une politique conduite pendant des années par vos amis.

Face à ce lourd bilan et compte tenu des premières analyses, initiatives et expériences menées par mon prédécesseur, j'ai indiqué à cette tribune, peu de jours après ma prestation de serment, que l'action de redressement s'étalerait sur le court, le moyen et le long termes et que la première phase viserait à obtenir de premières améliorations dès 1990.

Je puis d'ores et déjà vous citer les premières améliorations programmées: la mise en place des brigades d'intervention issues des expériences de ramassage du week-end — je réponds ainsi à la remarque de M. Adriaens —; la poursuite du dialogue avec tous les interlocuteurs concernés — communes, STIB, travaux publics, plan vert, — entamé par mon prédécesseur; l'adaptation des horaires afin d'assurer la permanence du service sur le terrain, ce qui implique, cela va de soi, une politique de personnel, de lutte contre l'absentéisme et d'organisation des congés, notamment; le renouvellement du charroi selon un planning cette fois rationnel.

Je citerai encore: la mise en place d'un service de communication interne et externe performant à la fois; le développement de synergies avec d'autres services publics régionaux comme, par exemple, la STIB dans le domaine de la maintenance des véhicules: le premier véhicule rénové est sorti, voici peu, de ses ateliers; le renforcement et la restructuration de la ligne hiérarchique; l'informatisation du service, qui est inexistante; la création d'un service social propre, doté de moyens; le développement, en direction du public, d'actions importantes de sensibilisation.

Je n'entrerai pas ici dans le détail de ces mesures. La réalisation de beaucoup d'entre elles étant liée à l'adoption du budget de 1990, c'est normalement à l'occasion de l'examen de ce dernier que cet exposé aura lieu.

Je voudrais cependant, après vous avoir entendu, insister sur le fait que les compétences héritées de l'ancienne Agglomération ne recouvrent pas tous les aspects de ce que l'on appelle la propreté publique.

M. Adriaens l'a déjà souligné. Aux communes incombe la charge du balayage régulier, de la vidange des corbeilles, du rappel de l'obligation du respect des règlements communaux sur le nettoyage des trottoirs par les habitants.

La Région a d'ailleurs déjà mené, en direction des communes, des actions d'incitation et d'aide financière. Une dotation complémentaire au Fonds des communes a permis à celles-ci de disposer, depuis 1986, de 383 millions de francs. C'est ainsi qu'à Bruxelles-Ville, avec laquelle nous sommes en étroit contact, les poubelles dont il a été question seront achetées avec la subvention de 1989. Donc, l'autonomie et l'initiative communales peuvent se manifester, si elles le souhaitent.

Quant au sac poubelle, indiscutablement, son utilisation présente, pour l'accomplissement du service, des avantages de manutention, d'économie de gestes, de déplacements et donc, de temps.

Toutefois des inconvénients subsistent et vous les avez cités. Les sacs sont souvent victimes des mœurs gourmandes des félidés et des canidés errants. A cet égard, j'attire votre attention sur une particularité du règlement d'Agglomération en la matière, l'article 5, paragraphe 2, que je cite: «Les sacs peuvent être déposés dans un abri ou dans une poubelle.» Cela permettait d'éviter l'épandage d'ordures sur la voie publique, tout en ne changeant rien à l'économie de temps que je viens d'évoquer.

A propos de l'épandage des ordures sur la voie publique, je vous signale que les nouveaux véhicules qui sortent peu à peu, à raison d'un tous les dix jours, sont pourvus de pelles, ramassettes et balais et que les véhicules anciens en seront progressivement dotés.

Il est vrai que l'Exécutif régional avait indiqué deux voies: le retour aux communes de l'organisation de la collecte des immondices et la création d'un service à gestion séparée. C'est cette dernière voie qui a été choisie.

Il est apparu plus rationnel et plus économique de conserver une structure cohérente de collecte sur l'ensemble du territoire régional. En effet, seule une telle organisation permet notamment de planifier et d'harmoniser l'utilisation du charroi, d'organiser au mieux les tournées, d'optimaliser par l'informatique la gestion de ces tournées et les arrivées à l'incinérateur et de rationaliser les infrastructures en adaptant le nombre de dépôts, les secteurs, etc. D'ailleurs, c'est cette solution globale qui a été adoptée par les autres grandes agglomérations urbaines.

Vous avez parlé, Monsieur Draps, du problème des conteneurs de verre. Il est vrai que ces conteneurs ont pour inconvénient le bruit. Toutefois, des communes qui en étaient dépourvues en ont demandé. Il est évident que si l'on pouvait imaginer une solution économique qui supprime les inconvénients, nous y serions ouverts mais jusqu'à présent, cette solution n'a pas encore été trouvée.

Monsieur Draps, en quelques mois, il aura été porté, au service de la propreté publique et aux besoins qu'il a à rencontrer plus d'attention par notre Exécutif que pendant bien des années — et je ne doute pas que vous conserviez la nostalgie de certaines d'entre elles.

Vous supposez également que l'on évite de toucher à la structure de l'ancienne Agglomération pour des raisons de taxation. Il n'en est rien: structure et taxation constituent des problèmes distincts. La restructuration est en cours; quant à la taxation, le Ministre du Budget en traitera au moment de la discussion du budget des Voies et Moyens 1990.

Voilà, Honorable Collègue, ma réponse. Elle ne correspond pas à l'image d'immobilisme que vous et vos amis du cabinet fantôme vous efforcez de donner de l'Exécutif, mais cet Exécutif, lui, est bien réel et il agit! *(Applaudissements sur les bancs socialistes.)*

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

M. Draps. — Monsieur le Président, Monsieur le Secrétaire d'Etat, je serai très bref dans ma réplique. Il est clair — et je ne l'ai pas nié dans mon interpellation — que l'Exécutif actuel a hérité d'une situation très compromise en ce qui concerne l'organisation du service de collecte d'immondices de la défunte Agglomération. Cette situation est avant tout la conséquence de 18 ans de gestion absolument catastrophique de l'Agglomération de Bruxelles. Ce n'est que très tardivement — vers 1982-1983 — que la Région a essayé, devant le gouffre financier que représentait l'Agglomération, d'arracher à celle-ci un plan d'assainissement que ni vos amis, ni les Ministres appartenant à ma formation politique ne sont parvenus à obtenir avant que l'Agglomération ne disparaisse purement et simplement de par son absorption par l'actuelle Région.

Mon intention n'était donc pas de vous reprocher de ne pas avoir amélioré, en neuf mois, l'efficacité globale du service. Comme vous l'avez dit, il y a le court, le moyen et le long terme et il n'est pas possible d'acquérir en neuf mois le matériel nécessaire pour réformer complètement un service. J'estime

néanmoins qu'une série de mesures à court terme auraient déjà dû être prises pendant cette période. Aujourd'hui, vous annoncez des mesures pour 1990: je m'en réjouis mais je le répète, depuis neuf mois, rien n'a été fait, et sur ce point, vous ne m'avez pas démenti.

Demain encore et pour longtemps, les commerçants du centre de la ville — je pense plus particulièrement à l'îlot sacré — seront prudents en organisant eux-mêmes, par un recours à une société privée, le service de collecte des immondices et en ne faisant pas confiance aux services de l'Agglomération.

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

M. Hotyat, Secrétaire d'Etat adjoint au Ministre-Président de l'Exécutif. — Monsieur le Président, je tiens à formuler une remarque qui me paraît fondamentale: tout le monde étant d'accord sur le diagnostic, le moment n'est-il pas venu d'en terminer avec les polémiques sur le passé? Nous en avons suffisamment parlé. Le travail auquel nous sommes attelés est important.

En conclusion de l'intervention de M. Draps, je dirai seulement ceci: comme nous l'avons dit, les mesures que nous préconisons sont étroitement liées à l'adoption du budget 1990, le budget 1989 ayant été hérité de l'ancienne Agglomération. C'est essentiellement à partir de ce moment-là que l'on pourra observer des améliorations.

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

QUESTIONS ORALES

MONDELINGE VRAGEN

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

Aan de orde zijn de mondelinge vragen.

QUESTION ORALE DE MME MOUZON A M. PICQUE, MINISTRE-PRESIDENT DE L'EXECUTIF, CONCERNANT «L'INVENTAIRE ET LA PUBLICATION EVENTUELLE DE LA REGLEMENTATION RELEVANT DES COMPETENCES DE L'AGGLOMERATION»

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW MOUZON TOT DE HEER PICQUE, MINISTER-VOORZITTER VAN DE EXECUTIEVE, BETREFFENDE «DE INVENTARIS EN DE EVENTUELE BEKENDMAKING VAN DE REGLEMENTERING DIE ONDER DE BEVOEGDHEDEN VAN DE AGGLOMERATIE VALT»

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

Mme Mouzon. — Monsieur le Président, Monsieur le Ministre-Président, Chers Collègues, ma question concerne aussi l'exercice des compétences d'Agglomération. A plusieurs reprises déjà, tantôt en Commission, tantôt en séance publique, les membres de ce Conseil ont eu la promesse de Ministres et de Secrétaires d'Etat, d'obtenir la communication de toute la réglementation d'Agglomération. J'entends par là l'ensemble des décisions prises par le Conseil ou le Collège d'Agglomération, y compris les budgets et les comptes, à l'exception bien sûr des décisions à portée individuelle. Cependant, comme sœur Anne, je ne vois rien venir!

Il serait cependant plus rationnel que les services de l'Agglomération collationnent cette réglementation et nous la communiquent étant donné qu'elle n'est pas publiée au *Moniteur belge*.

Ne pensez-vous pas qu'il serait utile pour nos travaux que nous disposions de cette réglementation? Si elle ne fait pas l'objet d'une codification particulière, pourrait-elle du moins, être communiquée et contenue dans un document officiel du Conseil?

Si vous partagez mon point de vue, quel sera, à votre avis, le délai de publication de cette codification?

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

M. Picqué, Ministre-Président de l'Exécutif. — Monsieur le Président, il est vrai qu'il existe, à l'Agglomération, un recueil de la réglementation adoptée par le Conseil. Je trouve que cette suggestion est tout à fait intéressante. Elle peut d'ailleurs être utile aux travaux de l'Assemblée.

Comme je l'ai déjà dit à l'honorable membre, j'ai pris les dispositions nécessaires pour que cette documentation soit transmise aux membres du Conseil.

A la question concernant le délai, j'affirme à l'honorable membre, que le transmis se fera dans les meilleurs délais! *(Rires.)*

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

QUESTION ORALE DE M. SIMONET A M. CHABERT, MINISTRE DES FINANCES, DU BUDGET, DE LA FONCTION PUBLIQUE ET DES RELATIONS EXTERIEURES, CONCERNANT «LES CONDITIONS DU TRANSFERT AU MINISTERE DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE DE FONCTIONNAIRES ET DE MATERIEL ISSUS DES DEPARTEMENTS NATIONAUX»

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER SIMONET TOT DE HEER CHABERT, MINISTER BELAST MET FINANCIËN, BEGROTING, OPENBAAR AMBT EN EXTERNE BETREKKINGEN, BETREFFENDE «DE VOORWAARDEN VAN DE OVERHEVELING VAN AMBTENAREN EN MATERIEEL VAN DE NATIONALE DEPARTEMENTEN NAAR HET MINISTERIE VAN HET BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJK GEWEST»

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

M. Simonet. — Monsieur le Président, Messieurs les Ministres, Chers Collègues, vous n'ignorez pas que la régionalisation et la restructuration de l'Etat belge se concrétisent également par le transfert d'agents des Ministères nationaux vers les services des Exécutifs communautaires et régionaux, dont l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale.

Je voudrais évoquer la question du transfert des agents du Ministère des Travaux publics, où il semblerait que ce transfert se soit effectué sans tenir compte des souhaits des agents

concernés mais parfois même, pour certains services, sans avoir égard aux critères d'efficacité et de compétence des fonctionnaires pour s'en référer à une sélection quasi exclusivement politicienne que le PRL dénonce une nouvelle fois.

En ce qui concerne les services qui ont été intégralement transférés aux Régions — il s'agit par exemple, du Bureau des Ponts, de l'Administration des Routes sauf exceptions, de l'Administration des Voies hydrauliques sauf exceptions,... —, il apparaît que les transferts de personnel se sont effectués d'office, sans que les fonctionnaires puissent marquer leur préférence pour la Région wallonne, la Région flamande ou la Région bruxelloise.

Soit...

En revanche, de nombreux services ont été quasi intégralement transférés. Il s'agit de services aussi importants que les services techniques généraux tel le primordial service juridique des marchés, le service technique des marchés ou le service du contentieux général.

Dans ces services également, en vertu de l'article 2 de l'arrêté royal du 25 juillet 1989, les transferts se sont effectués d'office vers le Ministère de la Région bruxelloise sauf la possibilité — toute théorique nous le verrons — pour les agents de faire part de leur volonté de demeurer au sein du Ministère national.

Il semble hélas que dans les faits, le prescrit de l'arrêté royal n'ait pas été mis en application. Les agents transférés du Ministère des Travaux publics vers notre Région l'auraient pour la plupart été par la «bande» — si j'ose dire —, les fonctionnaires de tel ou tel parti de la majorité étant discrètement sollicités pour tel service du Ministère de la Région bruxelloise où leur présence paraissait utile ou souhaitable à ce parti.

C'est une pratique qui, si elle est exacte, est regrettable.

Et, je déplore, pour ma part et au nom des libéraux, que les transferts ne se soient pas opérés à la demande des agents intéressés, dans les limites bien évidemment des intérêts du service, ce qui aurait été un gage plus sûr de compétence et de motivation.

Il est anormal que dans des services tels que le service juridique des marchés ou le contentieux général, on ait d'emblée écarté le volontariat dans les transferts, le volontariat n'existant, et encore dans une certaine mesure seulement, que pour le maintien à la cellule nationale. En outre, je le répète, dans les faits, il semble que ce maintien ait été pratiquement imposé aux agents. En effet, les listes d'emplois maintenus dans la cellule nationale ont été taillées sur mesure en fonction de critères dont le souci de répartition politique n'était, c'est le moins qu'on puisse dire, pas exclu, c'est en tout cas ce qui apparaît à la lecture des annexes à la circulaire du Secrétaire d'Etat Dupré adressée à ses chefs de service en date du 23 octobre 1989.

Il semblerait d'ailleurs que cette circulaire ne fasse référence pour les services quasi intégralement régionalisés, qu'à un transfert vers la Communauté flamande ou la Région wallonne. On se demande bien ce qu'il advient de la Région bruxelloise.

C'est pourquoi je voudrais savoir s'il est exact que, par exemple pour le service juridique des marchés, aucun transfert officiel d'un fonctionnaire du service national n'ait été effectué. Si c'est exact, je voudrais qu'on m'explique comment peut fonctionner efficacement le secteur important des marchés publics en Région bruxelloise.

A cet égard, il paraîtrait que le service juridique régional soit totalement désorganisé. Un transfert aurait été effectué depuis l'Administration des Bâtiments, sur quel critère de compétence? On se le demande. Mais le fonctionnaire transféré n'aurait pas encore pris son service.

Les deux autres agents seraient un ancien coopérant d'Afrique qui aurait donc dû passer directement de la savane à l'espace Bruxelles-Europe et un fonctionnaire devenu illico membre du cabinet du Ministre Thys. Et ce n'est pas là qu'un exemple. C'est vrai apparemment aussi pour le contentieux général.

Alors, je pose la question: comment de tels services peuvent-ils fonctionner correctement au sein de l'Administration régionale?

Quelle est la structure bruxelloise des anciens services nationaux du Ministère des Travaux publics?

A cet égard, je voudrais faire part des plus vives inquiétudes libérales. Nous nous demandons où reste le rapport, l'audit sur la restructuration de l'Administration régionale qui a été confiée à deux consultants grassement payés, de l'aveu même de l'Exécutif, et qui aurait dû être déposé il y a déjà trois mois.

Des rumeurs alarmantes circulent toutefois quant aux principes qui inspireront ce rapport. Il semblerait que ces consultants, dans la foulée l'Exécutif, aient l'intention de «dégraisser» au maximum l'Administration régionale qui se trouverait ainsi réduite à un simple squelette des services généraux.

Parallèlement à ce dégraissage, on créerait de nouveaux para-régionaux qui assumeraient les rôles anciennement dévolus aux fonctionnaires, mais au sein desquels les agents seraient recrutés sans tenir compte des règles en vigueur dans la Fonction publique. On imagine le malaise qui existe à l'heure actuelle parmi les fonctionnaires qui sont sacrifiés sur l'autel de la particratie et qui devront subir des nominations — article 18 — déguisées.

Dernier point, et j'en termine, j'aimerais savoir comment s'y effectue la régionalisation des machines et du matériel technique souvent très performants et très coûteux qui doivent, je présume, être transférés aux différentes Régions.

Je pense, par exemple, aux ordinateurs et à l'équipement informatique, aux appareils de photographie et de photogrammétrie, au contenu des laboratoires d'analyse, au charroi routier, aux appareils de mesure de qualité béton et bitume,...

Le Ministre pourrait-il m'indiquer où on en est à cet égard et veiller dans toute la mesure du possible à ce que notre Région ne soit pas lésée?

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

M. Chabert, Ministre des Finances, du Budget, de la Fonction publique et des Relations extérieures. — Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, en réponse à la question de M. Simonet, je vous informe que le transfert de membres du personnel à l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale est régi par l'arrêté royal du 28 décembre 1989, qui modifie l'arrêté royal du 25 juillet 1989, déterminant les modalités de transfert du personnel des Ministères aux Exécutifs des Communautés et des Régions.

La procédure de désignation des effectifs transférés a été menée à l'initiative du Ministre ou Secrétaire d'Etat dont dépend le département d'origine. Pour les Travaux publics, il s'agit du Secrétaire d'Etat aux Réformes institutionnelles, chargé de la restructuration de ce Ministère.

Les projets d'arrêtés de transfert ont été approuvés par le Conseil des Ministres après avis de l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale.

Les transferts ont eu lieu en deux phases: d'abord du département d'origine vers le Ministère de la Région bruxelloise; ensuite de ce Ministère aux services de l'Exécutif, Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale.

En ce qui concerne la cession de patrimoine immobilier, la procédure est moins avancée. Elle fait l'objet de la lettre circulaire du 9 mars du Premier Ministre.

En bref, le petit mobilier et matériel d'utilisation individuelle suivent le personnel transféré. Le gros matériel des services intégralement régionalisés suit le sort de ce service. Le gros matériel en utilisation partagée fait l'objet d'un partage équivalent. Le gros matériel donne lieu à un inventaire contradictoire soumis au visa de l'inspection des Finances.

M. Simonet m'a posé plusieurs autres questions, qui relèvent plus de l'interpellation que de la question orale. Je ne puis y répondre immédiatement, mais j'apporterai des éléments de réponse partiels tout à l'heure, au cours de ma réponse à M. Cornelissen, qui m'interrogera sur le transfert du personnel du département des Travaux publics vers l'Exécutif bruxellois.

En ce qui concerne ses questions sur l'audit, je voudrais dire à M. Simonet qu'elles sont intéressantes mais prématurées. En effet, le rapport de l'audit ne sera déposé que fin mars, et ce n'est qu'après ce dépôt qu'une discussion pourra avoir lieu ici, au sein de cette Assemblée.

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

QUESTION ORALE DE MME CREYF A M. HOTYAT, SECRETAIRE D'ETAT ADJOINT AU MINISTRE-PRESIDENT DE L'EXECUTIF, CONCERNANT «LES FOURS D'INCINERATION DE DECHETS A NEDER-OVER-HEEMBEEK»

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CREYF TOT DE HEER HOTYAT, STAATSSECRETARIS TOEGEVOEGD AAN DE MINISTER-VOORZITTER VAN DE EXECUTIEVE, BETREFFENDE «DE AFVALVERBRANDINGSOVEN IN NEDER-OVER-HEEMBEEK»

M. le Président. — Mevrouw Creyf heeft het woord voor het stellen van haar vraag.

Mevrouw Creyf. — Mijnheer de Voorzitter, Heren Ministers, Mijnheer de Staatssecretaris, Dames en Heren Collega's, uit een onderzoek van het Instituut voor Mijnuitbating van de ULB en bekend geraakt via een krant op 5 maart ll., blijkt dat de huisvuilverbrandingsoven in Neder-Over-Heembeek vliegas uitstoot dat belast is met zware metalen die de volksgezondheid bedreigen. Ook bevat de bodemas van deze oven, waarin het huisvuil van de Brusselse Agglomeratie wordt verbrand, zeer hoge concentraties aan zware metalen en andere schadelijke stoffen.

Volgens een Europese richtlijn van 21 juni 1989 ter vermindering van door bestaande installaties voor de verbranding van stedelijk afval veroorzaakte luchtverontreiniging zal de afvalverbrandingsoven van Neder-Over-Heembeek uiterlijk op 1 december 1996 moeten voldoen aan de Europese emissiegrenswaarden.

Gezien de bestaande installatie reeds een vergunning heeft van vóór 1 december 1990, en gezien het hier een grote afvalverbrandingsinstallatie betreft met een maximale capaciteit van ten minste 6 ton afval per uur, zal de afvalverbrandingsoven van Neder-Over-Heembeek tegen 1 december 1996 onderworpen worden aan dezelfde voorwaarden als die welke aan nieuwe verbrandingsinstallaties worden gesteld.

Wil de oven van Neder-Over-Heembeek voldoen aan de opgelegde normen, dan zal men tijdig moeten starten met de aanpassingen, en zal dit grote investeringen vragen.

Aan het bevoegde lid van de Executieve wil ik het volgende vragen:

Hoe snel voorziet het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest de Europese richtlijn ter zake om te zetten in de wetgeving voor het Brusselse Gewest?

Hoe voorziet het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest de fysieke uitvoering van de noodzakelijke aanpassingen vóór 1 december 1996? Is hierover iets voorzien in het contract met de exploitant?

Hoe zal het investeringsprogramma verlopen?

Wat zal het effect zijn op de kostprijs van de huisvuilverbranding en hoeveel daarvan zal doorgerekend worden aan de Brusselse gezinnen?

En tenslotte, hoe groot is de dioxine-uitstoot in de rookgassen van de oven en wat is het effect ervan voor de volksgezondheid?

Worden dienaangaande ook immissiemetingen verricht op de omliggende gronden in het Vlaamse Gewest en zoniet waarom niet?

De Voorzitter. — De heer Hotyat, Staatssecretaris, heeft het woord.

De heer Hotyat, Staatssecretaris toegevoegd aan de Minister-Voorzitter van de Executieve. — Mijnheer de Voorzitter, mijn Collega Didier Gosuin zal de vraag betreffende de omzetting van de Europese richtlijnen in Brusselse wetgevende en reglementaire teksten behandelen. Ik geef antwoord op de andere door u gestelde vragen.

De concrete toepassing van deze Europese richtlijnen op de huisvuilverbrandingsoven zal de plaatsing van een aanvullend rookverwerkingssysteem vereisen. Meerdere technologische oplossingen zijn beschikbaar. Ze kunnen in twee groepen onderverdeeld worden:

— deze die de rookgassen zuiveren door middel van droogwassing;

— deze die de natte wassing gebruiken.

De voordelen van deze verschillende zuiveringswijzen moeten zorgvuldig afgewogen worden zowel wat de prestaties betreft als wat de investeringskosten, de werkingskosten en de mogelijkheden voor de verwijdering van de verbrandings- en zuiveringsoverschotten betreft.

Alle bestaande parameters worden nu in een technische werkgroep besproken, dit op initiatief van mijn kabinet en in aanwezigheid van een vertegenwoordiger van mijn voor milieu bevoegde Collega. De besluiten van deze werkgroep moeten het voor de Executieve mogelijk maken algemene richtlijnen te bepalen rekening houdend met de andere noodzakelijke investeringen.

La Région bruxelloise se doit, en effet, de disposer d'une filière cohérente et complète pour l'élimination des déchets ménagers et assimilés.

Les investissements nécessaires sont en partie déjà prévus. en 1990.

L'échéancier de la réalisation des travaux tiendra notamment compte d'une programmation rationnelle des autres investissements décidés au niveau de la filière d'élimination des déchets, ainsi que de l'indisponibilité temporaire des fours pendant le montage des équipements complémentaires. Cette indisponibilité conduira, en cas d'insuffisance de capacité, à la mise en décharge temporaire, sans traitement, d'une partie des immondices récoltées.

Il est manifeste que le lavage complémentaire des fumées entraînera une augmentation significative — on évoque un doublement — du coût de l'incinération. Il est prématuré d'avancer actuellement des chiffres précis.

La production de dioxines par les installations d'incinération des immondices fait l'objet de beaucoup de commentaires, notamment par suite des études néerlandaises sur la contamination du lait produit, en pâture, dans un rayon de moins d'un kilomètre autour d'incinérateurs municipaux.

Afin de cerner avec précision le problème, il importe d'en rappeler l'essentiel.

Sans entrer dans le détail de la complexité des formules chimiques, il convient de savoir que lorsqu'on parle de dioxines, on s'intéresse à une famille de 75 dérivés de toxicité fort variable, plus judicieusement nommés polychloro-paradibenzodioxines ou PCDD. Les scientifiques y associent en plus 135 isomères de propriétés voisines regroupés sous le nom polychlorodibenzofuranes, ou PCDF.

A cette diversité de composition, imparfaitement représentée par une valeur globale de concentration, s'ajoute la difficulté du niveau extrêmement faible, bien que parfois significatif, des concentrations. Celles-ci s'expriment en effet en millième de million, soit l'ordre du milligramme par tonne, lorsqu'on parle d'émission ou même en millième de la grandeur précédente, lorsqu'on parle de contamination de l'environnement.

Vous concevrez ainsi plus aisément que les laboratoires susceptibles de procéder à des analyses fiables sont rares. En Belgique seuls le Centre nucléaire de Mol et un laboratoire de l'Université de Liège paraissent susceptibles de répondre valablement à des demandes, encore que le concours des quelques laboratoires étrangers spécialisés s'avèrent utiles. De surcroît, lorsqu'il s'agit d'échantillonnage dans une cheminée, des prélèvements de plus de trois heures sont nécessaires compte tenu des faibles quantités en cause. La variabilité des émissions, établies par différentes expériences et en voie d'explication à partir du détail des réactions chimiques et de la connaissance des intermédiaires réactionnels, impose par ailleurs de nombreux échantillonnages pour obtenir une gamme de résultats tant soit peu représentatifs.

Avant d'entreprendre une telle campagne, forcément onéreuse, il convient d'en apprécier l'utilité sur base des données scientifiques présentes. Selon la littérature spécialisée, la température de combustion et l'humidité des déchets influencent fortement la production des PCDD et PCDF. A ce niveau, les températures atteintes dans nos fours, de 850 °C à 1 000 °, constituent un élément favorable.

Par ailleurs, comme il s'avère que les dioxines restent absorbées sur les particules solides, les filtres électrostatiques en place contribuent largement à réduire les émissions. Les concentrations en PCDD et PCDF déjà faibles en haut des cheminées subissent encore une réduction sous l'influence des facteurs météorologiques — dispersion, précipitation par les pluies, dégradation par le soleil.

Des études de toxicité, dans le détail duquel notre assemblée ne peut entrer aujourd'hui, permettent de conclure, compte tenu d'équivalents toxiques entre les multiples isomères présents, que l'exposition directe de la population par inhalation de particules est négligeable. Les problèmes éventuels se situent au niveau d'une contamination potentielle de la chaîne alimentaire via le lait des vaches qui paissent autour de certains incinérateurs.

Compte tenu de l'environnement de notre usine, cette incidence particulière ne se pose pas. Néanmoins, nous sommes attentifs, mon collègue Gosuin et moi-même aux réunions à ce sujet qui se tiennent à l'initiative du secrétaire d'Etat national compétent en matière de denrées alimentaires.

Monsieur le Président, puis-je vous suggérer de passer la parole à mon collègue Didier Gosuin pour lui permettre de compléter ma réponse?

De Voorzitter. — Het woord is aan de heer Gosuin, Staatssecretaris.

De heer Gosuin, Staatssecretaris toegevoegd aan de Minister belast met Huisvesting, Leefmilieu, Natuurbehoud en Waterbeleid. — Mijnheer de Voorzitter, de vuilverbrandingsoven van het Brusselse Gewest moet uiterlijk 1 januari 1996 conform zijn aan de EG-richtlijn van 21 juin 1989.

Op 9 juni 1989, heeft de voorgaande Executieve een besluit getekend hetwelke de uitbatingsvergunning zodanig aanpast dat wij vanaf 1 oktober 1991 conform zouden zijn aan de Europese richtlijn.

Het zou vlug blijken dat deze beslissing werd genomen zonder enige voorafgaande kritische ontleding van de huidige situatie en zonder een duidelijke planning wat het beheer van het afval betreft.

In feite moet een huisvuilbeheer rekening houden met het geheel van parameters, inbegrepen het huisvuil dat moet worden verbrand.

Een globaal overzicht van deze problematiek is van primordiaal belang voor enige investering in deze materie.

Wij zijn geen voorstander van een aanpak die, de technische overwegingen negerend, slechts kan leiden tot het slecht werken van de installaties wat verspillingen en bijkomende kosten met zich brengt.

In samenwerking met de Staatssecretaris, de heer Hotyat, werd ten einde de noodzakelijke aanpassingsmaatregelen voor de installaties van de vuilverbrandingsoven te evalueren, een werkgroep gesticht.

Wij hebben aan de Executieve een ontwerp van ordonnantie inzake afval voorgelegd dat over korte tijd zal worden besproken in de Raad.

Dit ontwerp van ordonnantie impliceert de totstandkoming van een globaal plan voor het afvalbeheer.

Het BIM is belast met de uitwerking daarvan.

Daarentegen zal er in de eerstvolgende weken aan de Executieve een besluit worden voorgelegd hetwelke de formele omzetting van de door het geachte lid bedoelde richtlijn verzekert.

Het Staatssecretariaat voor Leefmilieu bestudeert voor het ogenblik, in samenwerking met de Agglomeratie, een investeringsprogramma met betrekking tot het afvalplan.

De Voorzitter. — Mevrouw Creyf heeft het woord.

Mevrouw Creyf. — Heren Ministers, het was niet mijn bedoeling om hier een technische discussie uit te lokken. Mijn vraag betrof vooral hoe en wanneer de Executieve de aanpassingen van de Europese richtlijnen zal starten. Ik heb begrepen dat dit een zeer moeilijk proces zal zijn.

Wat het dioxine betreft, wijs ik erop dat het evenmin in mijn bedoeling lag om de discussie aan te gaan of dioxine al dan niet gevaarlijk is. Mijn vraag luidde — en daarop heb ik geen antwoord gekregen —: «Wordt de dioxine-uitstoot van de oven van Neder-Over-Heembeek gemeten? Indien zij gemeten wordt, hoe groot is de uitstoot?»

De Voorzitter. — Het incident is gesloten.

PROJETS DE REGLEMENT

Dépôt

ONTWERPEN VAN VERORDENING

Indiening

M. le Président. — L'Exécutif a déposé les projets de règlement suivants:

— Projet de règlement contenant les Voies et Moyens du budget de l'Agglomération de Bruxelles pour l'année budgétaire 1990 (n° A-36/1-89/90).

— Projet de règlement contenant le budget des Dépenses de l'Agglomération de Bruxelles pour l'année budgétaire 1990 (n° A-35/1-89/90).

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

De Executieve heeft de volgende ontwerpen van verordening ingediend:

— Ontwerp van verordening houdende de Middelen van de begroting van de Agglomeratie Brussel voor het begrotingsjaar 1990 (nr. A-36/1-89/90).

— Ontwerp van verordening houdende de Uitgavenbegroting van van de Agglomeratie Brussel voor het begrotingsjaar 1990 (nr. A-35/1-89/90).

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

Cette Commission se réunira le 24 avril.

Les documents relatifs à ces deux projets seront expédiés aux membres dès ce soir afin d'éviter de mélanger la discussion des douzièmes provisoires avec celle du budget lui-même, les débats au sujet de ce dernier devant d'abord avoir lieu en commission avant de se tenir en séance plénière.

Deze vergadering komt op 24 april bijeen.

De documenten betreffende deze twee ontwerpen zullen vanavond nog naar de leden worden verzonden om de bespreking van de voorlopige twaalfden gescheiden te houden van die van de begroting zelf. De debatten over de begrotting moeten trouwens eerst in de commissie plaatsvinden voor ze in de plenaire vergadering gevoerd worden.

PROJET D'ORDONNANCE AJUSTANT LE BUDGET DES VOIES ET MOYENS DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE POUR L'ANNEE BUDGETAIRE 1989 (Nos A-29/1 ET 2)

PROJET D'ORDONNANCE AJUSTANT LE BUDGET DU MINISTERE DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE POUR L'ANNEE BUDGETAIRE 1989 (Nos A-30/1 ET 2)

PROJET DE REGLEMENT OUVRANT DES CREDITS PROVISOIRES POUR LES MOIS D'AVRIL ET MAI 1990 A VALOIR SUR LE BUDGET DE L'AGGLOMERATION POUR L'ANNEE BUDGETAIRE 1990 (Nos A-31/1 et 2)

Discussion générale conjointe

ONTWERP VAN ORDONNANTIE HOUDENDE AANPASSING VAN DE MIDDELENBEGROTING VAN HET BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJK GEWEST VOOR HET BEGROTINGSJAAR 1989 (NRS. A-29/1 EN 2)

ONTWERP VAN ORDONNANTIE HOUDENDE AANPASSING VAN DE BEGROTING VAN HET MINISTERIE VAN HET BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJK GEWEST VOOR HET BEGROTINGSJAAR 1989 (NRS. A-30/1 EN 2)

ONTWERP VAN VERORDENING HOUDENDE OPENING VAN VOORLOPIGE KREDIETEN VOOR DE MAANDEN APRIL EN MEI 1990 DIE IN MINDERING KOMEN VAN DE BEGROTING VAN DE AGGLOMERATIE VOOR HET BEGROTINGSJAAR 1990 (NRS. A-31/1 EN 2)

Samengevoegde algemene bespreking

M. le Président. — L'ordre du jour appelle la discussion générale des deux projets d'ordonnance et du projet de règlement.

Aan de orde is de algemene bespreking van de twee ontwerpen van ordonnantie en van het ontwerp van verordening.

La discussion générale est ouverte.

De algemene bespreking is geopend.

La parole est au rapporteur, M. de Patoul.

M. de Patoul, rapporteur. — Monsieur le Président, Messieurs les Ministres, Chers Collègues, je préciserai d'abord que vous trouverez les chiffres essentiels dans le document. Il me semble néanmoins important de dégager de l'exposé du Ministre l'augmentation globale de 925,7 millions par rapport

aux prévisions initiales et de 644,6 millions par rapport à la réestimation d'avril 1989.

Un tableau très clair à la page 3 vous indique manifestement que ces changements sont essentiellement dus à la modification dans le droit d'enregistrement — 175 p.c. par rapport au montant initialement prévu — et à une modification des droits de succession, soit 82,6 p.c. par rapport au montant initialement prévu.

Quant aux dépenses, il me semble essentiel de dégager que le crédit supplémentaire sollicité s'élève à 856,9 millions et que la réduction proposée se monte à 655 millions. Le feuilleton 1989 présente donc une majoration nette de 201,9 millions. Cet ajustement représente 0,67 p.c. sur un budget de dépenses de 30 milliards 60 millions.

Au cours de la discussion de ce projet, un membre de la Commission a mis en évidence que l'ajustement arrivait tardivement. Le Ministre à précisé qu'en réalité, il ne disposait pas des chiffres des recettes avant le 16 janvier de cette année. Ce problème ne se posera plus, d'après le Ministre, lorsque la Région disposera de sa propre trésorerie.

Un membre a fait part aussi de son inquiétude par rapport à l'avenir et en particulier par rapport au problème de l'effet boule de neige. Le Ministre a partagé cette inquiétude et souligné qu'il faut mener selon lui une politique volontariste pour ramener les habitants à Bruxelles et ainsi augmenter la part de l'IPP localisée à Bruxelles.

Un autre membre de la Commission a abordé le problème de la participation financière des fonctionnaires européens et des diplomates. Le Ministre a répondu que ce point était à l'étude au sein de l'Exécutif.

L'ensemble du projet d'ordonnance a été adopté par 8 voix contre 2.

De Voorzitter. — Het woord is aan de heer Beghin, rapporteur.

De heer Beghin, rapporteur *(op de tribune).* — Mijnheer de Voorzitter, Heren Ministers, Collega's, de bespreking van het ontwerp van verordening houdende de opening van voorlopige kredieten voor de maanden april en mei 1990 die in aanmerking komen voor de begroting van de Agglomeratie voor het begrotingsjaar 1990 in de Commissie verliep vlot, kort en bondig. Aangezien het aan de commissarissen gevraagde verslag laattijdig werd ingediend, het begrotingsevenwicht dient te worden nageleefd en de begroting 1990 in dezelfde vorm als de gewestbegroting zal worden voorgesteld, kon de begroting van de Agglomeratie voor het begrotingsjaar 1990 niet in maart 1990 worden voorgelegd. Op vraag van de Commissie heeft de Minister van Financiën en Begroting de voornoemde redenen voor de vertraging nader toegelicht.

Alhoewel de Commissie betreurde dat de vooropgestelde termijn niet kon worden nageleefd, kan zij begrip opbrengen voor de moeilijkheden die de Executieve bij het opstellen van de agglomeratiebegroting heeft ondervonden. Het vermelde ontwerp werd derhalve door de Commissie met 8 stemmen voor bij 2 onthoudingen aangenomen.

De Voorzitter. — Minister Chabert heeft het woord.

De heer Chabert, Minister belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt en Externe Betrekkingen. — Mijnheer de Voorzitter, allereerst bedank ik de beide verslaggevers voor het puike verslag.

In de Commissie van Financiën had ik de gelegenheid uitvoerig in te gaan op de inhoud van de twee aanpassingsbladen die u vandaag ter goedkeuring worden voorgelegd. Deze stukken zijn van relatief belang om twee redenen:

Ten eerste, zij zijn op begrotingsvlak de afsluiting van het eerste jaar van het bestaan van ons Gewest onder het nieuwe institutionele statuut dat het door de staatshervorming heeft verkregen;

Ten tweede, door de inhoud ervan worden de basisgegevens die voor de uitwerking van de oorspronkelijke begroting 1989 gediend hebben in gunstige zin gewijzigd.

Ik breng die basisgegevens bondig in herinnering:

De oorspronkelijke begroting van de uitgaven die 30 miljard 60 miljoen beliepen was gedekt door de volgende middelen:

Opbrengst van de personenbelasting:	21 143,9 miljoen
Gewestbelastingen:	6 780,2 miljoen
Twee bijzondere dotaties:	836,5 miljoen
Leningsmachtiging:	1 300,0 miljoen
	30 060,6 miljoen

Die leningsmachtiging ten bedrage van 1,3 miljard wordt door de centrale overheid terugbetaald in de vorm van 10 annuïteiten.

De aanpassing van de ontvangsten en uitgaven wijzigt op een gevoelige en positieve wijze dit basisschema zoals dit voortvloeide uit de financieringswet en wel om de volgende redenen: de gewestelijke ontvangsten (afkomstig van de zes gewestbelastingen) zijn gestegen met 926 miljoen terwijl de uitgaven slechts met 202 miljoen zijn toegenomen vergeleken bij de oorspronkelijke begroting 1989.

Wat de aanpassing van de ontvangsten betreft, heb ik in de Commissie een tabel overhandigd die de evolutie van de zes gewestbelastingen aantoont. De evolutie van de immobiliënmarkt in Brussel tijdens het jaar 1989 heeft vanzelfsprekend een belangrijke weerslag gehad op onze begroting aangezien de registratierechten in uitzonderlijke mate zijn gestegen. Onze inkomsten zouden uitstekend zijn geweest indien — dat is de keerzijde van de medaille — de successierechten, tweede meest belangrijke belasting wat het volume betreft, eenzelfde beweging hadden gevolgd. Zulks was niet het geval. Het was evenmin het geval in het Vlaamse Gewest. Het steeds meer in trek zijnde gebruik om gehele of gedeeltelijke schenkingen van het patrimonium tussen levenden te doen ten einde aan de successierechten te ontsnappen is daar niet vreemd aan.

In het begin van de maand december 1989 had ik aangekondigd dat het aanpassingsblad van de uitgaven een overgangsblad zou zijn zonder bijkomende kost. Zulks is niet het geval aangezien er in twee sectoren bijkomende kredieten worden gevraagd: 110 miljoen in de tewerkstellingssector voor de tewerkstelling van bijkomende arbeidskrachten en 95 miljoen voor de werking van de Gewestraad.

Vier andere sectoren zijn betrokken bij de begrotingsaanpassingen: de kabinetskredieten, de ruimtelijke ordening, de economische expansie en de gemeentelijke informatica. In die gevallen gaat het om kredietoverdrachten die geen bijkomende last tot gevolg hebben.

En conclusion, je puis dire que la première année d'existence de notre Région s'est déroulée, sur le plan budgétaire, dans des conditions favorables.

Par l'accroissement de nos recettes directes, le mécanisme de financement a été modifié en permettant de réduire sensible-

ment la faculté d'emprunter que nous impose la loi du 16 janvier 1989 sur le financement des Communautés et des Régions.

Le bénéfice réside donc dans le fait que l'annuité remboursée par l'Etat central l'est sur le montant théorique d'emprunt, que la Région emprunte ou pas. La Région n'a pas emprunté et recevra donc un bonus supplémentaire pour les dix prochaines années.

Il est important d'attirer l'attention des conseillers sur cet acquis et plus particulièrement de ceux d'entre vous qui s'inquiétaient du mécanisme pervers de la loi de financement mettant la Région devant l'obligation d'emprunter ou de préfinancer ses dépenses de sorte qu'elle allait être rapidement confrontée avec un effet «boule de neige», impossible à juguler.

Le Ministre des Finances et du Budget, s'abstient aujourd'hui de tout triomphalisme en conclusion de cette première année d'existence. Il est néanmoins satisfait de constater que l'Exécutif a bien géré ses moyens financiers 1990 et n'a nullement hypothéqué l'avenir.

Het aanvragen van nieuwe voorlopige twaalfden op de agglomeratiebegroting 1990 zou voor sommige leden van de Raad aanleiding kunnen geven tot verwondering en door andere leden kunnen beschouwd worden als een vlucht voorwaarts.

Ik breng die kritiek op die toestand zelf uit opdat u beter zou begrijpen dat het aanvragen van nieuwe voorlopige twaalfden een conservatoire technische daad is, louter bedoeld als administratieve voorzorgsmaatregel rekening houdend met het feit dat de begroting 1990 van de Agglomeratie door de Executieve werd goedgekeurd en in het begin van de week is overgemaakt aan de diensten van de Raad om te worden neergelegd. Ik durf dan ook hopen dat de leden van de Gewestraad het de Executieve niet kwalijk zullen nemen deze voorlopige twaalfden te hebben aangevraagd. Deze aanvraag, ik herhaal het, geschiedt louter *pro forma.*

L'essentiel se trouve en effet ailleurs. Il se trouve dans le dépôt d'un budget qui rompt — en ce qui concerne l'Agglomération — radicalement avec le passé. Cette rupture aura lieu à la fois au niveau de la forme et du fond. Ce document est le fruit d'une réflexion globale qui a été entreprise à la fin de l'année 1989. Le budget est l'aboutissement d'une collaboration étroite entre les différents cabinets ministériels concernés par la problématique et les experts chargés d'un audit.

Comme l'a annoncé le Président, l'Exécutif développera longuement dans quelques semaines et d'abord en Commission les choix fondamentaux qu'il a opérés quant à l'avenir de l'Institution, tant sur le plan institutionnel que financier.

Les grandes lignes que l'Exécutif a arrêtées seront soumises à votre approbation à l'occasion de la discussion budgétaire qui se déroulera très prochainement.

Le budget sera déposé sous la législation en vigueur en matière de comptabilité de l'Etat. La référence, à l'avenir, à la loi du 28 juin 1963 sur la comptabilité de l'Etat facilitera, en outre, le passage vers la création d'organismes d'intérêt public sur lesquels le contrôle administratif et budgétaire sera instauré, par référence également, à la législation nationale. Il s'agit de la loi du 16 mars 1954.

Mijnheer de Voorzitter, het debat zal moeten plaatsvinden wanneer de agglomeratiebegroting u zal worden voorgelegd. De breuk met de Agglomeratie zal in die begroting tot uiting komen. Bij die gelegenheid zullen fundamentele vragen moeten worden besproken. Ik hield eraan om u nu reeds de fundamentele keuzes van de Executieve mede te delen. Die zullen wellicht een interessant debat in de Raad op gang brengen. Tot zover vragen wij u om onze aanvraag tot voorlopige twaalfden goed te keuren, waarvan het belang wel heel relatief is geworden. *(Applaus.)*

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

M. André. — Monsieur le Président, Messieurs les Ministres, Chers Collègues, permettez-moi également de féliciter les rapporteurs pour leurs documents très objectifs et le rapport qui nous a été transmis aujourd'hui.

Quant à moi, c'est avec grand intérêt que j'ai écouté l'exposé du Ministre des Finances.

Vous savez, Monsieur le Ministre, à quel point je m'attache à suivre vos démêlés avec les finances de notre Région.

Si votre tâche n'est pas aisée, croyez bien que la mienne ne l'est guère plus, tant vous êtes avare d'informations quand il s'agit d'apprécier la situation financière exacte de notre Région.

Heureusement que vous et vos Collègues êtes plus diserts devant la presse que devant notre Assemblée.

Ainsi, en rassemblant minutieusement les déclarations des différents membres de l'Exécutif — certaines doivent parfois m'échapper tant elles sont nombreuses — on se rend compte combien elles sont contradictoires et combien peu vous maîtrisez la situation.

Ainsi, pour le budget 1989 dont vous venez de nous parler, le 15 décembre 1989, vous faisiez, Monsieur le Ministre, voter par cette Assemblée, le budget des Voies et Moyens 1989.

L'année 1989 était pratiquement écoulée au moment du vote (il restait 15 jours); aussi n'avions-nous pas, à l'époque, discuté vos prévisions en matière de recettes fiscales ... imaginant — naïvement sans doute — que vous aviez pris soin d'actualiser vos chiffres.

C'est fin novembre, que le Ministère des Finances a revu les estimations de rendement des différents impôts régionaux.

Il vous aurait donc été loisible, Monsieur le Ministre, de vous les procurer au lieu de nous faire voter un budget dépassé par les événements.

En effet, pour 2 des 6 impôts régionalisés (en fait pour les 2 plus importants) des différences notables apparaissent.

Moins 675 millions pour les droits de successions, soit près de 18 p.c. de moins que le montant que vous nous annonciez à la mi-décembre.

Heureusement pour vous, vous bénéficiez miraculeusement de 1 333 millions de plus pour les droits d'enregistrement, soit près de 55 p.c. de plus que ce que vous avanciez il y a 3 mois ...

Bonne affaire! me direz-vous ...

Bonne affaire pour vous, Monsieur le Ministre, mais pas pour la Région ...

En effet, tout observateur un peu attentif à l'activité immobilière à Bruxelles, sait que 1989 a été une année exceptionnelle pour le marché immobilier. Avec pour conséquence des mutations de propriétés sans précédent pour la Belgique.

Tous les notaires vous le diront: 1989 a été une année folle.

Proportionnel au volume de transactions immobilières, il n'est donc pas étonnant que le montant des droits d'enregistrement ait connu un chiffre record en 1989.

Mais les données du marché ont changé depuis. L'emballement est terminé. Si le marché de l'immobilier de bureaux reste soutenu — il s'agit essentiellement de nouvelles constructions, donc non soumises aux droits d'enregistrement — le marché du résidentiel, est quant à lui, en train de connaître un sérieux repli.

Nombreux sont ceux qui, frustrés pendant des années par un rendement insuffisant (voire négatif) de leurs avoirs immobiliers, ont profité de la hausse du marché, en 1989, pour vendre leurs biens.

Tant pis pour les retardataires, mais le marché n'est plus porteur: des professionnels estiment à 30 p.c. la baisse du prix en résidentiel depuis le début de l'année.

Certes, on peut encore attendre quelques bonnes rentrées en matière de droits d'enregistrement pour le 1er trimestre de cette année, conséquence de la signature de compromis de vente dans le courant du dernier trimestre de 1989.

Mais pour les trois derniers trimestres de 1990 et pour 1991, on risque d'enregistrer un effondrement de ces recettes fiscales.

En outre, la hausse actuelle des taux d'intérêts ne fera qu'amplifier ce phénomène.

Ainsi, Monsieur le Ministre, compte tenu des 205,9 millions de dépassement des dépenses, ... si vous n'aviez pas été providentiellement sauvé par le «boom» immobilier ..., votre budget 1989 aurait dérapé de près de 900 millions (890,3 millions pour être plus précis)!

Vous avez tant décrié la hausse des loyers induite par l'emballement immobilier qui risquait de faire fuir les habitants de notre Région, et donc les contribuables, et ainsi réduire les recettes à l'impôt des personnes physiques.

Et pourtant, paradoxalement, c'est cette envolée des prix de l'immobilier en 1989 qui vous a permis de boucler votre budget.

Autrement, toutes choses égales par ailleurs, suivant l'expression consacrée en théorie économique, vous auriez dû emprunter 900 millions de plus ... aggravant de la sorte une dette régionale que vous avez déjà tant de mal à digérer.

Qu'on en juge!

A la mi-décembre, vous annonciez une dette régionale ... en fait le titre du tableau que vous aviez joint en annexe de l'excellent rapport du budget des Voies et Moyens rédigé par M. Harmel, portait pudiquement l'intitulé: «Aperçu de la situation de la dette».

Bref, à l'époque, vous n'aperceviez que 41,2 milliards de dette.

A cette même époque, c'était le 15 décembre, je faisais le calcul pour vous, et vous situais la dette régionale aux alentours de 80 milliards.

Vous n'aviez, à ce moment-là, pas réagi à mon propos, Monsieur le Ministre, estimant sans doute qu'il était exagéré. Monsieur le Ministre, il a fallu un récent article de presse rappelant ces chiffres pour que vous rédigiez un communiqué de presse précisant que la dette régionale n'était que de ... 60 milliards (59,9 précisiez-vous).

Avec 18,7 milliards de plus que ce que vous annonciez le 15 décembre dernier, vous avez déjà fait la moitié du chemin, Monsieur le Ministre.

45 p.c. de plus en 3 mois, soit une inflation de 15 p.c. par mois, digne des taux d'inflation expérimentés couramment en Argentine ou au Brésil ...

Mais soyons sérieux! Rien que sur la base de vos déclarations et celles de vos Collègues devant cette Assemblée, ou encore à la presse, j'arrive à un total de 80,6 milliards.

Je tiens le tableau à votre disposition.

Malheureusement, ce n'est sans doute pas fini, certaines dettes sont encore sous-estimées et les 80 milliards seront probablement allégrement dépassés.

Malheureusement, disais-je, parce que je ne m'en réjouis pas. Je ne me réjouis pas, Monsieur le Ministre, d'avoir raison. J'aurais sincèrement préféré, pour notre Région, que vous me donniez tort.

Non seulement vous ne l'avez pas fait, mais vous ne donnez pas l'impression de contrôler la situation et ... ça, c'est beaucoup plus grave ...

Enfin, le contrôle budgétaire, s'annonce! Peut-être profiterez-vous de l'occasion pour reprendre les finances régionales en mains et décider les mesures d'assainissement qui s'imposent.

En tout cas, face à une telle situation, toute révision qui se solderait par une augmentation du solde net à financer et donc de la dette régionale, serait purement et simplement inacceptable.

Votre marge de manœuvre se réduit, Monsieur le Ministre! Gare aux dérapages!

Déjà en ce qui concerne l'expansion économique, M. Grijp ne me démentira pas, vous allez devoir faire face à des demandes de crédits supplémentaires.

On pouvait s'y attendre: notre Collègue, Marc Cools, et moi-même, l'avions annoncé au Ministre de l'Economie lors de la discussion budgétaire.

Sincèrement, Monsieur le Ministre des Finances, je ne voudrais pas être à votre place.

Vous allez devoir ramener à la réalité certains de vos Collègues qui tantôt par idéologie, tantôt par mégalomanie voudraient voir la Région s'occuper de tout.

Le rôle des pouvoirs publics est avant tout de délimiter les règles du jeu, les règles de la vie économique et sociale et non pas d'intervenir à tout bout de champ — et parfois à l'encontre d'une logique économique inéluctable — comme opérateur industriel ou immobilier.

Ainsi pour ne prendre qu'un exemple récent parmi les décisions de l'Exécutif: est-ce le rôle de la Région de devenir actionnaire d'une nébuleuse financière active dans le domaine de l'édition et de l'imprimerie?

On dit de vous que vous avez du courage, Monsieur le Ministre. Vous allez en avoir besoin, de courage ... de courage politique du moins!

Quant à nous, nous resterons très vigilants. En ce qui concerne les crédits provisoires pour les mois d'avril et mai 1990 en faveur de l'Agglomération que vous nous proposez de voter, notre Assemblée avait octroyé, le 15 décembre dernier, à la demande du Ministre des Finances des crédits provisoires à l'Agglomération pour le 1er trimestre 1990, sur base de

l'engagement de l'Exécutif de présenter le budget 1990 de cette institution début mars au plus tard.

Déjà, à l'époque je m'étais inquiété de l'absence de dépôt du budget de l'Agglomération 1990 en même temps que celui de la Région. Je vous rappelais par la même occasion les articles 48 et 47, § 4, de la loi spéciale du 12 janvier 1989 relative aux Institutions bruxelloises qui précisent, à suffisance, la confusion d'autorité et la confusion financière qui existe, par la loi, entre la Région et l'Agglomération.

Des pans entiers de moyens financiers peuvent ainsi «voyager» entre les deux budgets.

Il me semblerait et il me semble toujours indécent d'étudier sérieusement le budget de la Région sans étudier en même temps celui de l'Agglomération et vice versa.

Vous aviez à l'époque, Monsieur le Ministre des Finances, plaidé votre cause en argumentant du peu de temps dont vous aviez disposé pour déposer un budget «crédible» de l'Agglomération.

Vous vous étiez toutefois engagé à permettre le vote de ce budget avant la fin du 1er trimestre afin d'éviter de recourir à de nouveaux crédits provisoires.

C'est avec beaucoup d'intérêt que j'attendais le dépôt de ce budget 1990 ... Or, à ce jour, nous n'avons toujours rien vu venir. En Commission, vous aviez annoncé le dépôt de ce budget pour le 17 de ce mois, soit avant la discussion des crédits provisoires. Aujourd'hui, le 22 mars, nous n'avons toujours pas ce budget.

M. Chabert, Ministre des Finances, du Budget, de la Fonction publique et des Relations extérieures. — Le 17 mars était un samedi. Nous avons déposé le budget à la première heure du premier jour ouvrable suivant le 17 mars, soit le 19 mars à 8 h 30 du matin.

M. André. — Monsieur le Ministre, je m'étonne alors — et je me tourne vers le Président — que nous n'ayons pas encore aujourd'hui ce document avant la discussion des crédits provisoires.

Bien au contraire, vous venez aujourd'hui demander à notre Assemblée d'octroyer deux mois supplémentaires de crédits provisoires et ... c'est à la presse que vous confiez les grandes lignes du budget que vous n'arrêtez pas de nous annoncer pour bientôt.

Aussi, une fois encore, est-ce sur base d'articles de presse qu'il nous aura fallu travailler.

M. Chabert, Ministre des Finances, du Budget, de la Fonction publique et des Relations extérieures. — Cela n'est pas vrai. Vous avez la primeur. J'ai refusé d'en parler aux journalistes, réservant la primeur au Conseil régional, ce qui est normal. Je n'ai donc rien confié à la presse.

M. André. — Monsieur le Ministre, les informations que j'ai, je les ai lues dans la presse. Je ne pourrai travailler que sur cette base. Je vous citerai deux ou trois articles de presse, du 7 mars notamment, que je vous ferai parvenir si vous avez des doutes à ce sujet.

De vos différentes déclarations, du moins celles reprises dans la presse, je retiens déjà quatre éléments:

1° Le budget de l'Agglomération sera présenté sous la même forme que le budget régional; vous l'avez dit en Commission, c'est vrai;

2° D'importants glissements sont opérés entre l'Agglomération et la Région ou d'autres para-régionaux;

3° La dette de l'Agglomération est nettement supérieure à celle que vous estimiez le 15 décembre dernier;

Vous le disiez, Monsieur le Ministre, dans un autre article de presse.

4° L'équilibre budgétaire serait atteint par une augmentation de taxe. Vous voyez que je reste prudent. Du moins, c'est ce que nous avons pu lire.

Sans préjuger du débat que nous aurons lorsque ce budget sera enfin examiné par la Commission des Finances d'abord... par le Conseil ensuite, permettez-moi de revenir sur ces différents points.

1° Le budget de l'Agglomération sera présenté sous la même forme que le budget régional. Vous pensez bien, Monsieur le Ministre, que je m'en réjouis puisque, le 15 décembre dernier, je demandais au Conseil de reporter le vote du budget ajusté de 1989 pour la raison principale qu'il n'était pas présenté dans la forme requise par la loi.

Vous aviez, à l'époque, balayé mon argumentation et fait voter ce budget sous forme de budget communal.

Franchement, je trouve que vous ne manquez pas de culot, en nous disant aujourd'hui que le budget de l'Agglomération 1990 sera présenté sous la forme du budget régional parce que la loi du 12 janvier 1989 a modifié les dispositions budgétaires applicables à l'Agglomération. Cette loi était déjà en vigueur en décembre, Monsieur le Ministre.

Derrière ce problème de forme, se cache toutefois un problème de fond beaucoup plus grave.

En effet, les systèmes comptables d'application pour les communes et pour l'Etat (et donc la Région) sont fondamentalement différents.

L'exercice du contrôle budgétaire par le Conseil régional (au même titre d'ailleurs que le contrôle des comptes d'une entreprise privée par son Assemblée générale) ne peut s'effectuer convenablement que s'il y a continuité sur le plan des méthodes comptables utilisées.

Aussi, lorsqu'il y a passage d'un système comptable à un autre, est-il non seulement utile mais tout à fait nécessaire de disposer d'une année charnière sous l'ancienne et la nouvelle présentation comptable.

Personnellement, j'aurais souhaité que ce double exercice soit fait sur l'année 1989; mais je pourrais me contenter d'une double présentation du budget 1990.

Or, si j'en crois vos récentes déclarations en Commission des Finances, lors de l'examen du projet de règlement ouvrant de nouveaux crédits provisoires pour l'Agglomération, telle n'est pas votre intention.

Tout au plus vous engagez-vous, je cite vos propos exacts: «.... A soumettre aux conseillers un tableau comparatif pour les grands postes».

L'Agglomération aura fonctionné pendant cinq mois, en 1990, sur base de crédits provisoires constitués d'autant d'autorisations de dépenses qu'il y a d'articles inscrits au budget de l'année précédente, à savoir 1989. Or, le budget 1989, comme je viens de le rappeler, a été présenté sous forme de budget communal.

Donc, ne fût-ce que pour pouvoir permettre le contrôle, par notre Assemblée, des dépenses des cinq premiers mois de

1990, est-il impératif de disposer d'une version «communale» du budget de l'Agglomération. Excusez-moi d'être insistant, Monsieur le Ministre, mais cela résulte toujours de votre erreur de décembre. Si vous aviez, à l'époque, présenté le budget Agglomération sous forme de budget régional, votre tâche — et la nôtre — serait aujourd'hui plus aisée.

Par ailleurs, au moment où d'importantes restructurations vont modifier fondamentalement les services et les missions de l'Agglomération, il est impératif que notre Conseil puisse suivre et comprendre comment ces modifications s'inscrivent dans le budget. Nous devons pouvoir comparer, poste par poste, les budgets 1989 et 1990.

En tous cas, en ce qui concerne le groupe PRL, je puis vous assurer, Monsieur le Ministre, que nous vous demanderons de justifier, article par article, ancienne et nouvelle version comptable. Nous ne pouvons nous contenter d'une grande mystification qui ferait disparaître, comme par enchantement, le déficit de l'Agglomération sans savoir d'où il vient et surtout où il va.

2° Par ailleurs, d'importants glissements sont opérés entre l'Agglomération et la Région ou d'autres pararégionaux.

Si j'en crois vos déclarations à la presse, l'Exécutif compte recentrer l'Agglomération sur ses missions principales. Très bien! J'attends de voir comment cela se réalisera en pratique; mais sur le plan du principe, je suis d'accord avec vous. Vous voyez que cela m'arrive.

Pour ce faire, vous annoncez d'importants transferts de missions et de personnel, tantôt vers la Région elle-même, tantôt vers la STIB, si j'en crois vos déclarations sur l'entretien du charroi de l'Agglomération par les services techniques de la STIB. Mais, Monsieur le Ministre, ces transferts importants, s'ils vont incontestablement alléger le budget de l'Agglomération, vont, *de facto*, alourdir le budget de la Région directement ou indirectement, ainsi un aggravement du déficit de la STIB se répercutera inévitablement sur la subvention que lui octroie la Région. C'est le principe des vases communicants que je signalais déjà en décembre dernier.

J'imagine donc, Monsieur le Ministre, qu'en même temps que le budget 1990 de l'Agglomération, vous nous présenterez un feuilleton d'ajustement du budget de la Région. Si tel n'était pas le cas, une fois encore, nous ne disposerions que d'une partie de la réalité, ce qui nous empêcherait à nouveau d'exercer correctement notre mission de contrôle!

3° J'en viens à la dette de l'Agglomération.

De nouveau, si j'en crois vos dernières déclarations à ce sujet, vous estimez aujourd'hui à 9,2 milliards la dette de l'Agglomération. Il y a trois mois à peine, c'est du bout des lèvres que vous acceptiez de parler d'une dette de 5,9 milliards, le rapport de l'époque en fait foi.

Je vous rappelle en effet qu'à l'époque, vous estimiez que le déficit cumulé atteindrait 3,3 milliards à la fin 1990 et que, par ailleurs, un solde de 2,6 milliards d'emprunts pour investissement restait à courir.

Donc, comme c'est le cas pour la dette régionale *in globo*, vous aviez largement sous-estimé la dette de l'Agglomération.

Je vous annonçais, quant à moi, le 15 décembre, une dette de 8,5 milliards; vous me traitiez de pessimiste... J'étais encore trop optimiste! Vous le voyez, Monsieur le Ministre, tout le monde peut se tromper.

Toutefois, que dire de vous, vous qui semblez à présent avouer une dette de l'Agglomération de 9,2 milliards, soit 3,3 milliards de plus que votre estimation de fin décembre! 56 p.c. de croissance de la dette de l'Agglomération en trois mois, c'est assurément un record!

4° Enfin, l'équilibre budgétaire serait atteint par une augmentation de taxes. Outre le tour de passe-passe qui consiste à renvoyer vers la Région et des para-régionaux certaines dépenses de l'Agglomération, afin d'améliorer la présentation de son budget, vous augmentez les taxes pour réaliser l'équilibre budgétaire. C'est en tout cas ce que je constate si je m'en réfère à quelques petites phrases anodines que la presse vous attribue et je cite: «... différentes taxes Agglo seront unifiées et leur collecte regroupée. Les dérogations seront réduites et, pour les entreprises, un système forfaitaire sera mis au point.»

Je connais trop ce genre de discours, Monsieur le Ministre, pour ne pas douter qu'il cache une augmentation de la pression fiscale sous le couvert d'un nouveau calcul de la perception de l'impôt.

En conclusion, Monsieur le Président, Messieurs les Ministres, Chers Collègues, dans ce dossier de l'Agglomération, je suis à la fois inquiet et déçu.

Je suis inquiet, parce que la situation financière de l'Agglomération continue à s'aggraver et qu'elle ne semble toujours pas être sous le contrôle de l'Exécutif.

La dette de l'Agglomération, reconnue par le Ministre des Finances, apparaît comme supérieure de 56 p.c. à celle estimée par l'Exécutif, il y a à peine trois mois. L'Agglomération aura vécu en 1990, pendant cinq mois, sous le régime des crédits provisoires et dix mois après la reprise de ce dossier par l'actuel Exécutif, aucune des mesures de restructuration nécessaires n'aura encore été prise!

Inquiet, je le suis également sur base des quelques informations dont nous disposons déjà sur le futur budget 1990 de l'Agglomération et sur la manière dont notre Assemblée pourra exercer son contrôle budgétaire. Ainsi, le budget de l'Agglomération sera présenté sous une forme qui ne permet pas de le comparer à celui de l'année précédente.

Par ailleurs, d'importants glissements de missions et de personnel seront opérés vers la Région sans que ces transferts ne fassent, apparemment, l'objet d'une évaluation financière de leurs répercussions sur le budget de la Région proprement dite.

Finalement, je suis déçu car, si j'en crois les informations parues dans la presse, l'équilibre budgétaire ne serait finalement obtenu qu'au prix d'une augmentation de la pression fiscale régionale.

Dans l'attente de pouvoir examiner plus en détail ce budget en Commission des Finances — et croyez bien que nous le passerons au peigne fin, Monsieur le Ministre —, le groupe PRL s'abstiendra lors du vote du projet de règlement ouvrant des crédits provisoires pour les mois d'avril et mai 1990 à l'Agglomération. *(Applaudissements sur les bancs PRL.)*

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

M. Debry. — Monsieur le Président, Messieurs les Ministres, Chers Collègues, l'analyse des chiffres du budget des Voies et Moyens de l'année 1989 met en évidence deux postes qui modifient essentiellement les moyens dont dispose la Région de Bruxelles-Capitale. En effet, on note une augmentation de 1 milliard 333 millions pour ce qui concerne les droits d'enregistrement et une diminution de 675 millions provenant des droits de succession.

A propos des droits d'enregistrement — ainsi que M. André vient de le signaler — ces moyens nouveaux proviennent du *boom* immobilier que nous avons connu en 1989. On peut considérer qu'il s'agit de fruits au goût un peu amer. En effet, derrière ces nouveaux moyens, se cachent la spéculation immobilière et les augmentations de loyers qui, à terme, réduiront sensiblement le niveau de vie de près de 70 p.c. de nos concitoyens.

Il faut également s'attendre à ce qu'en 1990 et au cours des années suivantes, ce montant soit diminué car nous connaissons déjà aujourd'hui un tassement certain de l'activité du marché immobilier, en termes de volume mais principalement en termes de montant des transactions.

Je crois, Monsieur le Ministre, que vous êtes parfaitement conscient du fait qu'il s'agit d'une recette exceptionnelle et qu'à l'avenir, nous devrons nous montrer très prudents dans l'évaluation du budget puisque ce montant devra certainement être revu à la baisse.

Au niveau des droits de succession, la diminution est généralisée, tant à Bruxelles qu'en Flandre. Nous avons déjà eu l'occasion de constater que cette diminution risque de perdurer car elle provient principalement de l'utilisation des certificats fonciers qui sont un moyen tout à fait légal pour éviter les droits de succession. Au-delà de nos compétences régionales bien entendu, ce sujet pourrait donner lieu à un débat plus général sur la manière d'éviter la perte de sommes qui devraient revenir au pouvoirs publics. Un tel débat devrait se tenir, bien entendu, au niveau national.

Les dépenses de l'année 1989 m'incitent à formuler deux ou trois remarques. Tout d'abord, les chiffres dont nous disposons concernent, pour la plupart, des dépenses de cabinets. Dans la note que vous avez remise aux membres de la Commission vous concluez à une diminution des crédits de cabinets de l'ordre de 7,3 millions. J'ai repris ces chiffres et j'ai tenté d'en rechercher l'origine. J'ai découvert un amalgame entre différentes modifications qui ne concernent pas uniquement les dépenses de cabinets. En effet, les crédits alloués aux huit cabinets de l'Exécutif actuel augmentent de 185 millions — j'additionne l'ensemble des postes en dépenses courantes et en capital —. Cette augmentation importante est compensée par une réduction des crédits alloués à l'ensemble des cabinets de l'Exécutif précédent et par une réduction d'un montant de 107 millions des crédits alloués au ministère, à l'administration. En fait, il s'agit donc d'un glissement des crédits de l'administration vers les cabinets. Je crois qu'il est important de mentionner que cela s'inscrit dans la problématique générale de la prédominance accordée aux cabinets plutôt qu'à l'administration.

J'ai relevé un deuxième élément dans les chiffres qui nous ont été remis. Il s'agit de la suppression pure et simple de deux postes. Tout d'abord, le poste des subsides à la rénovation des sites industriels passe de trente millions à zéro. Ensuite, la subvention d'un montant de cent millions, pour la fabrication des prototypes, pour la recherche de technologies avancées et pour le développement de la recherche appliquée régionale est purement et simplement transférée au profit de participations en capital et de subventions aux PME.

Nous constatons donc une absence totale d'action dans les deux secteurs de la rénovation des sites industriels et de la recherche appliquée. Nous ne comprenons pas cette absence d'action dans ces deux secteurs.

Enfin, je me permets de faire une allusion plus anecdotique. En pages 10 et 18 du projet d'ordonnance, on peut lire, à propos du budget 1989: «Dépenses de cabinet du secrétaire d'Etat régional, M. Hotyat». Or, je pensais que M. Hotyat avait été nommé en janvier 1990! je sais que M. D'Hoogh ne nous...

(M. Beghin, premier Vice-Président remplace M. Poullet, Président, au fauteuil présidentiel)

(De heer Beghin, eerste Vice-Voorzitter treedt als Voorzitter op in plaats van de heer Poullet)

... a pas laissé un souvenir impérissable de son court passage à l'Exécutif. Mais même nous, nous n'aurions pas osé gommer, dans le budget 1989, toute trace de sa fugasse apparition et de ce triste épisode! *(Applaudissements sur les bancs PRL et Ecolo.)*

Enfin, nous nous associons au regret de devoir, pour la seconde fois, voter des crédits provisoires pour l'Agglomération. Nous le déplorons d'autant plus que, depuis lors, nous avons appris que le budget avait été déposé, bien qu'il ne nous ait pas encore été remis. A cet égard, je rappelle les promesses formulées en décembre par l'Exécutif qui s'engageait à déposer ce budget en mars. Nous ne comprenons pas ce retard.

En l'absence de budget il est normal de demander des crédits provisoires: en effet, le personnel doit être payé et la machine doit continuer à tourner.

Cependant, il est curieux de demander l'autorisation de contracter un emprunt, car il s'agit là de moyens mis à la disposition de l'Agglomération pour réaliser une politique, sans contrôle de notre Conseil régional.

Enfin, j'insisterai, comme M. André, sur l'importance de la comparabilité entre les budgets de 1989 et de 1990. Nous souhaiterions recevoir plus que le simple tableau synoptique qu'on nous avait promis en Commission. *(Applaudissements sur les bancs Ecolo.)*

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

M. Cools. — Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, Chers Collègues, je ne vais pas répéter l'intervention très brillante de mon Collègue et ami, M. Eric André, sur les problèmes des recettes de l'Agglomération de Bruxelles.

En ce qui concerne cet aspect, il a suffisamment montré et démontré que la situation financière de la Région bruxelloise, même s'il ne faut pas faire de catastrophisme de mauvais aloi, n'est en tout cas pas telle qu'elle mérite de faire des cocoricos ou d'entonner des chants de victoire comme nous en avons entendus sur les résultats de 1989.

En Commission, et le rapporteur en a fait mention, j'ai souligné que j'avais fait une projection à long terme de l'évolution des finances régionales. Je suis toujours prêt à discuter ou à confronter mes chiffres avec le Ministre, mais, sur la base des données qui nous ont été communiquées officiellement par l'Exécutif, lorsqu'on fait des simulations sur l'évolution des finances régionales, on constate que, au plus tôt en 1997, il y aura rupture de l'effet boule-de-neige des charges d'intérêts. Donc, nous devons continuer à être très prudents au niveau budgétaire.

Je vais centrer mon intervention sur l'aspect des dépenses et plus particulièrement sur l'ajustement du budget de 1989 de la Région bruxelloise.

En fait, la proposition d'ordonnance, qu'on nous soumet, aurait pu s'appeler proposition d'ordonnance — cabinets ministériels. En effet, deux tiers des pages des tableaux qui nous sont proposés concernent les crédits des cabinets ministé-

riels. Il s'agit, à la demande de la Cour des Comptes, nous a dit le Ministre, d'une régularisation d'intitulé, pour l'essentiel, en ce qui concerne ces crédits. Donc, il n'y a pas de modification fondamentale des masses par rapport à ce qui avait déjà été approuvé antérieurement. J'ai toutefois relevé, et c'est un détail, un relèvement des traitements des secrétaires d'Etat. Dans le budget initial de 1989, ces traitements étaient calculés sur une base en moyenne annuelle de l'ordre de 1,7 million. Je constate qu'ils passent à 1,8 million. Voilà une indexation qui fera sans doute plaisir à M. Anciaux et ses collègues.

En ce qui concerne les crédits des cabinets ministériels, aussi bien en dépenses de personnel, de fonctionnement que d'investissements, le PRL trouve qu'il est honteux de dépenser autant à ce niveau alors qu'on manque de moyens pour faire fonctionner notre administration régionale et les services de l'Agglomération de Bruxelles.

Ce matin encore, quand nous avons discuté de la politique des taxis, M. le Ministre Désir a reconnu que le nombre de contrôleurs était insuffisant. Nous pourrions multiplier les exemples sur les insuffisances au niveau de l'administration régionale. Nous trouvons, au PRL, qu'il serait préférable, de renforcer les moyens de l'administration et, en parallèle, de diminuer ceux des cabinets ministériels.

M. Moureaux. — Vous ne faites que critiquer les dépenses de l'Agglomération de Bruxelles...

M. Cools. — Mais je ne critique pas toujours les dépenses de l'Agglomération, Monsieur Moureaux. Vous n'avez pas tout mal géré dans le passé! Malgré tout, de bonnes choses ont été faites au niveau de l'Agglomération de Bruxelles.

M. Moureaux. — ... et vous dites qu'il n'y a pas assez de personnel!

M. Cools. — En ce qui concerne l'analyse des crédits-dépenses, je vais d'abord examiner les dépenses courantes — titre I — et centrer mes interventions sur deux sections. Tout d'abord, la section 31, administration et institutions régionales.

Je constate à la lecture du budget — c'est un exemple de plus de ces transferts dont parlait M. André entre les dépenses de l'Agglomération et le budget régional, ce qui fait que finalement l'équilibre du budget, qu'on nous annonce au niveau de l'Agglomération de Bruxelles pour 1990, est un équilibre assez factice — un transfert à l'ORBEM pour le T-Service de 25 millions de francs octroyés pour le remboursement de traitements payés à 40 ouvriers intérimaires envoyés en renfort à l'Agglomération de Bruxelles.

Je tiens à dire tout d'abord que nous trouvons bon que ces 40 intérimaires aient été mis à la disposition du service de la propreté publique. C'est nécessaire et le personnel n'est pas encore assez nombreux. Néanmoins, dans une logique de gestion, ces 25 millions de francs constituent une dépense «Agglomération».

La deuxième section au niveau des dépenses courantes où je voudrais intervenir est la section 35 du budget relative à l'aménagement du territoire. A la lecture des articles de cette section, on constate qu'il y avait un budget de 60 millions de francs pour les subventions aux communes pour la restauration de voies piétonnes en 1989. Or, à l'occasion de l'ajustement de ce budget, on pratique une réduction de 45 millions, pour arriver maintenant à 15 millions de francs pour la restauration de voies piétonnes. Aussi, je comprends mieux maintenant pourquoi, quand certaines communes ont introduit des demandes pour ce genre de restauration, on leur a répondu qu'il n'y avait pas assez de crédits. En effet, la somme de 15 millions ne représente plus que des dépenses limitées, ridicules, d'autant que si l'on en croit les intitulés des autres postes, ce type de dépense ne peut pas être pris en charge parmi les autres subsides accordés aux pouvoirs subordonnés.

Je constate également qu'on supprime la totalité du crédit prévu pour la rénovation de pistes cyclables. Deux millions de francs avaient été prévus au budget 1989, mais à l'occasion de l'ajustement, cette somme est réduite à zéro franc. N'y a-t-il vraiment aucun projet de pistes cyclables pour Bruxelles?

Passons aux dépenses de capital, le titre II du budget. La première section, la section 31, est relative aux dépenses patrimoniales du ministère. J'ai déjà expliqué «tout le bien» que je pensais des dépenses de cabinets ministériels.

Par contre, je constate au niveau des dépenses patrimoniales du Ministère qu'à l'occasion de l'ajustement du budget 1989, on procède à une réduction de l'ordre de 65 millions de francs, passant de 96,2 millions à 31,2 millions. Or, nous savons tous qu'il y a des demandes, et même des demandes pressantes de l'administration en matière d'équipement. Je pense notamment à l'équipement informatique, mais aussi à d'autres types de dépenses patrimoniales qui seraient utiles. J'ignore comment elles pourront être réalisées, et en tout cas, elles n'auront pas été réalisées en 1989, vu les faibles crédits restant après l'ajustement.

J'aborde la deuxième section, la section 33. Monsieur Thys n'est pas présent. Mais à l'intention de ceux qui consultent le *Moniteur belge,* lorsque M. Thys signe un arrêté royal, il le signe en tant que Ministre des Travaux publics, des Communications et de la Rénovation des Sites d'Activités économiques désaffectés. C'est assez long comme formule au bas des actes officiels... Je propose de simplifier, et d'abandonner ce titre de Ministre de la Rénovation des Sites d'Activités économiques désaffectés, étant donné que le budget prévu en la matière en 1989, qui comportait 30 millions, se trouve ramené à zéro après l'ajustement des crédits.

La section 34 concerne l'expansion économique. Lors du débat en Commission des Finances de notre Conseil, en décembre dernier, j'ai dit à M. Grijp que les crédits étaient insuffisants, notamment dans le secteur PME, pour couvrir les dépenses en 1990. J'avais signalé que très probablement le budget allait devoir subir un ajustement. Selon mes estimations personnelles, rien que pour couvrir les demandes normales, une croissance de 40 p.c. de ces crédits sera nécessaire. Je vous le signale, Monsieur le Ministre des Finances, afin que vous puissiez introduire ce renseignement dans votre ordinateur à l'occasion du prochain contrôle budgétaire. J'avais également dénoncé le fait qu'on vidait un certain nombre de fonds, sans avoir suffisamment de crédits d'alimentation. J'avais déclaré aussi être sceptique sur la possibilité de pouvoir exécuter convenablement le budget 1989. Et j'avais raison puisque maintenant, à l'occasion de l'ajustement du budget 1989, on augmente de 100 millions de francs les crédits pour le secteur PME. Je ne m'opposerai pas à cette augmentation. Par contre, je suis très sceptique quant au mode de financement de cette augmentation. En effet, on la finance par une diminution parallèle de 100 millions de francs des crédits pour le Fonds des prototypes et pour les avances récupérables. Si je ne me trompe, on supprime entièrement le crédit budgétaire prévu en 1989 pour financer les prototypes et les avances récupérables dans le secteur des technologies nouvelles.

Je n'ose faire le reproche à l'Exécutif de n'avoir rien fait en 1989 en matière de prototypes. Je suppose qu'un certain nombre de dossiers ont été traités mais que, par une procédure

de cavaliers budgétaires, on arrivera à imputer ceux-ci au budget 1990, les 100 millions de francs initialement prévus et aujourd'hui supprimés pour 1989 étant déjà insuffisants pour couvrir les besoins réels. Au début 1990, nous verrons sans doute toute une série de demandes imputées au budget 1990 du Fonds des prototypes.

Il s'agit donc ici d'un simple jeu d'écritures comptables qui n'est pas un reflet réel de la situation financière. Il eût été plus honnête de présenter un budget accusant un déficit de 100 millions de plus et de maintenir ces crédits pour prototypes, et surtout de les ordonnancer sur 1989 plutôt que sur 1990.

Voilà, Monsieur le Président, les remarques que je souhaitais émettre sur les quelques rares articles concernés par l'ajustement.

Je voudrais également émettre un vœu. Nous aimerions avoir le plus rapidement possible à notre disposition une situation des comptes provisoires 1989, pour l'Agglomération comme pour la Région. A l'occasion de cet ajustement du budget, on a déjà pu entrevoir comment a été exécuté le budget dans la réalité. Néanmoins, ainsi que le prévoit la nouvelle loi comptable du 29 juin 1989, nous aimerions avoir en début d'année, une situation provisoire de l'exécution des comptes 1989. Cela nous permettrait de pouvoir réellement exécuter notre travail de contrôle, d'avoir un débat avec les Ministres qui auront été en charge de ces matières en 1989, pour voir comment les dépenses ont effectivement été exécutées au cours de l'année écoulée.

Je vous remercie de votre attention. *(Applaudissements sur les bancs PRL et Ecolo.)*

De Voorzitter. — Dames en Heren, ik stel u voor hier onze werkzaamheden te onderbreken.

Mesdames, Messieurs, je vous propose d'interrompre ici nos travaux.

De Minister van Financiën zal op de in de algemene bespreking gestelde vragen antwoorden te 14 uur.

Le Ministre des Finances répondra à 14 heures aux diverses questions posées dans le cadre de la discussion générale.

Ik breng in herinnering dat de stemmingen waarschijnlijk rond 17 uur zullen plaatshebben.

Je vous rappelle que les votes auront vraisemblablement lieu vers 17 heures.

— De vergadering is gesloten.

La séance est levée.

(De vergadering wordt om 12 u. 45 gesloten).

(La séance est levée à 12 h 45.)

43.456 — E. Guyot, s. a., Bruxelles