

Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale

Séance plénière
du mardi 13 novembre 1990

SEANCE DU MATIN

SOMMAIRE

	Pages
EXCUSES	127
INTERPELLATIONS:	
— De Mme Nagy à M. Picqué, Ministre-Président de l'Exécutif et à M. Thys, Ministre des Travaux publics, des Communications et de la Rénovation des Sites d'Activités économiques désaffectés, concernant «l'implantation TGV à la gare du Midi ou à Schaerbeek»	127
— Interpellation jointe de M. Draps, concernant «l'attitude incohérente de l'Exécutif en rapport avec la localisation de la future gare TGV à Bruxelles»	127
Discussion. — <i>Orateurs</i> : Mme Nagy, M. Draps, Mme de T'Serclaes, M. Cauwelier, Mme Carton de Wiart, M. Picqué, Ministre-Président de l'Exécutif, M. Thys, Ministre des Travaux publics, des Communications et de la Rénovation des Sites d'Activités économiques désaffectés	127
Motion	139
Dépôt. — <i>Orateur</i> : M. le Président	139
— De M. Adriaens à M. Désir, Ministre du Logement, de l'Environnement, de la Conservation de la Nature et de la Politique de l'Eau, concernant «le financement de l'épuration des eaux»	139

Brusselse Hoofdstedelijke Raad

Plenaire vergadering
van dinsdag 13 november 1990

OCHTENDVERGADERING

INHOUDSOPGAVE

	Blz.
VERONTSCHULDIGD	127
INTERPELLATIES:	
— Van mevrouw Nagy tot de heer Picqué, Minister-Voorzitter van de Executieve en tot de heer Thys, Minister belast met Openbare Werken, Verkeer en de Vernieuwing van Afgedankte Bedrijfsruimten, betreffende «de inplanting van de SST aan het zuidstation of te Schaerbeek»	127
— Toegevoegde interpellatie van de heer Draps, betreffende «de incoherente houding van de Executieve tegenover de inplanting van het toekomstige SST-station in Brussel»	127
Bespreking. — <i>Sprekers</i> : mevrouw Nagy, de heer Draps, mevrouw de T'Serclaes, de heer Cauwelier, mevrouw Carton de Wiart, de heer Picqué, Minister-Voorzitter van de Executieve, de heer Thys, Minister belast met Openbare Werken, Verkeer en de Vernieuwing van Afgedankte Bedrijfsruimten	127
Motie	139
Indiening. — <i>Spreker</i> : de Voorzitter	139
— Van de heer Adriaens tot de heer Désir, Minister belast met Huisvesting, Leefmilieu, Natuurbehoud en Waterbeleid, betreffende «de financiering van de waterzuivering»	139
	125

Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale — Compte rendu intégral
 Brusselse Hoofdstedelijke Raad — Volledig verslag

	Pages		Blz.
— Interpellation jointe de Mme Willame, concernant «la politique de l'eau en Région bruxelloise et la construction de la station d'épuration Sud»	139	— Toegevoegde interpellatie van mevrouw Willame, betreffende «het waterbeleid in het Brussels Gewest en de bouw van het zuiveringsstation Zuid»	139
Discussion. — <i>Orateurs</i> : M. Adriaens, Mme Willame, M. Désir, Ministre du Logement, de l'Environnement, de la Conservation de la Nature et de la Politique de l'Eau	140	Bespreking. — <i>Sprekers</i> : de heer Adriaens, mevrouw Willame, de heer Désir, Minister belast met Huisvesting, Leefmilieu, Natuurbehoud en Waterbeleid	140
— Interpellation de M. Simonet à M. Grijp, Ministre de l'Économie, concernant «la situation administrative au niveau des organes d'administration et de gestion de la SDRB»	143	— Interpellatie van de heer Simonet tot de heer Grijp, Minister belast met Economie, betreffende «de administratieve toestand op het vlak van de bestuurs- en beheersorganen van de GOMB»	143
Discussion. — <i>Orateurs</i> : MM. Simonet, le Président, Grijp, Ministre de l'Économie	143	Bespreking. — <i>Sprekers</i> : de heren Simonet, de Voorzitter, Grijp, Minister belast met Economie	143

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

La séance est ouverte à 9 h 30 m.

De vergadering wordt geopend om 9 u. 30 m.

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

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

EXCUSES — VERONTSCHULDIGD

Mevrouw Creyf om gezinsredenen.

M. Hasquin, en voyage à l'étranger.

M. Roelants du Vivier en raison d'obligations professionnelles.

INTERPELLATIONS — INTERPELLATIES

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

Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATION DE MME NAGY A M. PICQUE, MINISTRE-PRESIDENT DE L'EXECUTIF ET A M. THYS, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DES COMMUNICATIONS ET DE LA RENOVATION DES SITES D'ACTIVITES ECONOMIQUES DESAFFECTES, CONCERNANT «L'IMPLANTATION TGV A LA GARE DU MIDI OU A SCHAERBEEK»

INTERPELLATION JOINTE DE M. DRAPS, CONCERNANT «L'ATTITUDE INCOHERENTE DE L'EXECUTIF EN RAPPORT AVEC LA LOCALISATION DE LA FUTURE GARE TGV A BRUXELLES»

Discussion

INTERPELLATIE VAN MEVROUW NAGY TOT DE HEER PICQUE, MINISTER-VOORZITTER VAN DE EXECUTIEVE EN TOT DE HEER THYS, MINISTER BELAST MET OPENBARE WERKEN, VERKEER EN DE VERNIEUWING VAN AFGEDANKTE BEDRIJFSRUIMTEN, BETREFFENDE «DE INPLANTING VAN DE SST AAN HET ZUIDSTATION OF TE SCHAAR-BEEK»

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER DRAPS, BETREFFENDE «DE INCOHERENTE HOUDING VAN DE EXECUTIEVE TEGENOVER DE INPLANTING VAN HET TOEKOMSTIG SST-STATION IN BRUSSEL»

Bespreking

M. le Président. — Mesdames, Messieurs, l'ordre du jour appelle les interpellations jointes de Mme Nagy et M. Draps à M. Picqué, Ministre-Président.

Dames en Heren, aan de orde zijn de samengevoegde interpellaties van mevrouw Nagy en de heer Draps tot de heer Picqué, Minister-Voorzitter.

La parole est à Mme Nagy pour développer son interpellation.

Mme Nagy. — Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, Chers Collègues, j'avais déjà eu l'occasion d'interpeller le Ministre-Président Picqué au sujet du TGV, au mois d'avril de cette année. Je l'avais alors interrogé sur les exigences et les contraintes techniques émises par la SNCB pour l'arrêt du TGV à la gare du Midi, également quant à l'assurance de la simultanéité entre la mise en place d'un RER et l'arrivée du TGV à Bruxelles et sur les problèmes liés à l'étude d'impact de Stratec, dont nous avons tous appris qu'elle présentait des lacunes importantes. Je l'avais enfin interrogé sur le manque d'information, donc l'absence de discussion de notre Conseil à ce sujet.

Les réponses de M. le Ministre Picqué ont été brèves. Il s'est simplement contenté de rappeler qu'il avait commandité une étude visant à élaborer un schéma directeur pour le quartier du Midi et de nous informer sur la mise en place d'un opérateur au syndicat associant les différents partenaires intéressés dans l'opération du Midi.

Entre-temps, le Ministre Picqué est venu en commission d'Aménagement du territoire nous présenter la phase trois de cette fameuse étude visant à élaborer un schéma directeur du quartier.

A ce moment-là, j'ai été fort déçue de ses réponses et le développement ultérieur de ce dossier TGV m'a en partie donné raison.

L'Exécutif a donc, sans discussion au sein de notre Conseil, donné son avis au Ministre Dehaene et les choses en étaient restées là. Les promoteurs se sont installés dans le quartier du Midi, les architectes, chargés par la Région d'élaborer le schéma directeur, ont continué leur travail et on aurait pu s'attendre à une fin tranquille de ces schémas de développement, si la SNCB n'avait pas mis les pieds dans le plat et commencé à rechigner sur les conditions de la Région pour le terminal du Midi.

Mais alors, coup d'éclat auquel M. le Ministre-Président nous a tant habitués : il nous présente le projet de la SNCB, gare du Midi, par ailleurs connu et qui avait déjà été présenté par la même SNCB. On pouvait même en voir une maquette à la fameuse journée sur l'Europe, Bois de la Cambre, tout près du stand de la Région bruxelloise, si pas dans le stand de la Région bruxelloise lui-même.

M. le Ministre-Président, qui a l'habitude de créer l'événement, en a donc tiré l'effet médiatique qu'il voulait. Comment peut-on résumer la rencontre entre les représentants de la SNCB et celui qui est par ailleurs — ne l'oublions pas car c'est important — le bourgmestre de Saint-Gilles? A la SNCB on déclare que si elle ne peut pas financer le TGV en faisant de la promotion-spéculation à la gare du Midi, elle choisit la gare de Schaerbeek. Quant au Ministre-Président-bourgmestre, s'il

ne peut pas profiter du prétexte TGV pour rénover le bas de sa commune, il traite le projet du Midi de la SNCB de «monstrueux». Que se cache-t-il derrière cette querelle?

Les pouvoirs publics ne sont pas en mesure de financer entièrement le projet TGV et se lancent dès lors dans des opérations de spéculation foncière. L'étude d'impact réalisée par Stratec peut être considérée comme nulle et non avenue puisque ce bureau d'études ne rejette plus d'office le choix de la gare de Schaerbeek.

La commune de Saint-Gilles, relayée par la Région, persiste dans sa volonté de démolir le bas de la commune.

Pour expliquer pourquoi le projet de la SNCB est un projet monstrueux, le Ministre-Président-bourgmestre avance des chiffres. Il dit à la presse que le projet est «mammouth», qu'il est inacceptable, que c'est un gros pavé architectural hors normes dans l'environnement urbain du quartier du Midi.

Ce qui est très surprenant, c'est que si le projet de la SNCB est «imbuvable» — je pense que l'on peut être d'accord sur ce point — celui de la Région l'est presque autant.

Le projet de la SNCB détruit quatre îlots, celui de la Région en supprime 12. Le projet de la SNCB culmine à 38 m de haut; celui de la Région atteint généralement 40 m mais culmine à 67 m. La SNCB prévoit de construire 360 000 m² dont 140 000 m² de bureaux tandis que le projet de la Région entend construire 657 000 m² dont 326 000 m² de bureaux.

Dans ces conditions, comment M. Charles Picqué peut-il trouver le projet de la SNCB trop grand, trop haut et comportant trop de bureaux?

Le deuxième argument pour prouver que le projet de la SNCB était inacceptable, selon le Ministre-Président, consiste à dire qu'il s'agit d'une promotion immobilière destinée à financer le coût de la gare.

Il faut rappeler que l'accord du gouvernement implique qu'une partie du financement de la gare TGV, d'un montant d'un milliard de francs, doit être assurée par des opérations immobilières réalisées par la SNCB. Mon groupe n'a jamais approuvé ce type de pratiques mais la Région bruxelloise, comme quiconque a suivi ce dossier, connaissait cette contrainte dès le début. On ne peut donc s'étonner aujourd'hui que la SNCB réclame une plus-value pour financer son terminal TGV.

Par ailleurs, le projet TGV de la Région est-il si différent, lui qui vise à financer la démolition-reconstruction de tout le quartier du Midi ainsi que ses infrastructures et l'espace public?

Entre-temps, nous avons appris qu'il ne s'agissait que d'un projet et que même la présentation en commission ne préjugait en rien de l'adoption ou non de ce schéma directeur.

Il est bien évident que pour nous, Monsieur le Ministre-Président, — et on a déjà discuté de ce problème — le quartier visé, en particulier celui compris entre l'avenue Fonsny et la rue de Mérode, est habité, contrairement aux affirmations du Ministre-Président, par quelque 2 000 habitants dont les trois quarts sont des étrangers.

La densité de ce quartier est de 173 habitants à l'hectare, ce qui représente une densité plus élevée que la moyenne régionale, d'autant plus qu'il s'agit d'îlots où une partie importante de la surface est consacrée à l'emploi.

Les logements nouveaux qui seraient proposés par ce projet ne correspondront pas aux mêmes critères que ceux qui existent aujourd'hui en termes de loyer. Par ailleurs les difficultés

des prix, de simultanéité des travaux, d'accompagnement social nécessaire, font craindre que, comme cela a été le cas au quartier Nord, les habitants actuels ne seront pas relogés.

Deuxième critique du schéma directeur: alors que l'Exécutif se fait le grand défenseur des petites et moyennes entreprises et des emplois bruxellois en examinant le périmètre concerné par l'étude de la Région, on constate qu'il y a là près de 1 500 emplois d'entreprises industrielles, artisanales et de services, menacés par le projet. Il s'agit de 295 PME comptant en moyenne cinq emplois chacune.

Même si des propositions de relogement et de relocalisation de celles-ci intervenaient à l'avenir, chacun connaît le lien qui unit la survie d'une PME et son implantation locale: la clientèle, les fournisseurs, le prix d'un déménagement et surtout d'une réinstallation.

Il faut dire aussi que lorsqu'on construit des mètres carrés de bureaux, on ne crée pas de l'emploi, on délocalise de l'emploi qui se trouve ailleurs. Par contre, lorsqu'on veut faire déménager des petites et moyennes entreprises, très souvent, ce déménagement signifie leur dépérissement.

Troisième critique du schéma directeur: lorsqu'on se lance dans les grandes critiques sur le syndrome de la mégalomanie, il faut se rappeler un élément qui a fait l'objet de débats assez vifs au sein de notre Commission de l'Aménagement du Territoire, la fameuse arche ou Porte du Midi, qui devrait être le symbole du pôle urbain de développement de ce quartier.

Dans la course à vouloir marquer la ville de «son» empreinte, le Ministre-Président s'est vu conseiller la construction d'une arche ou Porte du Midi, visible depuis la Bourse sinon de la Grand-Place et surplombant le viaduc du chemin de fer. Cette arche mesurerait 67 mètres de haut! Cela représente un peu moins de la moitié de la hauteur de la Tour du Midi!

Ce qui est dangereux dans ce type de proposition, c'est que nous avons plusieurs pôles de développement qui sont en chantier au même moment dans la ville. Il y a, d'une part, le développement du CIC et de tout le quartier qui l'entoure, avec des investissements d'environ 20 milliards de francs; d'autre part, il y a une reprise de la construction dans le quartier Nord. Par ailleurs, on peut aussi imaginer ce type de chantier dans le quartier du Midi où des travaux sont encore prévus pendant environ vingt ans. L'économie bruxelloise a-t-elle les reins assez solides pour assumer l'extension de trois ou quatre grands pôles de développement, puisqu'on songe également à des projets de travaux autour du canal?

Il est évident que tous ces travaux nécessiteront des investissements de la part des pouvoirs publics en termes d'infrastructure et d'amélioration de l'espace public, qui ne seront pas sans incidence financière.

Enfin, dernier point, le volume de bureaux est trop important: plus de 50 p.c. des surfaces. C'est en contradiction, il faut le rappeler, avec le plan de secteur et malgré l'avis négatif de la Commission de concertation. Là aussi, et c'est en rapport avec le point précédent, on peut se demander si des risques de déséquilibre ne sont pas à craindre par une offre trop importante de bureaux.

Ce qui est intéressant dans cette querelle autour du terminal TGV, c'est que d'une part, elle a permis de connaître les projets, et d'autre part, elle a confirmé ce que nous avons déjà énoncé en son temps, à savoir que l'étude d'impact réalisée par Stratec laissait à désirer. Nous l'avions déjà déclaré. L'étude d'impact faite par Stratec, commanditée par la SNCB, suivie par la Région, est une étude de faisabilité visant à

justifier un terminal et un choix qui était déjà fait, celui de la gare du Midi.

J'avais déjà signalé à cette tribune au début de l'année que l'IBGE, par exemple, avait mis en cause les éléments et les options choisies par cette étude d'impact et notamment mis en évidence l'augmentation du trafic engendrée par le TGV dans le quartier du Midi, ce que par ailleurs découvrira plus tard M. Thys.

L'étude d'impact réalisée par Stratec pour le compte de la SNCB prévoyait que le choix de l'implantation du futur terminal TGV devait répondre à trois critères :

- disposer d'une bonne accessibilité générale et établir une correspondance avec toutes les lignes de la SNCB;
- compter au moins 6 voies réservées au TGV;
- entraîner des coûts ne mettant pas en cause l'équilibre financier du projet.

Il s'avère très vite — Stratec le dit — que des dix gares analysées à la lumière de ces contraintes, seules les gares du Midi et du Nord émergent comme localisations possibles, répondant aux critères énoncés.

Le rapport mentionne, à propos des gares de Schaerbeek, d'Etterbeek et de Zaventem, que, pour chacune d'elles, il n'est pas possible, sauf au prix d'investissements considérables, d'une restructuration majeure du réseau ferroviaire, des réseaux de transport urbain, et de dégâts importants à l'environnement, de satisfaire les spécifications de base du programme TGV.

C'est tout ce qui se trouve dans l'étude Stratec approuvée par la SNCB, sur le terminal TGV à la gare de Schaerbeek.

Je pense qu'à la lumière de ces deux faits on peut quand même s'inquiéter du peu de sérieux apporté au choix d'un terminal. L'étude d'impact ne l'a pas étudié et je pense que c'est une des raisons des critiques d'Ecolo. Nous avons dit que l'étude n'a pas été réalisée de la même façon pour l'ensemble des gares.

Si je reprends les raisons pour lesquelles Stratec rejette le site de la gare du Nord, par exemple, je note que c'est parce qu'il faudrait y procéder à des démolitions importantes et notamment de la rue d'Aerschot.

Si j'examine le projet que nous propose la Région aujourd'hui, je constate que c'est tout le front bâti de l'avenue Fonsny qui va disparaître et qui risque de faire l'objet d'opérations de rénovation lourde.

Ce sont là, je crois, des éléments qui ont échappé à l'étude Stratec.

Je constate que, sans rire, des dirigeants de la SNCB proposent aujourd'hui un arrêt du TGV à la gare de Schaerbeek.

C'est alors que le Ministre Thys avance ses propositions. Il découvre qu'il y a effectivement un problème de circulation autour du pôle du Midi. Pour rappel, selon les meilleures hypothèses, 4 000 à 8 000 places de parking sont prévues. Il y aura donc des problèmes de circulation. Il découvre également qu'il y a peut-être intérêt à étudier d'autres implantations, notamment à la gare de Schaerbeek qui présente un certain nombre d'avantages. Nous ne voulons pas nous prononcer sur le choix de l'une ou l'autre gare comme terminal pour le TGV. Nous constatons que ce choix, important pour notre Région, a été fait sans s'appuyer sur une étude sérieuse tenant compte de toutes les alternatives. C'est pour cette raison que,

déjà au mois de mai, nous avons introduit un recours auprès de la Commission des Communautés européennes pour non-respect de la directive européenne en matière d'études d'incidences.

Il est évident pour nous qu'il faut tenir compte des problèmes liés, par exemple, à la disparition partielle de la rue de France, nécessitée par les contraintes techniques — informelles — de la SNCB, selon laquelle il faut faire déborder le tablier du chemin de fer, rue de France, pour des raisons de sécurité ou autres; d'où la disparition de cette rue de France.

Tout ceci, d'après la presse et des déclarations faites par des membres de son cabinet, n'a pas l'aval du Ministre-Président. J'aimerais avoir une réponse claire à cet égard. En effet, lors de ma première interpellation, je vous demandais, Monsieur le Ministre-Président, de m'informer des contraintes de la SNCB. Malheureusement, comme cela a été le cas pour d'autres questions que je vous posais, je n'ai pas reçu de réponse.

En conclusion, nous demandons qu'une étude d'impact sérieuse soit réalisée pour examiner les différentes alternatives proposées pour l'établissement d'une gare TGV dans la Région, et ce, en conformité avec les prescriptions de la directive européenne en matière d'études d'incidences. Nous considérons que le choix de la gare de Schaerbeek pour l'implantation d'une gare TGV ne pourra se faire sans mesurer les retombées socio-économiques et écologiques du projet.

Pour terminer, nous rappelons que l'arrivée du TGV à Bruxelles peut se résumer à l'arrivée d'un train dans une ville. Ce projet n'implique pas la destruction de quartiers entiers. Ce qui nécessite une telle destruction, ce sont des projets développés autour de l'arrivée du TGV pour des raisons financières ou autres. Mais si on parvient à se mettre cela dans la tête, les choses deviennent plus rationnelles, l'arrivée du TGV dans une gare ne nécessite pas la destruction des quartiers. Je prends l'exemple de ce qui se passe à la gare du Nord de Paris où le TGV arrivera. On n'assiste pas à cet endroit à un bouleversement extraordinaire des quartiers environnants.

À la lumière de cette malheureuse expérience, il faut se rendre compte que les pratiques consistant à faire financer des projets par des opérations de promotion menées par les pouvoirs et les organismes publics, ne peuvent qu'être contraires à un urbanisme bien compris qui planifie et essaie de trouver des équilibres, et ne mènent qu'à un urbanisme du fait accompli qui satisfait simplement les desiderata des promoteurs immobiliers et autres. (*Applaudissements.*)

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

M. Draps. — Monsieur le Président, Monsieur le Ministre-Président, Chers Collègues, mon groupe estime que l'incohérence de l'Exécutif dans ce dossier du TGV commence à coûter cher à la Région, aujourd'hui, sur le plan de sa crédibilité comme ville à destin européen et aux potentialités économiques importantes. Et demain, si une décision n'est pas prise rapidement, Bruxelles n'aura même plus la chance de devenir provisoirement ce «cul de sac» du TGV nord-européen.

S'il est admis aujourd'hui que, sur le plan national, les trois années qui se sont écoulées depuis la formation de l'actuel Gouvernement représentent trois ans de retard pour l'insertion de notre pays dans ce vaste réseau de communications ferroviaires à grande vitesse qui s'ébauche dans l'Europe entière, on reconnaît également que la responsabilité de ce détricotage, en Belgique, du projet de lignes à grande vitesse et surtout de son retard n'était pas imputable à la Région bruxelloise. On attribuait une grande part de responsabilité à la Région flamande ainsi que dans le cadre de négociations «belgo-belges»,

à l'Exécutif wallon dont les desseins semblent plus tactiques que conformes aux intérêts régionaux.

On peut également reprocher à la SNCB de ne pas s'être conduite de la même façon que sa consœur française et de ne pas avoir forcé, parfois, des décisions mais, en général, on met tout cela sur le compte du morcellement extraordinaire qui, sur le plan décisionnel, caractérise notre pays dans le cadre des dossiers de grandes infrastructures.

Depuis quelques mois cependant, votre Exécutif, par son irresponsabilité, son goût du secret, sa démagogie et son absence de cohérence associe pleinement la Région bruxelloise au ridicule qui caractérise, aux yeux de nos voisins, l'évolution du dossier TGV en Belgique.

J'ai donc évoqué tous les problèmes décisionnels mais on aurait pu au moins espérer que l'Exécutif de la Région bruxelloise qui a incontestablement tout à gagner de l'arrivée prochaine du TGV, aurait tenu compte d'une série d'éléments, et considéré que ce dossier prioritaire devait être porté à bout de bras à l'occasion des grands travaux dont on parle chaque jour — le percement du tunnel sous la Manche et la création, dans toute l'Europe, d'un maillage grâce auquel il sera possible en une nuit de se rendre dans le sud de l'Espagne, et en une heure et demie, à Londres, à Paris ou à Cologne — et aussi vu l'opportunité qui nous est donnée, en grande partie, par notre position géographique exceptionnelle.

L'Exécutif doit tenir compte tout d'abord des responsabilités de la SNCB, qui est finalement l'exploitant, la société autonome publique qui, demain, sera chargée de commercialiser le TGV, de le faire rouler. La SNCB, pour des raisons essentiellement techniques qui lui sont propres, avait choisi le site de la gare du Midi, bien avant la création de la Région bruxelloise.

Dès le début, nous avons considéré que le choix de ce site se justifiait pleinement précisément pour ces raisons techniques, et ce n'est pas vous, Monsieur le Ministre-Président, qui nous contredisiez sur ce point.

Pourquoi la gare du Midi? Pour des raisons évidentes. Plus de 30 p.c. de la clientèle du TGV arrivera à Bruxelles en train de provenance d'autres villes de Belgique. La SNCB compte bien revitaliser l'ensemble du trafic voyageurs sur son réseau par cet outil de communications internationales qu'est le TGV. Elle dispose au Midi de vastes surfaces: la gare y est fort large par rapport, par exemple, à la gare du Nord et l'on trouve à l'avant-gare des surfaces suffisantes pour y stocker et y entretenir l'ensemble du matériel roulant du TGV.

Autre argument, essentiel à mes yeux: il est clair que l'avantage du TGV, par rapport à l'avion notamment, réside dans les temps de parcours réalisés.

On va construire des centaines de kilomètres de lignes nouvelles, et ce à grand prix, pour gagner de précieuses minutes, et, demain, l'on ne voudrait pas utiliser à Bruxelles la gare qui est la mieux située par rapport au flux majoritaire du trafic qui se dirigera vers la France et vers l'Angleterre?! Chacun sait que le trafic — ô combien futur quand on constate la nature des décisions prises au niveau gouvernemental! — vers la Hollande et vers l'Allemagne sera moins important. Le choix de la gare du Midi s'indique donc tout naturellement. Le TGV est un réseau qui relie des villes de centre à centre. La gare du Midi a une position relativement centrale dans Bruxelles. Toutes ces raisons — mais il y en a d'autres encore — devaient vous amener à garder de la cohérence dans ce dossier et à laisser à l'opérateur, à savoir la SNCB, le soin de défendre la réalisation, sur ses installations, d'un projet qui devait peut-être être amendé, mais qui vous a servi de référence

à un moment donné, Monsieur le Ministre-Président, ainsi que Mme Nagy l'a rappelé il y a un instant.

Certains ont pensé à Saint-Gilles tirer le gros lot et demander que soient refaites, aux frais de la SNCB, diverses voiries d'accès, que l'on pourrait imposer à la SNCB de rénover telle ou telle rue, de détourner la circulation à tel endroit et — pourquoi pas? — de construire des logements à un autre endroit. La SNCB a réagi normalement en indiquant que tel n'était pas son rôle, qu'elle était exploitante de lignes de chemins de fer et non promoteur immobilier et que, dans ces conditions, elle ne pouvait poursuivre le dossier de la gare du Midi.

Je n'irai pas jusqu'à dire que la SNCB a été particulièrement habile. Elle a parfois utilisé des ficelles grosses comme des câbles en essayant de pousser d'autres solutions. Mais quiconque veut rester sérieux dans ce dossier sait que la principale gare — je préfère le terme «gare» au terme «terminal», car le TGV est un train qui roule sur une voie de chemin de fer tout à fait normale et a, comme tous les trains, des points d'arrêt — du TGV doit incontestablement être la gare du Midi. La SNCB doit y aménager un point d'accueil et de réception des voyageurs. Incontestablement, son rôle n'est pas de s'occuper d'une rénovation complète du quartier. Il faut des parkings, des quais, et, je l'ai dit, des locaux pour accueillir les voyageurs dans de bonnes conditions. Le reste, j'insiste à nouveau, n'est pas du ressort de la SNCB.

J'en ai ainsi terminé avec le premier aspect du dossier, à savoir que le TGV doit arriver là où la société exploitante estime le plus adéquat de le recevoir, en fonction de critères adoptés dans l'ensemble des villes qui seront demain desservies par ce réseau européen de chemin de fer à grande vitesse. Pour les mêmes critères, à Londres, on a choisi *Waterloo Station* et à Paris, la gare du Nord, qui était idéalement située. Il faut arriver au centre des villes et ne pas les contourner comme on voudrait le faire dans d'autres hypothèses, comme, par exemple, celle de Schaerbeek ... perdre de précieuses minutes dans ce trajet de contournement des villes, perturber l'environnement urbain à ces endroits et aboutir finalement à des points d'arrêt qui sont nettement plus décentrés.

Je constate que votre Exécutif, de par son incohérence, fait en sorte que ces évidences apparaissent aujourd'hui de manière beaucoup moins claire.

Deuxième aspect: votre Exécutif aurait dû tenir compte de la vocation européenne de Bruxelles. Nous sommes à peu près tous d'accord pour dire que si demain, pour des raisons diverses, l'Europe devait progressivement se désengager à Bruxelles, nous aurions sur le plan économique, sur celui de l'emploi et aussi du marché immobilier, de vastes déconvenues. Tout le monde considère, au sein de ce Conseil, qu'il est préférable d'avoir demain une ville à destin européen — qui, toutefois, reste humaine — plutôt qu'un vaste village peuplé de chômeurs. Il fallait donc, Monsieur le Ministre-Président, se soucier de ce rôle européen.

Lorsque ce dossier a été évoqué d'abord à la SNCB, ensuite en Commission de l'Infrastructure de la Chambre, en présence du Ministre Dehaene, à chaque occasion, j'ai formulé une modeste proposition: pourquoi ne pas acheminer certains jours et à certaines heures, certains TGV venant de Paris ou de Londres, directement vers la gare du quartier Léopold, au départ de Hal, en empruntant la ligne 26? C'est l'évidence même à la SNCB: voici à peu près deux ans l'on m'a dit que cela se ferait. La gare du quartier Léopold est une gare qui, par les hasards du développement de la ville, se trouve située de manière exceptionnelle par rapport au quartier européen et surtout par rapport au futur hémicycle du Parlement euro-

péen, au cœur du quartier des affaires à Bruxelles. A l'instar de ce qui se fait par exemple à Lyon, où les TGV venant de Paris arrivent dans trois gares différentes, on aurait pu envisager d'acheminer vers la gare de quartier Léopold les trains destinés spécifiquement à la clientèle qui a des activités dans ce quartier, de réaliser ce « petit plus » qui ne remettait absolument pas en cause — comme je l'ai dit — le rôle de plaque tournante de la gare du Midi mais permettait une meilleure adéquation entre la destination finale de la clientèle et le point d'arrivée du TGV. Il s'agissait d'une proposition tout à fait anodine qui ne coûtait rien : en effet, on réutilise des infrastructures existantes; le quartier Léopold était un simple point d'arrêt, les rames allant ensuite soit vers la gare de Schaerbeek soit vers la gare du Midi, via la ceinture, pour y être parquées et entretenues.

J'ai été sidéré lorsqu'au cours du débat auquel Mme Nagy a fait allusion, voici un instant, on a considéré cette proposition comme étant subversive, susceptible d'influencer la SNCB, un peu ballottée dans ce dossier, au gré des instances où elle va défendre le projet TGV. On a été jusqu'à lui conseiller de ne pas promettre cet arrêt au quartier Léopold car seule la gare du Midi devait être retenue dans ce projet.

L'Exécutif donne comme mission aux bureaux chargés des études, comme Stratec, de se limiter à la gare du Midi et donc de se priver du « plus » pour Bruxelles qu'aurait pu représenter ma modeste proposition, parfaitement réalisable sur le plan technique, aux yeux des parlementaires qui doivent prendre aujourd'hui — en partie en tout cas — une décision sur le choix du futur siège du Parlement européen.

En effet, j'ai la faiblesse de penser que la possibilité d'un arrêt de certains trains TGV — une toute petite minorité, au pied de ce Parlement était pour Bruxelles un point positif. Je puis d'ores et déjà vous indiquer que, même si l'Exécutif ne retient pas cette proposition, les faits démontreront, lorsque le TGV sera exploité, que cette solution est tellement nécessaire en fonction des desiderata de la clientèle, qu'elle sera réalisée, que vous le vouliez ou non. Je ne crois pas que votre Exécutif se sera grandi dans la défense du rôle européen de Bruxelles en s'opposant à cette possibilité.

Voilà ainsi resitué le problème du quartier Léopold. Vous constaterez qu'il existe des petites nuances entre ma proposition et celles, plus loufoques, formulées actuellement par des irresponsables concernant le site futur de cette gare TGV. Je vous le répète, depuis le début, nous n'avons pas changé d'avis dans ce dossier, que nous sommes favorables à la gare du Midi pour toutes les raisons que je viens de rappeler.

Je ne dis pas que votre Exécutif ne doit pas tenir compte des contraintes en matière d'urbanisme, d'environnement et de circulation. Je ne nie pas ces problèmes, mais ils doivent être traités dans le sillage d'une décision de principe à laquelle il faut se tenir en vertu de la cohérence et de la continuité, conditions pour la réalisation de tout grand projet.

Mais vous donnez l'image — ou plutôt le spectacle — d'un Exécutif écartelé entre des tendances sous-régionales grotesques dans une Région de 160 km². Nous savons que le Ministre-Président est favorable à la gare du Midi, et je pense que, sur ce point, il n'a pas changé d'avis.

Avant la formation de votre Exécutif, le Ministre chargé des Communications et des Travaux publics, qui joue dans ce dossier un rôle important et même essentiel, avait, dans un article de presse, posé la question : pourquoi ne pas réutiliser toute la zone de ce « mégalomanesque » Centre de Communications Nord, pour le projet TGV ?

Ce sont des positions que vous défendiez, Monsieur le Ministre Thys.

M. Thys, Ministre des Travaux publics, des Communications et de la Rénovation des Sites d'Activités économiques désaffectés. — Avec M. de Donnée. La SNCB nous a d'ailleurs déclaré que cette solution était impossible.

M. Draps. — J'aime vous l'entendre dire, Monsieur le Ministre.

Ce qui m'inquiète, c'est que vous semblez récidiver, non plus à la gare du Nord, mais toujours dans le nord-ouest de Bruxelles. En effet, utilisant des ficelles grosses comme des câbles, la SNCB fait mine de vouloir s'installer globalement à la gare de Schaerbeek, en amenant, sans doute, les TGV à Bruxelles via Courtrai et Gand au lieu de Tournai et de ce que j'espère être un jour la future ligne nouvelle. Chacun a pu lire des articles dans *Le Soir* où vous doublez la possibilité d'amener le TGV à Schaerbeek d'un hypothétique et très douteux réseau express régional bruxellois qui serait confiné dans cette zone particulièrement étriquée des dix-neuf communes. Si un jour il doit y avoir un RER à Bruxelles — je n'entre pas dans ce débat qui n'est pas celui d'aujourd'hui — ce sera un RER en étoile qui prendra les voyageurs à trente kilomètres autour de Bruxelles. C'est là que se situe le trafic le plus important. Ce n'est pas en créant ce réseau express à l'intérieur d'une ville qui ne compte plus un million d'habitants que l'on va un tant soit peut le rentabiliser; on va le rendre prohibitivement coûteux.

Je constate qu'il y a donc eu là ce que j'appellerai une incohérence au sein de votre Exécutif. Il m'apparaît que, depuis lors, votre Exécutif s'est ressoudé — j'attendrai avec intérêt la réponse du Ministre-Président à cet égard — et qu'il existe à nouveau une unanimité en son sein. Mais que de temps et de crédibilité perdus dans un dossier aussi fondamental !

Mais puisqu'il est difficile, Monsieur le Ministre-Président, au niveau de ce dossier, de dissocier vos fonctions de chef de cet Exécutif, responsable de la Région bruxelloise, de celles de bourgmestre de Saint-Gilles, puis-je me permettre de vous rappeler certains travaux relatifs au métro ? Je ne critique pas les solutions qui ont été apportées. A certains égards, on peut les regretter. Je ne dis cependant pas que la solution finale n'est pas positive. Mais combien de temps a-t-on perdu !

Combien de chantiers et de dossiers a-t-on fait passer avant ceux de la rue d'Angleterre et du Parvis de Saint-Gilles ? A propos de ces dossiers, à l'époque, le bourgmestre de Saint-Gilles et la STIB ne partageaient pas le même point de vue. J'ignore si cette différence d'opinion était ou non justifiée. A tort ou à raison, de très nombreuses années ont cependant été perdues.

Dans le dossier qui nous occupe, j'aimerais que nous ne perdions pas de temps en raison d'indécision ou de volontés visant des demandes excessives. Le rôle de la SNCB n'est pas de réurbaniser le bas de la commune de Saint-Gilles. Je considère qu'en tant que Ministre-Président, il vous incombe de penser, en premier lieu, à l'intérêt de toute la Région en y amenant le TGV, plutôt que d'utiliser ce dossier afin de régler des problèmes très locaux touchant un quartier de Saint-Gilles.

Contrairement à Mme Nagy, je ne vous demande pas d'étudier, mais de décider ce projet dans le bon sens et de le réaliser avec la SNCB. (*Applaudissements.*)

M. le Président. — La parole est à Mme de T'Serclaes.

Mme de T'Serclaes. — Monsieur le Président, Messieurs les Ministres, Chers Collègues, avant toute chose, je souhaite réaffirmer très clairement la volonté du groupe PSC de voir arriver le TGV à Bruxelles et ce, dans les délais initialement prévus, c'est-à-dire 1993. Il serait, en effet, impensable, à l'heure où Bruxelles revendique plus que jamais son rôle de Capitale de l'Europe, d'empêcher ou de postposer la réalisation d'un moyen de communication appelé à faciliter davantage encore les relations entre les citoyens européens.

Mais la nécessité d'une arrivée du TGV à Bruxelles ne signifie pas pour autant que nous soyons disposés à l'accueillir à n'importe quel prix et à n'importe quelles conditions. Il y a des exigences à respecter, des impératifs sur lesquels il ne peut être question de transiger.

C'est ainsi que tout en étant conscient des inconvénients inévitables liés à la réalisation d'infrastructures nouvelles, il doit être très clairement précisé que l'implantation du TGV à Bruxelles doit se faire dans des conditions environnementales et d'aménagement de l'espace urbain acceptables pour les Bruxelloises et les Bruxellois. Ceci doit se faire dans le respect des quartiers avoisinants et plus particulièrement de la fonction logement. Si nous sommes partisans de la « multi-fonctionnalité » des quartiers, nous demandons à l'Exécutif d'être tout particulièrement attentif aux problèmes de logement des Bruxellois dans le cadre de la réorganisation urbanistique prévue.

Il doit, en outre, être clairement entendu que la SNCB doit obligatoirement, comme tout autre promoteur immobilier, se soumettre aux règles urbanistiques en vigueur dans notre Région. Les études d'impact réalisées ou encore à réaliser doivent prendre en compte l'organisation de l'espace urbain autour du terminal, ainsi que les aspects de la circulation et des déplacements internes à la Région bruxelloise.

Nous demandons donc à l'Exécutif de prendre toutes les garanties à cet égard, conformément d'ailleurs à sa déclaration de politique générale du 18 octobre 1989.

Si pour ce qui concerne l'implantation du TGV, nous n'avons pas de fétichisme, je veux souligner que ce qui est important pour nous, dans ce dossier, c'est que cette arrivée du TGV à Bruxelles se fasse dans les meilleures conditions urbanistiques, d'environnement et de mobilité pour Bruxelles comme capitale de notre pays, capitale de l'Europe, et pour les Bruxellois dans leur vie quotidienne.

Je m'étonne toutefois de l'attitude de dirigeants de la SNCB qui, après avoir indiqué leur préférence pour la gare du Midi, ce choix ayant d'ailleurs été ratifié par l'Exécutif, semblent soudainement, pour des raisons obscures, découvrir peu de temps avant la prise de décision finale, les vertus et qualités multiples d'une autre gare existante, qu'ils n'avaient pas retenue précédemment. Ceci me paraît pour le moins léger de la part d'un organisme public de cette importance.

Nous estimons qu'en tant qu'organisme public, la SNCB se doit d'avoir aussi le souci de la ville et de ses habitants et dès lors de concerter ses projets avec la Région dans cette perspective et d'engager un dialogue constructif en vue d'un aménagement optimal, autant du terminal, que des quartiers avoisinants.

A côté des exigences environnementales et urbanistiques dont j'ai parlé plus haut, il est évident que des conditions techniques et de mobilité doivent aussi déterminer le lieu d'implantation du TGV. Celui-ci devra notamment réunir les conditions nécessaires permettant d'offrir aux usagers des connections optimales, tant avec le réseau de chemin de fer IC/IR, qu'avec le transport international ferroviaire et aérien.

En outre, et ce n'est certainement pas moins important, il devra permettre aussi d'assurer une desserte urbaine et suburbaine optimale de la Région de Bruxelles-Capitale; le droit à la mobilité des Bruxellois à l'intérieur de leur Région est certainement tout aussi important que le droit à la mobilité à l'intérieur de l'Europe.

Il convient de mettre l'accent sur ce dernier point en relevant les implications évidentes de l'arrivée du TGV sur les transports en commun de notre Région et donc sur la nécessité de disposer concomitamment à l'arrivée du TGV à Bruxelles d'un réseau type RER ou REB — Réseau Express bruxellois. Ce réseau peut d'ailleurs être mis en place à relativement bref délai et à coût modéré, par l'utilisation d'infrastructures existantes.

En conclusion, le groupe PSC demande à l'Exécutif d'adopter une attitude ferme mais constructive dans la problématique de l'installation du TGV à Bruxelles, prenant en considération les intérêts et revendications légitimes des Bruxelloises et Bruxellois en matière d'environnement, d'urbanisme et de droit à la mobilité, et ce de manière à assurer l'arrivée du TGV dans les délais prévus. (*Applaudissements sur les bancs de la majorité.*)

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

De heer Cauwelier. — Mijnheer de Voorzitter, Mijnheer de Minister, Mijnheer de Staatssecretaris, Collega's, ik sluit mij aan bij de uitspraken van mevrouw Nagy, lid van Ecolo.

Wat mij en ook de andere leden van Agalev in Vlaanderen stoort — zij hebben trouwens gisteren nog naar aanleiding van dit dossier een persconferentie gegeven —, is de minachting van de besluitvormers ten opzichte van de publieke opinie, de bevolking. Dat geldt zowel in Vlaanderen als in Brussel.

Mocht de SST er komen, dan zal de plaats op grond van andere overwegingen worden gekozen, dan die welke openlijk tot uiting worden gebracht. Maar soms lekken via de pers beweringen uit. Zo zouden berichten in de media een aantal leden van de Executieve razend maken, terwijl weer andere leden er zich over verheugen. In dat laatste verband wou ik mij richten tot Minister Thys.

De Minister is ervan op de hoogte dat Agalev en Ecolo een brochure hebben gepubliceerd waarin wij de huidige gebruiksmogelijkheid van het dertigtal stations die de NMBS in Brussel telt, gestaafd met cijfers, aanduiden als aankoop voor een RER-trein — dat klinkt eerder «parisien» — of REB. Ik stel aan Minister Thys de correcte Nederlandse term «stadstrein» voor, aangezien de term onderstreept dat de trein eerder bestemd is voor Brussel dan voor de pendelaars, idee waaraan, naar verluidt, toch nog enige aandacht gaat. Deze brochure werd in Brussel enthousiast onthaald: ondanks het feit dat de brochure schriftelijk of telefonisch moest worden aangevraagd en niet gratis werd uitgedeeld, hebben toch 4 000 personen daarop gereageerd. Meestal waren ze er niet eens van op de hoogte dat ze tijdens de piekuren gebruik konden maken van bepaalde treinen om zich naar een bepaald punt in Brussel te verplaatsen. Dank zij een aantal inspanningen — dit hoeft niet eens zo duur te zijn, zoals Collega Draps beweert — kan dit net worden verbeterd.

Minister Thys, bent u niet onder de indruk van wat vele Brusselaars als een gezonde oplossing beschouwen? Bent u de mening toegedaan dat een politieke partij het uurrooster van de treinen aan de Brusselaars moet bekendmaken? Zijn er geen andere instanties die deze taak op zich hadden moeten nemen? Verheugt u er zich over dat uw voorstel van de

stadstrein in de balans komt te liggen voor de SST-beslissing? Ik hoop een eerlijk en realistisch antwoord te krijgen.

M. le Président. — La parole est à Mme Carton de Wiart.

Mme Carton de Wiart. — Monsieur le Président, Messieurs les Ministres, Chers Collègues, il faut que le TGV s'arrête à Bruxelles, et cela dans les meilleures conditions. Mais les conditions des uns sont des contraintes pour les autres. C'est ainsi qu'il n'y aurait aucun problème si le matériel et les modes d'exploitation des différentes sociétés de chemin de fer étaient harmonisés en Europe. Malheureusement, ce n'est pas le cas, et les conditions britanniques font que Bruxelles doivent non seulement offrir un arrêt, mais aussi un terminal pour le TGV.

En effet, pour des raisons à la fois techniques — alimentation en énergie et gabarits — et de sécurité — contrôle des passagers — tous les voyageurs venant de Londres pour aller à Paris, Amsterdam ou Cologne et vice-versa devront changer de train à Bruxelles. Le trafic transmanche doit en quelque sorte être indépendant.

Notre ville est ainsi obligée d'offrir un espace de triage, de garage et de maintenance pour le matériel, mais aussi pour les services offerts aux voyageurs, services qui se rapprochent plus de ceux offerts dans les liaisons aériennes que dans les trains de banlieue. Le *catering* — l'approvisionnement alimentaire ou service traiteur — est une nécessité et constitue un service en pleine expansion, susceptible d'ailleurs d'offrir des emplois aux Bruxellois déjà bien placés dans le secteur alimentaire.

Autre service à offrir : l'accessibilité. Ne faisons pas d'angélisme : 40 p.c. des usagers viendront des régions avoisinantes, dans un rayon de 30 à 40 km. Aucun système de transports en commun n'est capable de leur offrir l'alternative à l'automobile pour venir prendre le TGV ou rentrer chez eux. Le bureau Stratec estime que 40 p.c. des usagers du TGV viendront le prendre en voiture personnelle ou en taxi. Cela suppose des facilités de parking que nous estimons incompatibles avec le bon aménagement d'une ville dense, qui a besoin d'habitants.

Le débat qui nous occupe aujourd'hui, outre la position stérile de l'opposition au TGV, devrait être éclairé différemment si nous acceptons de séparer, dans l'analyse, la notion d'arrêt de TGV et la notion de terminal.

L'arrêt a besoin d'une bonne gare, sans plus. Le terminal a besoin d'espace. Pouvons-nous, dans les limites de la Région bruxelloise, trouver cet espace et transformer en opportunités nouvelles les contraintes du TGV ?

Jusqu'à présent, deux sites ont été trouvés. La transformation de contraintes en opportunités s'y réalise de manière différente, au profit d'acteurs différents.

Le premier site, la gare du Midi, est le seul qui a été officiellement soumis à l'examen de l'Exécutif. La réalisation du projet s'y ferait au prix d'une restructuration complète du quartier, qui signifie le départ des habitants, la multiplication des bureaux, et au prix d'aménagements de parkings au cœur de la ville.

Le groupe FDF-ERE a marqué son accord sur le choix du Midi, à condition que la spéculation immobilière soit maîtrisée et que la pression de l'automobile soit réduite à un minimum supportable.

Le deuxième site est celui de Schaerbeek-Haren-Dobbelenberg, un domaine ferroviaire d'une centaine d'hectares, mal valorisé. Ce domaine constitue une réserve pour la Région et pourrait devenir un pôle de développement, la gare du Midi gardant son rôle d'arrêt pour les lignes Paris-Bruxelles-Am-

sterdam et Paris-Bruxelles-Cologne, le trafic transmanche et le terminal étant contrôlés à Schaerbeek.

La presse rapporte, ces derniers jours, que la SNCB envisagerait d'étudier cette hypothèse.

La Région doit, enfin, être associée à cette réflexion. Faut-il rappeler que la Région a donné son avis sur l'étude d'impact confiée par la SNCB en novembre 1988 au bureau d'études Stratec. Faute de n'être pas encore née, la Région n'avait donc pu être associée au projet TGV lui-même, à l'analyse de ses contraintes et à la manière d'en tirer des opportunités.

Un arrêt du TGV au Midi, oui ! Le terminal peut-être pas, selon la SNCB. Est-il encore temps de réfléchir sans compromettre le projet TGV à Bruxelles ? Il ne faut pas non plus exagérer la lenteur dans la prise de décision en Belgique. Les Anglais, par exemple, n'ont pas encore finalisé complètement le tracé TGV au-delà de Folkestone.

De toute façon, il faut intégrer dans la réflexion la nécessité d'améliorer les conditions environnementales du passage du TGV dans la Région bruxelloise. Là encore, ne faisons pas d'angélisme, le train découpe le tissu urbain, il fait du bruit. Le train est aussi parfois une nuisance. « La présence de trains circulant à ciel ouvert en plein cœur d'une ville doit être considérée comme une solution technique « barbare »... écrit l'IBGE dans son commentaire sur l'étude d'impact.

Les Français ont mis au point des techniques dites de « coulée verte » qui permettent une meilleure gestion des espaces utilisés par le chemin de fer,

— soit par une valorisation immobilière, en couverture (à Bruxelles, nous connaissons déjà le Cours Saint-Michel, c'est un exemple sans être un modèle),

— soit par la mise en caisson pour réduire les nuisances du bruit,

— soit par des plantations et des écrans de verdure qui peuvent aller de l'aménagement d'une piste cyclable ou d'un cheminement piétonnier de promenade jusqu'à la protection intégrale d'une réserve naturelle.

Il faut profiter du passage du TGV pour exiger de la SNCB des normes environnementales acceptables. Nous le demandons à l'Exécutif.

Nous pouvons lui suggérer de s'informer auprès de la SNCF qui a décidé de créer des observatoires régionaux chargés de mesurer l'impact du TGV.

Le TGV suscite autant de craintes que d'espoirs. La crainte existe de ne pas se trouver dans le groupe des « villes-TGV ». Car une nouvelle carte de l'Europe se forme, il y aura les villes avec TGV et les villes sans. Nos amis wallons le savent bien, eux qui se sont battus pour l'arrêt à Liège. Bruxelles doit se trouver sur la bonne carte. Une fois dessus, elle devra bien jouer car la concurrence sera rude entre les villes TGV d'Europe. (*Applaudissements sur les bancs de la majorité.*)

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

M. Picqué, Ministre-Président de l'Exécutif. — Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, d'abord, je ferai abstraction de ton polémique, qui sied bien à nos débats de temps en temps, adopté par Mme Nagy et M. Draps concernant ce dossier, pour essayer de répondre le plus objectivement possible aux questions posées et vous éclairer sur le contenu de ce dossier.

Tout d'abord, je tiens à votre disposition un texte sur l'historique des positions adoptées par l'Exécutif et ses contacts avec la SNCB. Ainsi, ne dois-je pas ici développer les différents points de vue exprimés par les Exécutifs successifs sur ce dossier.

Par ailleurs, je n'ai pas attendu M. Draps pour plaider l'arrivée du TGV à Bruxelles. En effet, en fouillant les revues de presse de 1987, j'ai retrouvé ce qui constitue à mon avis le premier plaidoyer en faveur du TGV à Bruxelles. Je n'ai donc jamais hésité à dire combien j'étais favorable au TGV à Bruxelles, et ce non seulement parce qu'il arrivait dans ma commune.

M. Draps. — Je n'ai jamais dit le contraire. Vous n'étiez pas le seul. J'étais déjà à vos côtés à ce moment-là, Monsieur le Ministre-Président.

M. Picqué, Ministre-Président de l'Exécutif. — Je voudrais vous fournir cinq éléments de réflexion pour voir plus clair dans ce dossier.

Premièrement, le choix de la gare du Midi a été fixé par la SNCB, bien avant que je ne siège dans cet Exécutif, et ce choix est évident. Aujourd'hui, je dis clairement à cette tribune que je n'ai pas d'état d'âme; le choix de la gare du Midi me semble être la meilleure formule même si je n'écarte pas les difficultés qui surgiront pour rencontrer un certain nombre de contraintes, soit ferroviaires, soit urbanistiques. Ce ne sera pas facile mais mon choix est et reste très clair: c'est le Midi; d'autant plus que l'on m'a présenté le projet de Schaerbeek sur un «timbre-poste» et qu'il me semble extrêmement difficile d'évaluer les chances d'y établir un terminal.

Suite à toutes ces discussions, je voudrais également faire remarquer combien la SNCB est légère quand elle avance une hypothèse comme celle de Schaerbeek en n'ayant aucun dossier technique à nous présenter.

Donc, le choix de la gare du Midi me semble évident, sans, pour autant, écarter les difficultés futures telles que la circulation, la maîtrise urbanistique, etc.

Deuxièmement, j'ai toujours été partisan d'un partenariat entre la Région, les communes et la SNCB de manière à pouvoir maîtriser un projet qui, inévitablement, sera difficile à maîtriser car au-delà du projet même de la SNCB, vous le savez, de tels projets attirent dans la ville un haut niveau de spéculation.

Il convient donc, dans ce cas, que le pouvoir public compétent en urbanisme fixe les règles du jeu et détermine les contraintes qu'il entend imposer aux spéculateurs, aux investisseurs, qu'ils soient privés ou publics. Renoncez à l'aménagement du territoire et de l'urbanisme si vous niez cette nécessité de maîtriser, via les dispositifs légaux qui sont les nôtres, un projet d'urbanisme!

J'ai alors proposé à la SNCB la création d'un syndicat d'études qui regrouperait la SNCB, la Région et les communes.

La SNCB n'a donc pas, Monsieur Draps, été amenée à «produire» du logement. Vous confondez un plan d'investissement et un schéma directeur, c'est-à-dire, un plan d'aménagement qui a valeur de directive. Par conséquent, on n'a jamais dit à la SNCB de prendre tel filot dans tel coin et d'y construire du logement.

M. Draps. — La SNCB a pris autre chose que du chemin de fer! C'est clair!

M. Picqué, Ministre-Président de l'Exécutif. — Mais bien entendu! Je n'ai jamais demandé à la SNCB de «produire» du logement! J'ai dit qu'une vaste opération immobilière va, qu'on le veuille ou non, se développer.

J'ai proposé de nous asseoir autour d'une table afin de maîtriser cette situation immobilière et d'essayer, au travers de concertations, de compromis éventuels avec des investisseurs de faire en sorte qu'il y ait des compensations pour le logement de la part des investisseurs privés mais non de la SNCB! D'ailleurs, accepterait-on que la SNCB commence à construire des logements? Sur le plan institutionnel, c'est inimaginable!

Donc, il s'agissait d'un partenariat, la SNCB faisant ce qui lui était nécessaire pour son développement et les promoteurs privés se voyant contraints, dans le cadre d'un plan de développement, de faire un certain nombre de choses: je pense notamment au logement. Par conséquent, il est faux de m'attribuer ces intentions. Non! On a demandé à la SNCB de s'asseoir autour d'une table avec d'autres investisseurs afin de déterminer la répartition des risques et des prises en charge d'un tel projet d'aménagement global. Cela me semble d'une cohérence élémentaire!

La SNCB n'a, à ce jour, pas répondu officiellement à cette demande de partenariat de syndicats d'études et peut-être de syndicat d'investissement. Jamais! Dans certaines réunions informelles, on ne m'a fait remarquer que j'accordais une trop petite quantité de compensations immobilières dans le projet général. «Nous voulons davantage» m'a-t-on dit verbalement. Mais jamais on ne m'a répondu officiellement. Je n'ai donc pas une lettre de la SNCB me disant: «Monsieur le Ministre-Président, nous refusons votre formule de syndicat d'études et votre formule de partenariat.» Etrange comportement!

Troisièmement, le certificat d'urbanisme, qui a été déposé par la SNCB, l'a été sans que nous ayons eu l'occasion d'en discuter avec ses représentants. Chose étrange — je l'ai déjà dit — de voir un investisseur public déposer un certificat d'urbanisme sans souci de concertation avec un autre pouvoir public! C'est étrange lorsqu'on sait que les promoteurs privés eux-mêmes — et c'est d'ailleurs parfois très délicat à «manager» viennent nous demander un avis sur, éventuellement, un certificat d'urbanisme. Ces pratiques sont connues depuis longtemps.

A mes yeux, il est pour le moins paradoxal de voir la SNCB déposer un projet et nous demander de le soumettre à une enquête publique, et ce sans en discuter avec nous.

Quatrièmement, parlons du schéma directeur. Celui-ci est destiné à nous aider, nous Bruxellois, dans une réflexion, qui sert à donner de la cohérence à tout ce projet d'aménagement. Personnellement, je n'ai jamais été réservé en ce qui concerne nos intentions. Si je l'avais été, serais-je allé en Commission de ce Conseil régional présenter tout le projet et Mme Nagy disposerait-elle aujourd'hui de toutes les données chiffrées, dont j'ai vérifié la provenance, à savoir le rapport de la Région bruxelloise? Nous vous avons fourni toutes les informations que vous étalez ici et dont vous avez pu prendre connaissance parce que le dossier n'était pas secret tout comme ne l'était pas la liste des propriétaires, ce qui ajoute, d'ailleurs, une certaine transparence à l'occupation du sol par certains spéculateurs.

Je n'ai jamais rien caché, sinon je ne me serais pas présenté en Commission, et je vous signale que cela me servira peut-être de leçon. En effet, vous demandez de la transparence et lorsqu'on vous en donne et qu'on vous dit: «Il est clair que ce projet n'est pas celui que nous allons nécessairement porter,

mais voici l'état d'avancement du travail», vous prenez cet état d'avancement pour le projet définitif fixé par la Région.

Or, je vous dirai que ce qui était prévu pour la rue de France, même dans le projet commandité par la Région, a été supprimé. Ce n'était pas une bonne solution. Quant à la fameuse arche sur laquelle on a suffisamment plaisanté, j'ai dit en Commission — mais ayez au moins l'honnêteté intellectuelle de reconnaître ce que j'ai dit — que je ne voyais pas très bien comment architecturalement, on allait pouvoir gérer ce genre de chose.

Il s'agissait donc de l'état d'avancement du dossier et à présent, on nous fait le procès d'avoir élaboré un projet définitif, dont nous ne voulions pas discuter avec l'opinion publique et avec les membres de ce Conseil. Je vous rappelle que les membres de ce Conseil sont les représentants de l'opinion publique.

Donc, ce schéma directeur ne signifie pas ce qu'on veut lui faire dire. Ainsi ai-je entendu, avec effarement, qu'on allait démolir 12 îlots d'après ce schéma directeur! Il faut lire un plan! Un plan d'affectation n'est pas un plan d'investissement! Donc, lorsqu'il est indiqué, dans les îlots, «zones de logement», cela signifie-t-il que l'on rase pour construire du logement neuf? Non! Il s'agit d'un plan d'affectation. Et je vous ferai part, à présent, de ce qui, inévitablement, disparaît dans ce plan: les deux îlots situés côté avenue Fonsny et où il y aura un espace public, qui suppose que l'on casse ces îlots. Idem du côté de la rue de France, mais il y a dans ce plan toute une série d'îlots qui sont hâchurés et teints en fonction de l'affectation, ce qui ne signifie pas que l'on fait passer partout le bulldozer pour commencer à construire.

Alors, de grâce, je veux bien qu'on polémique ici, que l'on remplisse notre rôle politique et qu'on joue le jeu politique, mais il convient, quand même, de respecter la vérité. Il fallait faire également un *survey* des réalités sociales et économiques du quartier. C'est la Région qui l'a effectué, et il était nécessaire de le faire sur les types d'entreprises et populations qui s'y trouvaient. Et, à nouveau, on m'interpelle ici avec des données que j'ai rendues publiques à travers le dossier alors que c'est moi qui vous fournis les informations et qui vous dis ce qui sert de base à nos réflexions.

On a parlé de «minachting», de mépris. Ce n'est quand même pas une attitude méprisante vis-à-vis de cette Assemblée de venir dire en Commission de l'Aménagement du Territoire où nous en sommes dans notre réflexion! Au contraire, j'estime que cela traduit une volonté de dialogue afin de voir comment faire évoluer un dossier.

La cause de tout le problème réside dans le fait que devant un certificat d'urbanisme déposé par la SNCB, sans souci de concertation, et une étude en cours de développement de notre part, il convenait de discuter mais nous n'avons pas parlé. Il a fallu cette mini-crise, ces joutes et ces échanges d'arguments pour que les responsables de la SNCB que j'ai vus vendredi me fassent savoir qu'ils étaient décidés à travailler sur les deux documents, à connaître nos intentions et à étudier les différentes possibilités avant d'arriver à un projet que nous pourrions assumer ensemble.

Il a donc fallu cette mini-crise. Le président de la SNCB comme le directeur général sont convenus — je leur reconnais cette honnêteté intellectuelle — qu'en effet, ils croyaient que des contacts avaient été pris avec M. Dehaene, mais ils ne savaient pas qu'ils étaient les partenaires privilégiés d'une discussion. Mais ce que je sais, moi, c'est que j'ai provoqué une ou deux réunions qui étaient pour moi des réunions de la dernière chance avant d'aboutir à une crise, et que je n'y ai

vu ni le président de la SNCB, ni le directeur général de la SNCB.

Nous sommes convenus qu'il y avait eu une certaine discordance au niveau de la procédure de contacts d'information réciproque entre la Région et la SNCB. Cependant, je continue de prétendre que la Région a fait son travail; elle a réfléchi à un plan d'aménagement global et le refus de dialogue ne lui est certainement pas imputable.

Aujourd'hui, il faut donc reprendre les discussions avec sérénité: la SNCB y est décidée et nous aurons une première réunion de travail demain, avec le directeur général. Nous envisagerons un certain nombre de solutions mais j'ai la volonté de faire en sorte que la Région bruxelloise puisse maîtriser ce projet tout en tenant compte des exigences de la SNCB.

J'en viens à présent à l'une des dernières allusions faites par M. Draps. D'abord, je signale que même la SNCB nous concède volontiers que la mini-crise actuelle n'est pas de nature à retarder les choses. En effet, il y a un «deadline» qui est le mois de mai. Il ne faut donc pas traîner mais il n'est pas question d'imputer à la Région bruxelloise un retard éventuel: ce serait fallacieux et facile, au même titre que l'utilisation de concepts comme la démagogie, etc.

Nous allons peut-être gagner du temps parce que cette fois-ci, nous nous sommes opposés clairement et que tout le monde a décidé de reprendre les négociations.

Vous avez parlé tout à l'heure, Monsieur Draps, des retards intervenus dans la réalisation de certains travaux du métro de Bruxelles; c'est d'ailleurs tout à fait surprenant. Vous avez fait allusion à la rue d'Angleterre et au Parvis de Saint-Gilles, et comme par hasard, il s'agit de dossiers qui concernent la commune de Saint-Gilles. Heureusement, Monsieur Draps, que nous avons négocié et que nous avons fait valoir les droits des Bruxellois. Si tel n'avait pas été le cas, il n'y aurait plus de Parvis de Saint-Gilles ni de rue d'Angleterre. Il y aurait ce que la STIB d'alors et le Ministère des Communications laissent à Bruxelles: de grands chancres qui font la honte urbanistique de notre capitale. Il est donc normal que dans un projet comme celui de la SNCB, la Région fasse valoir ses arguments. Alors, je ne comprends pas votre référence à ce qui aurait pu constituer des désastres urbanistiques si nous n'avions pas été vigilants: je la trouve mauvaise et déplacée.

M. Draps. — Je me permettrai de vous l'expliquer dans ma réplique.

M. Picqué, Ministre-Président de l'Exécutif. — En tout cas j'ai compris cette référence dans votre chef comme une sorte de résignation devant celui qui veut assurer de grands travaux d'infrastructure à Bruxelles au nom d'une sorte de pragmatisme économique, selon lequel peu importe que l'on investisse à Bruxelles d'une manière inadéquate, pourvu qu'on investisse!

M. Draps. — Vous me faites dire ce que je n'ai pas dit!

M. Picqué, Ministre-Président de l'Exécutif. — Vous me répondrez tout à l'heure. Il faut réaliser que, dans ce dossier, la patience et le souci de concertation et de dialogue de la Région n'ont jamais été pris en défaut, ni par rapport à votre commission, au sein de laquelle nous sommes venus présenter l'état d'avancement de nos réflexions, ni par rapport à la SNCB, que nous avons sollicitée à de multiples reprises pour qu'elle s'exprime au sujet de nos projets. Il y a eu avec la SNCB un manque de dialogue. Je ne peux évidemment préjuger des

résultats de ces contacts mais il était essentiel que la Région bruxelloise ne se résigne pas à se voir imposer par le Gouvernement national — par un département — un certain nombre de projets sans manifester la volonté de défendre son point de vue.

Surtout, qu'on ne parle pas d'une comparaison possible entre le projet de la SNCB et celui de la Région bruxelloise! Je peux vous communiquer un relevé qui, pour un périmètre équivalent, indique les chiffres comparatifs.

Mme Nagy. — Le périmètre est plus large...

M. Picqué, Ministre-Président de l'Exécutif. — Je crois que je ne me fais pas bien comprendre. Je me demande quand vous ferez, Madame, la différence entre un plan d'aménagement et un plan d'investissement. Le nôtre est un plan d'affectation du sol.

Mme Nagy. — Je vous répondrai tout à l'heure.

M. Picqué, Ministre-Président de l'Exécutif. — Je ne conteste pas que des projets d'investissements lourds — ils figurent dans la note que je peux vous communiquer — sont envisagés à certains endroits. Il n'est toutefois pas correct de prétendre que la SNCB se lance dans un projet «mammouth» et que celui de la Région est encore plus gigantesque. Le projet de la SNCB est important — nous en conviendrons tous — et celui de la Région l'est également. Mais notre projet fixe des affectations.

Savez-vous quel est le plus grand mégalomane de Bruxelles? C'est celui qui a signé le plan de secteur. En effet, il s'est permis de concevoir un plan concernant toute la Région bruxelloise, mais il s'agit d'un plan d'affectation qu'il ne faut absolument pas confondre — j'insiste sur ce point — avec un plan d'investissement! J'espère que vous ne répétez pas à M. Cudell ce que je viens de dire. (*Sourires.*)

Que constate-t-on lorsque l'on compare les chiffres sur des surfaces équivalentes en prenant comme base le périmètre dans lequel la Région a l'intention d'investir? En bureaux, la colonne «SNCB» indique 140 000 m² et celle de la Région 120 000 m². En commerces, restaurants et cafés, ces chiffres deviennent respectivement 120 000 m² et 30 000 m²; en hôtels, 70 000 m² et 40 000 m²; en équipements, 20 000 m² — centres d'affaires — et 4 000 m²; en logements, 0 et 80 000 m². Il est donc évident que nous avons témoigné d'un souci visant une plus grande mixité de fonctions. Il ne peut donc être question de comparer des données qui ne sont pas comparables.

En tout cas, j'aimerais confier aux membres du Conseil mon sentiment quant au développement de cette affaire. Il faut parler avec les responsables de la SNCB. Les tensions ayant résulté des déclarations de ces dernières semaines ont nettement amené la SNCB — enfin! — à vouloir dialoguer, ce dont je me réjouis.

En outre, personne ne m'a encore prouvé que le site du Midi constituait un mauvais choix ou, en tout cas, qu'un meilleur emplacement était possible. Nous allons donc étudier cette solution très attentivement et examiner toutes les conséquences qui en résulteraient car, d'un point de vue intellectuel, je n'accepte pas qu'après deux ans et demi d'études sur le site du Midi, on prétende maintenant qu'il n'est pas possible d'y installer un terminal, et ce pour un certain nombre de raisons qui ne me semblent pas essentielles.

La SNCB devrait me le démontrer.

Plus les heures et les jours passent, plus Schaerbeek me semble n'avoir été mis sur la table que dans un souci de tactique, de stratégie parce que, intellectuellement, je ne peux croire que les ingénieurs de la SNCB, qui sont des gens que je respecte, même s'ils sont parfois têtus, puissent concevoir que c'est à Schaerbeek qu'il faut implanter le terminal.

Mais avant de débattre nos conflits dans la presse, n'aurait-il pas mieux valu se mettre autour de la table et discuter? La SNCB veut dialoguer maintenant; peut-être a-t-elle perçu le souci de la Région de se faire respecter?

Ma préoccupation est de poursuivre les concertations le plus rapidement possible et de tenir ce Conseil et sa commission au courant de l'état d'avancement de nos négociations avec la SNCB pour qu'on n'occulte plus injustement, vous me permettez de le dire, un certain nombre d'informations. Je crois, d'une part, que la Région a fait ce qu'elle devait faire, c'est-à-dire être ferme vis-à-vis de la SNCB qui refusait de dialoguer, et, d'autre part, qu'elle est soucieuse de faire valoir notre projet, d'en parler avec vous, la preuve en étant donnée par la présentation de l'état d'avancement de nos travaux à la Commission de ce Conseil régional. (*Applaudissements sur les bancs de la majorité.*)

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

M. Thys, Ministre des Travaux publics, des Communications et de la Renovation des Sites d'Activités économiques désaffectés. — Monsieur le Président, mes Chers Collègues, M. le Ministre-Président a suffisamment expliqué les diverses raisons qui ont été à la base des interventions récentes de membres de l'Exécutif dans les domaines de l'urbanisme et des communications. Je vais donc me limiter à intervenir en tant que responsable des Travaux publics et des Communications.

Tout d'abord, je dirai à M. Cauwelier combien j'ai apprécié son intervention lorsqu'il a évoqué ici, à l'encontre de ce qui avait été dit par M. Draps, l'intérêt pour la Région de Bruxelles-Capitale d'utiliser l'ensemble du système ferroviaire indépendant des transports dits «STIB»: bus-tram-métro, existant dans notre Région de Bruxelles.

L'initiative prise par une formation politique d'informer la clientèle potentielle de ces installations ferroviaires et le succès qu'elle a rencontré, indiquent très clairement, Monsieur Draps, au Conseil et à l'Exécutif que des contacts doivent avoir lieu avec la SNCB afin de savoir si cette société ne doit pas relayer une telle initiative et, à tout le moins, si la Région de Bruxelles-Capitale ne devrait pas, avec ou sans la SNCB, la poursuivre.

Ensuite, je voudrais dire à Mme Carton de Wiart et à Mme de T'Serclaes combien j'ai apprécié leurs interventions tout à fait mesurées et posées, tendant à dire que le site de la gare du Midi est celui de l'implantation décidée par l'Exécutif, approuvée par sa majorité et par le Conseil régional, et à signaler l'existence d'une alternative.

Que cette alternative soit un gadget, une manœuvre, ou n'importe quoi, il n'en reste pas moins que si les membres de l'Exécutif, et particulièrement celui qui a la charge de la mobilité à Bruxelles, ne s'étaient pas exprimés à ce sujet, n'avaient pas pris la peine d'étudier la question, M. Draps serait sans doute intervenu aujourd'hui pour dire: «Mais qu'attendez-vous pour l'examiner?»

Nous avons examiné cette alternative mais quand nous donnons notre point de vue, il n'est pas accepté. Donc, quand on ne l'examine pas, ce n'est pas bon, et quand on l'examine,

ce n'est pas bon non plus. Je me demande ce que nous devons faire.

Je vais donc vous donner exactement mon point de vue.

En terme de mobilité, il est évident que la transformation de la gare du Midi en centre TGV impliquait de façon claire dans les décisions de l'Exécutif et de sa majorité, l'arrivée parallèle d'un RER, c'est-à-dire d'un réseau express régional, car la pression automobile compte tenu de l'arrivée du TGV dans une ville — c'est prouvé, et vous avez cité des chiffres, Madame Nagy — nécessite une alternative, une complémentarité permettant de répondre à ce problème de mobilité.

Donc, la position est claire. En termes de mobilité, j'affirme à cette tribune que le réseau urbain actuel pourrait peut-être apporter, grâce à l'intensification des moyens que nous comptons mettre à la disposition de la STIB — nous en avons suffisamment délibéré — une réponse adéquate au problème de l'arrivée du TGV à la gare du Midi, pour autant, je le répète, que l'on résolve par un réseau express régional le problème de la mobilité du transport dit privé, c'est-à-dire de la pression automobile.

En ce qui concerne l'éventualité de l'arrivée du TGV à Schaerbeek, je me suis limité à faire examiner par mes services — quoi de plus normal! — quelle était la situation en termes de mobilité. Il est évident qu'au point de vue liaison avec le transport privé, la proximité du ring peut permettre de créer, à l'endroit prévu sur le site de la gare de Schaerbeek, un parking dit de dissuasion, c'est-à-dire un parking cul-de-sac qui empêche d'une certaine façon l'entrée des voitures dans la ville mais permet le stationnement et l'utilisation du TGV.

Si donc le site de la gare de Schaerbeek devait être choisi, indépendamment des conditions que vous connaissez et que je viens de vous rappeler succinctement en les comparant à celles de la gare du Midi, si donc on devait opter — ce qui n'est pas de mon ressort — pour la gare de Schaerbeek, je reconnais qu'il y a là possibilité de créer un parking de dissuasion, en cul-de-sac, permettant de résoudre le problème de transport privé.

Par contre, et comme je l'ai déjà dit, la desserte actuelle de la gare de Schaerbeek en termes de transport en commun urbain est totalement insuffisante. Mais il faut bien reconnaître que la gare de Schaerbeek dispose d'un système ferré qui pourrait être transformé, le cas échéant. On a parlé de train urbain, de réseau express bruxellois. Peu important les mots, il faut que le site choisi, que ce soit la gare du Midi, et M. le Président de l'Exécutif vient d'être clair à ce sujet, que ce soit la gare de Schaerbeek, proposition fantaisiste peut-être, déposée par la SNCB, ne provoque pas une augmentation importante de l'immobilisme que nous connaissons déjà. Au contraire, il doit contribuer à une meilleure mobilité dans Bruxelles.

Je tiens à dire au Conseil que la préoccupation du Ministre qui a en charge les Travaux publics et les Communications a été d'indiquer très clairement que si le choix de la gare de Schaerbeek pouvait être examiné — il n'est pas de ma responsabilité de le décider — il fallait en tout cas conclure que le REB ou le train urbain devait se réaliser de façon concomitante.

Je résume cette problématique — gare du Midi ou gare de Schaerbeek — en une déclaration, Monsieur le Président, Chers Collègues, il est évident que dans la décision qu'a prise l'Exécutif quant à l'arrivée du TGV à Bruxelles, il est indiqué très clairement que, parallèlement au TGV doit se développer en étoile, hors de Bruxelles, le RER, et dans Bruxelles, si RER il y a, un prolongement que l'on pourrait appeler soit RER bruxellois, soit train urbain, soit réseau express bruxellois.

Je défie quiconque au sein de cette assemblée de découvrir dans les déclarations faites par l'Exécutif, une quelconque incohérence. Bien au contraire, l'Exécutif a indiqué très clairement, en termes de mobilité, comme en termes d'urbanisme et pour le choix du site, qu'il avait eu la décence d'examiner même les propositions farfelues.

L'Exécutif a en tout cas la ferme volonté de n'accepter l'arrivée du TGV que s'il est assorti d'une solution apportée par la SNCB aux transports dans Bruxelles. Et à ce sujet vos amis politiques, Monsieur Draps, défendent un certain nombre de thèses au sein de la SNCB, — M. Didier Reynders, pour ne pas le citer, — et prétendent que les voies ferrées, au travers de Bruxelles, ne sont pas de la compétence de la SNCB et qu'il ne lui appartient pas d'utiliser le système ferroviaire au sein de Bruxelles pour le réseau express RER... (*Protestations de M. Draps.*)

Cela vous ennuie que je le dénonce.

M. Draps. — Vous avez peut-être fait un lapsus. Je ne vous comprends pas. Vous voulez dire que les voies ferrées de la SNCB dans Bruxelles ne sont pas de la compétence de la Région.

M. Thys, Ministre des Travaux publics, des Communications et de la Rénovation des Sites d'Activités économiques désaffectés. — Non, le président du conseil d'administration de la SNCB a indiqué très clairement que la volonté de l'Exécutif de coupler l'arrivée du TGV, que ce soit au Midi — c'est ce que nous voulons — ou que ce soit à Schaerbeek, avec la création d'un RER est impossible à réaliser. C'est inadmissible en termes de mobilité.

Par ailleurs, ce même président a indiqué très clairement que l'idée de l'exploitation des voies ferroviaires appartenant à la SNCB, même sous forme d'une filiale avec la STIB, comme le prévoit l'ordonnance qui, je l'espère, sera votée tout à l'heure par votre Conseil, est impossible à réaliser. S'il y a des compensations en termes de mobilité pour la Wallonie et pour la Flandre, j'estime que Bruxelles a droit aussi à cette mobilité et à un apport positif de la SNCB. C'est la position que j'ai défendue et que je défends aujourd'hui devant votre Conseil. (*Applaudissements sur les bancs de la majorité.*)

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

Mme Nagy. — Monsieur le Président, j'ai écouté avec attention la réponse que M. Picqué a faite à l'interpellation de M. Draps et à la mienne en ce qui concerne le projet TGV. Dans ce jeu théâtral, il faudrait arrêter de nous prendre pour des idiots!

Lorsque le Ministre-Président nous dit qu'il nous a donné l'information afin de nous permettre de le critiquer et de critiquer le projet, j'estime qu'il ne nous a pas fait de cadeau! Ne retournons pas les rôles. Le rôle de notre assemblée est d'exercer un contrôle, l'obligation de l'Exécutif est de nous fournir les informations afin que ce contrôle puisse s'exercer. Ce n'est pas un cadeau et cela ne doit en rien vous servir de leçon pour l'avenir, Monsieur le Ministre-Président.

Enfin, ne croyez pas que nous ne savons pas lire un plan! Vous me dites que les plans d'affectation n'impliquent aucunement des démolitions.

M. Picqué, Ministre-Président de l'Exécutif. — Je n'ai pas dit cela!

Mme Nagy. — Pourtant, pour l'avenue Fonsny, vous confirmez l'affectation demandée par les investisseurs.

M. Picqué, Ministre-Président de l'Exécutif. — C'est évident!

Mme Nagy. — Des îlots entiers affectés actuellement au logement seront transformés en bureaux. Je sais lire un plan et des gabarits. Je sais que dans votre projet, vous prévoyez des immeubles de sept étages pour l'avenue Fonsny. Montrez-moi, dans l'avenue Fonsny, un seul immeuble qui compte actuellement sept étages!

Vous me dites que vous êtes venu le 19 juin en Commission et qu'une discussion a eu lieu au sujet de cette fameuse arche, dont les pieds vont forcément nécessiter la démolition de deux îlots entiers, vous en conviendrez.

La Commission a critiqué l'arche. Mais, dans la phase 4, datée de septembre 1990 — et donc postérieure à la réunion de la Commission — dont *La Libre Belgique* a fait état, on retrouve l'arche. Dès lors, si notre Commission vous avait convaincu du fait que cette arche n'était pas un bon choix, pourquoi n'avez-vous pas demandé aux auteurs de l'étude d'envisager une autre solution?

M. Picqué, Ministre-Président de l'Exécutif. — Cela a été fait.

Mme Nagy. — Ne racontez pas n'importe quoi! La phase 4 propose l'arche et ne prévoit pas d'autre alternative.

En ce qui concerne le périmètre, vous nous dites qu'il faut comparer ce qui est comparable. Lorsque, comparant vos chiffres à ceux de la SNCB, vous prétendez vous limiter à un périmètre réduit, cela n'a pas de sens, car votre projet porte sur un périmètre plus large. Par conséquent, on ne se limitera pas au petit périmètre, correspondant à celui de la SNCB. Votre position est, dès lors, illogique. Selon les chiffres dont j'ai fait état, le périmètre complet est plus large et englobe plus de 50 p.c. des surfaces de bureaux. Si telle est votre optique de la mixité, nous n'en avons effectivement pas la même compréhension!

Vous parlez de l'urbanisme qui maîtrise le développement. Personnellement, je prétends que l'urbanisme que vous voulez mettre en œuvre dans le quartier du Midi est le fruit de discussions intervenues avec des promoteurs immobiliers, l'addition de leurs projets d'investissement. Vous englobez cela dans un projet sur la valeur urbanistique duquel je ne veux pas prononcer mais que je critique au niveau de son programme et des affectations qu'il prévoit. A cet égard, à l'avenir sur la base de la liste des propriétés actuellement établies autour du quartier du Midi, je vérifierai ces affectations. Le quartier du Midi n'est pas un cas unique. Le quartier du canal connaît les mêmes problèmes causés par un urbanisme que je qualifierai d'«urbanisme du fait accompli», qui consiste à organiser les choses de telle manière qu'on ne puisse pas les critiquer même au niveau de leur aspect.

Dans le cas présent, on élabore un projet en faisant appel à de bons urbanistes. Mais le résultat est le suivant: on construit 50 p.c. de bureaux dans un quartier où l'on veut effectuer de la rénovation. A mes yeux, il s'agit d'un changement complet dans un quartier habité et où, aujourd'hui, il y a des emplois.

A cet égard, vous n'avez pas répondu à mon interrogation.

M. Thys a répondu aux questions relatives aux problèmes de circulation. Il a effectué une étude concernant la gare de Schaerbeek. Les problèmes d'accessibilité à la gare du Midi

demeurent néanmoins importants. Le trafic va s'y intensifier. Les travaux nécessaires seront également importants. Dès lors, je suppose que des travaux d'infrastructure indispensables suite à l'augmentation du trafic entraîné par le TGV seront couverts par la Région.

Deux points des réponses fournies par M. Picqué m'étonnent. Notamment en ce qui concerne la rue de France. Aujourd'hui encore, vous paraissez étonné, Monsieur Picqué, de la suppression de cette rue. A ma connaissance, depuis la rencontre des Ministres des Communications au cours de laquelle Mme Thatcher a annoncé une série de contraintes en matière de sécurité, le débordement de la gare sur la rue de France était prévu. En Commission de concertation, j'ai signalé que l'étude Stratec ne reprenait pas cette hypothèse. En fait, elle est antérieure à la fin de l'étude. Ensuite, si mes souvenirs sont exacts, la Commission de concertation a signalé qu'en cas de débordement important de la gare, un complément d'étude d'incidence était nécessaire. Or, je ne vois rien venir. Je constate même qu'à présent, vous êtes surpris de la suppression de la rue de France, alors qu'elle est prévue dans tous les plans.

M. Picqué, Ministre-Président de l'Exécutif. — Je tiens simplement à éclairer la discussion.

On ne m'a pas encore démontré, pour les seize mètres de l'assiette ferroviaire qui débordent sur la rue de France — alors que dans un tout premier temps, il avait été prévu de rester dans les limites de cette assiette — s'il est ou non possible de concilier la circulation avec la passerelle de l'assiette ferroviaire. La SNCB prévoit l'installation de cabines techniques sous les rails; d'autres estiment que ces installations ne seront peut-être pas nécessaires. Je ne nie pas la volonté de la SNCB d'élargir son assiette ferroviaire... Mais il n'a pas encore été démontré qu'il fallait pour autant supprimer la rue de France.

M. le Président. — Avant de donner la parole à Mme Nagy, je rappelle la nécessité d'une répartition équitable du temps de parole de dix minutes entre les deux interpellants.

La parole est à Mme Nagy.

Mme Nagy. — Lorsque je vous avais interrogé, en avril dernier, sur le problème du TGV, je vous avais demandé si vous connaissiez le montant des budgets disponibles pour la protection de l'environnement et les différentes contraintes techniques dont la SNCB faisait état.

Monsieur le Ministre-Président, vous avez donné un avis favorable à M. Dehaene pour l'arrêt à la gare du Midi, sans avoir tous ces éléments en main. Aujourd'hui, on s'en mord les doigts. C'est un peu tard! (*Applaudissements.*)

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

M. Draps. — Monsieur le Président, Chers Collègues, je m'efforcerai d'être très bref. J'ai constaté que le Ministre-Président, dans sa réponse à l'interpellation de Mme Nagy et à la mienne à propos de la gare du Midi, s'offusque du caractère polémique de l'intervention de conseillers de l'opposition qui souscrivent pourtant, en tout cas en ce qui me concerne, à un choix que partage M. le Ministre-Président.

Je me demande où nous sommes, dans un cénacle diplomatique ou dans une Assemblée politique s'il n'est même pas possible d'adresser des reproches à l'Exécutif, suite à ce que le Ministre-Président qualifie lui-même de «mini-crise». Vous constaterez que je n'avais pas été aussi loin!

Deuxième réflexion: Tout en partageant le choix des techniciens pour la gare du Midi, j'essaie de sensibiliser l'Exécutif — qui ne me semblait pas l'être suffisamment en Commission — au rôle européen de Bruxelles et à la possibilité d'octroyer un atout supplémentaire, un «plus», au dossier TGV en utilisant le site idéal de la gare du Quartier Léopold, dans les conditions que j'ai décrites tout à l'heure et sur lesquelles je ne reviendrai pas.

C'est une idée que j'essaie, depuis près d'un an, de faire passer. Elle est bien acceptée partout ailleurs, sauf à Bruxelles. J'aurais espéré une prise de position du Ministre-Président sur cet aspect, peut-être secondaire, mais combien symbolique du dossier, dans la problématique actuelle du choix du siège du Parlement européen.

Ma troisième réflexion s'adresse à M. le Ministre des Communications et des Travaux publics. Il m'a semblé que les sept lignes du réseau que vous appelez dans les projets le REB n'avaient strictement rien à voir avec le réseau express-régional en étoile autour de Bruxelles. Vous me dites le contraire. Vous aurez probablement la possibilité de me documenter en m'adressant par écrit les configurations de ces différents projets.

Quant au Président de la SNCB, il défend les intérêts de cette société et certainement pas ceux de la Région bruxelloise. Mon propos n'est pas de polémiquer ici sur des personnes. Je constate d'ailleurs que ce dossier comporte pas mal de susceptibilités de «divas»! M. le Ministre-Président ne rencontre pas le Président de la SNCB. On lui envoie des ingénieurs. Il ne veut pas parler avec eux. Les gens se cherchent, se cachent, bref, tout un jeu qui me paraît absolument dérisoire.

Un type de dossiers comme celui du TGV doit être traité quotidiennement. Et on n'attend pas pendant des mois que des contacts aient lieu entre des personnes que l'on n'est pas certain de bien contrôler, pour constater qu'on a perdu du temps et qu'on va enfin commencer, ou recommencer, à travailler à ce projet. On ne laisse pas de tels dossiers aller à vau-l'eau. Pour ce que vaut la comparaison, je reviens aux avatars des deux tronçons de métro à Saint-Gilles, auxquels je faisais allusion tout à l'heure. Je ne vous reproche pas de ne pas avoir abouti à une bonne solution. Cependant, pour la rue d'Angleterre — ainsi que je vous l'ai dit — on peut se demander, en vue de l'arrivée du TGV, si le gabarit qu'elle a retrouvé était bien le gabarit utile, compte tenu de l'évolution du quartier et de la perspective, au niveau purement esthétique, sur la porte de Hal. Mais il s'agit là d'un autre débat.

Ce que je vous reproche, c'est d'avoir dû attendre tant d'années pour arriver à cette solution et de n'avoir pas, à l'époque, forcé la décision du Ministre national des Communications. D'autres dossiers ont trouvé plus rapidement une solution parce que les responsables se préoccupaient plus quotidiennement de leur aboutissement. (*Applaudissements.*)

ORDRE DU JOUR MOTIVE

Dépôt

GEMOTIVEERDE MOTIE

Indiening

M. le Président. — Mesdames, Messieurs, en conclusion de ces interpellations, un ordre du jour motivé a été déposé.

Dames en Heren, tot besluit van deze interpellaties werd een gemotiveerde motie ingediend.

Il est signé par MM. Moureaux, Van Eyll, Beghin, Vandebussche, De Berlangier et par Mme de T'Serclaes, et est libellé comme suit:

«Le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale

— ayant entendu l'interpellation de Mme Nagy, concernant «l'implantation TVG à la gare du Midi ou à Schaerbeek» et l'interpellation jointe de M. Draps, concernant «l'attitude incohérente de l'Exécutif en rapport avec la localisation de la future gare TGV à Bruxelles»,

— ayant entendu la réponse du Ministre-Président et du Ministre des Travaux publics, des Communications et de la Rénovation des Sites d'Activités économiques désaffectés,

Approuve les prises de position de l'Exécutif et l'action qu'il déploie dans ce dossier en faveur des intérêts bruxellois et,

Passé à l'ordre du jour.»

Ondertekend door de heren Moureaux, Van Eyll, Beghin, Vandebussche, De Berlangier en door mevrouw de T'Serclaes, en luidt als volgt:

«De Brusselse Hoofdstedelijke Raad

— gehoord de interpellatie van mevrouw Nagy, over «de inplanting van het SST-station aan het Zuidstation of te Schaerbeek en de toegevoegde interpellatie van de heer Draps, betreffende «de incoherente houding van de Executieve tegenover de inplanting van het toekomstig SST-station in Brussel»,

— gehoord het antwoord van de Minister-Voorzitter van de Executieve en van de Minister belast met Openbare Werken, Verkeer en de Vernieuwing van Afgedankte Bedrijfsruimten,

Is het eens met de standpunten van de Executieve en met haar actie in dit dossier ten voordele van de belangen van Brussel, en

Gaat over tot de agenda.»

— Le vote sur cet ordre du jour aura lieu lors de la prochaine séance.

Over deze motie zal, op de volgende vergadering, worden gestemd.

— La discussion est close.

De bespreking is gesloten.

INTERPELLATION DE M. ADRIAENS A M. DESIR, MINISTRE DU LOGEMENT, DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA CONSERVATION DE LA NATURE ET DE LA POLITIQUE DE L'EAU, CONCERNANT «LE FINANCEMENT DE L'EPURATION DES EAUX»

INTERPELLATION JOINTE DE MME WILLAME CONCERNANT «LA POLITIQUE DE L'EAU EN REGION BRUXELLOISE ET LA CONSTRUCTION DE LA STATION D'EPURATION SUD»

Discussion

INTERPELLATIE VAN DE HEER ADRIAENS TOT DE HEER DESIR, MINISTER BELAST MET HUISVESTING, LEEFMILIEU, NATUURBEHOUD EN WATERBELEID, BETREFFENDE «DE FINANCIERING VAN DE WATERZUIVERING»

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW WILLAME BETREFFENDE «HET WATERBELEID IN HET BRUSSELSE GEWEST EN DE BOUW VAN HET ZUIVERINGSSTATION ZUID»

Bespreking

M. le Président. — Mesdames, Messieurs, l'ordre du jour appelle les interpellations jointes de M. Adriaens et de Mme Willame à M. Désir, Ministre.

Dames en Heren, aan de orde zijn de samengevoegde interpellaties van de heer Adriaens en mevrouw Willame tot de heer Désir, Minister.

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

M. Adriaens. — Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, Chers Collègues, le dossier de l'épuration des eaux à Bruxelles est un dossier complexe qui, malgré la volonté affichée par l'Exécutif d'aller de l'avant, paraît en fait s'enliser dans un immobilisme assez inquiétant. Nous savions qu'une des raisons de ce blocage était la mésentente avec la Région flamande limitrophe qui semblait remettre en cause la clé de répartition précédemment établie et qui, surtout, ne versait pas les montants prévus pour les travaux déjà réalisés, principalement le placement des collecteurs d'amenée des eaux usées à la station d'épuration.

Or, la presse vient de relayer l'annonce d'un accord intervenu entre la Région de Bruxelles-Capitale et la Région flamande. Vous seriez arrivé, Monsieur Désir, avec votre homologue flamand M. Kelchtermans, à un accord sur la répartition du financement de la station d'épuration Sud. Après approbation des Exécutifs respectifs, cet accord devait être signé ce 10 novembre.

La première question que je vous poserai donc, Monsieur le Ministre, est de savoir si cet accord reprend la clé de répartition prévue dans le protocole d'accord de 1984 soit 11,68 p.c. à charge de la Région flamande. Est-ce que la signature a bien eu lieu comme annoncé ce 10 novembre et implique-t-elle aussi que la Région flamande verse incessamment les sommes dues par elle sur les travaux déjà réalisés?

Si vos réponses à ces premières questions sont positives, on peut espérer enfin le redémarrage des travaux actuellement en léthargie. Plus précisément, je voudrais donc avoir des informations sur les points suivants :

1) A quel stade de réalisation en est le lot 1 — décantation et aération des boues —, d'un montant de 50 millions de francs, adjugé déjà depuis le début de l'année 1989?

2) Les lots 2 et 3, qui comprennent l'électromécanique et le traitement des boues sont d'un montant global de 900 millions. Ils ont fait l'objet d'un appel d'offre le 7 décembre 1989. J'aimerais savoir si le bureau d'étude chargé d'examiner les différents dossiers a terminé son travail. Si oui, quand a eu lieu — ou quand aura lieu si ce n'est encore fait — le choix de l'adjudicataire?

3) Le lot 4, d'un montant de 1 milliard 250 millions de francs et qui concerne le génie civil a-t-il fait l'objet d'un appel d'offre et si oui à quelle date?

4) On vient également d'annoncer tout récemment que vous avez lancé l'adjudication pour le bâtiment administratif devant abriter les bureaux et laboratoires. Quel est le montant estimé pour cette tranche des travaux?

J'en viens à la question la plus importante de mon interpellation. Je souhaiterais en effet connaître le montant précis qui fut dépensé cette année pour l'épuration des eaux, sachant que le montant prévu au budget s'élevait à 560 millions de francs.

Je dois cependant apporter une précision. En effet, dans vos communications à la presse ou au Conseil vous parlez toujours de crédits de 2 milliards 800 millions de francs sans préciser que cela concerne en fait les engagements à étaler sur plusieurs années et aussi l'entière des investissements de votre département des eaux, y compris les eaux de distribution. Pour ce qui est de l'épuration des eaux usées à proprement parler,

la Région a donc prévu 560 millions de francs pour 1990 et j'aimerais donc savoir quelle partie de ces crédits a été réellement dépensée à ce jour.

J'ai en fait reçu une réponse à cette question une heure avant d'arriver en séance. En vue de la commission du Budget qui aura lieu demain, je lisais le projet d'ordonnance concernant l'ajustement du budget des dépenses, et j'ai été surpris de constater au poste 68.84 relatif à l'épuration des eaux que sur le total de 560 millions de francs, les 500 millions de francs prévus pour la station d'épuration Sud avaient été modifiés pour être ramenés à zéro franc!

Vous comprendrez mon désappointement à cette découverte. J'ai heureusement pu constater, quelques pages plus loin, qu'au fonds destiné à la lutte contre les nuisances (où avaient été inscrits les 455 millions de francs provenant de la province du Brabant — la fameuse taxe à l'environnement qui devait servir à l'épuration des eaux), on a ajouté les 500 millions de francs budgétaires qui ne seront pas dépensés cette année.

Il est à espérer que vous les dépenserez l'année prochaine parce que les fonds budgétaires doivent normalement disparaître, dès le budget suivant. Ces sommes devront donc être utilisées sinon elles seront perdues.

Je suis bien obligé de constater que l'épuration des eaux ne progressera guère en 1990 à Bruxelles puisque les crédits d'ordonnancement sont tombés à zéro.

Je vais maintenant envisager l'avenir même si le présent est plutôt désolant. La construction de la station d'épuration de la station Sud a été décidée en 1980. Nous voici en 1990 et pratiquement rien n'a été fait, mais vous affirmez que cette station sera opérationnelle en 1995. Je suis prêt à le croire, bien que j'en doute beaucoup. En étant optimiste, il aura donc fallu quinze ans pour construire une station d'épuration devant traiter 360 000 équivalents-habitants pour une valeur estimée par vous, au mois d'avril, à 5 milliards de francs.

Or, si nous voulons épurer les eaux bruxelloises, nous devons faire construire la station d'épuration nord, dont vous estimez le coût à 15 milliards de francs, soit trois fois plus. S'il a fallu un minimum de 15 ans pour construire une station de 5 milliards de francs, il faudra sans doute 45 ans pour construire une station de 15 milliards de francs! Mes petits-enfants la verront peut-être, mais je doute fort que moi je puisse la voir, si on continue à ce rythme. C'est tout à fait inacceptable, d'autant que nous avons signé des engagements internationaux nous obligeant à épurer la totalité de nos eaux dans un délai fixé à quelques années. Il faut donc trouver une solution. Il y a trois semaines, des membres de notre Assemblée ont rencontré les représentants de l'Union des entreprises de Bruxelles. Ceux-ci ont confirmé que le secteur privé insiste lourdement pour qu'on fasse appel à ses services pour financer et pour exploiter les stations d'épuration.

Diverses formules sont envisageables pour l'exploitation de ces stations, différentes formules de concession sont possibles, avec une intervention plus ou moins importante des pouvoirs publics et du secteur privé.

Je vous demande donc si des contacts sérieux ont été établis dans ce sens avec les entreprises qui se proposent de nous aider à épurer nos eaux. Avez-vous déjà sélectionné certaines pistes afin que la construction de la station Nord puisse être envisagée dans un délai raisonnable? En effet, il me paraît tout à fait impossible d'attendre encore pendant 40 à 60 ans!
(Applaudissements sur les bancs Ecolo.)

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

Mme Willame. — Monsieur le Président, certaines questions que j'adresse au Ministre sont une répétition des propos tenus par M. Adriaens, mais j'estime que deux fois valent mieux qu'une.

Le 28 mars 1990, devant la commission de l'Environnement, de la Conservation de la Nature et de la Politique de l'Eau, vous avez fait, Monsieur le Ministre, un exposé concernant la politique de l'eau en Région bruxelloise.

Au sujet de la construction de la station d'épuration Sud, vous avez précisé un certain nombre de données que je me permettrai de rappeler ici :

« En ce qui concerne la station Sud de Bruxelles nous avons déjà posé pour près d'un milliard de collecteurs, et j'ai fait réserver 2 milliards 800 millions de crédits pour le programme d'investissements de cette année 1990, dont 1 milliard 800 millions consacrés à la seule station Sud, et 866 millions pour la construction des collecteurs.

Le lot 1 de la station (qui comprend la décantation et l'aération des boues) représente un montant de 50 millions et a déjà fait l'objet d'une adjudication au début de 1989.

Le lot 2 (électromécanique et épuration de l'eau) et le lot 3 (traitement des boues) représentent des investissements pour près de 900 millions de francs. Un appel d'offre général a été remis le 7 décembre dernier, les différents dossiers sont examinés aujourd'hui par le bureau d'étude.

Le lot 4 (représentant le génie civil) prévoit un montant de près de 1 milliard 250 millions de francs et pourrait être lancé cette année encore, en même temps que l'appel d'offre pour l'exploitant de la station.

L'ensemble des dossiers concernant la réalisation des collecteurs avance bien. En effet, nous attendons d'un jour à l'autre le cahier des charges du collecteur de Forest, l'administration étudie déjà celui du collecteur de Saint-Gilles, et les plans du collecteur d'Anderlecht sont prêts, nous n'attendons plus que le permis de bâtir.

L'ordre de commencer les travaux a été donné à la mi-janvier pour le collecteur du CERIA. »

Après ce rappel, pourrais-je vous demander, Monsieur le Ministre, où en sont les analyses des différents appels d'offres ? Où en est aujourd'hui l'ensemble des dossiers concernant la réalisation des collecteurs ?

Quelle administration s'occupe des dossiers de la station d'épuration Sud, l'IBGE ou l'ARNE ? Qui fait quoi ? La réponse écrite à la question posée à ce sujet par M. Cauwelier au Ministre-Président le 7 mai n'a pas obtenu de réponse.

Où en est l'accord inter-régional concernant l'évacuation des boues ?

Où en est le versement de la contribution de la Région flamande, contribution fixée à 11,68 p.c. pour les travaux déjà réalisés ? Quelles sont les clauses de l'accord dont nous a parlé la presse, et qui a été signé le 10 novembre avec votre Collègue de la Région flamande, M. Kelchtermans ?

A part l'adjudication pour la construction d'un bâtiment administratif, décidée récemment par l'Exécutif, notre Conseil reste dans un brouillard néfaste, même s'il est de saison, au sujet de ce dossier.

Je remercie le Ministre, pour les précisions qu'il pourra nous apporter dans un dossier important, puisqu'il correspond à des exigences européennes pour lequel Bruxelles est déjà infiniment en retard.

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

M. Désir, Ministre du Logement, de l'Environnement, de la Conservation de la Nature et de la Politique de l'Eau. — Monsieur le Président, Chers Collègues, je souhaiterais que, pendant le temps de mon passage à cet Exécutif, l'on ne me rende pas constamment responsable de ce qui s'est passé depuis 1980. J'ai disposé d'un peu plus d'un an pour examiner ces dossiers. Avec mon cabinet et l'administration, j'ai posé un certain nombre d'actes dont je suis responsable. Je ne suis pas encore en mesure de vous dire ce que je ferai l'année prochaine. Mais nous préparons cette année importante, durant laquelle nous réaliserons ce que nous avons préparé pendant l'année 1990.

Les questions posées par les deux intervenants comportant beaucoup de points communs, je me permettrai de répondre en une fois à l'un et à l'autre.

D'abord, il est important de reprendre une sorte de synthèse globale du dossier de l'épuration du bassin de Bruxelles-Sud. L'ensemble des travaux déjà réalisés — c'est exact — représente près d'un milliard d'investissements payés par la Région.

Bruxelles est loin d'être en retard en ce qui concerne l'exécution du plan directeur. Notre Région est en effet la seule qui ait respecté ses obligations et qui ait déjà entamé les travaux prévus.

Le terrain de la station Sud a été acquis pour 65 millions. Nous avons de plus payé 20 millions pour une première partie du terrain de la station Nord. La seconde partie a fait l'objet d'un arrêté d'expropriation pour lequel 210 millions ont été engagés.

— Les essais géotechniques concernant la station Sud et les collecteurs représentent un montant de 10 millions.

— Le collecteur du boulevard Industriel est achevé et 630 millions de travaux ont été payés.

— La conduite d'effluent et la liaison de la station Sud au boulevard Industriel viennent d'être terminées pour 150 millions.

— Le collecteur de CERIA est en chantier et représente près de 50 millions de travaux.

— En ce qui concerne le budget épuration de la Région en 1990, je puis vous confirmer qu'au 1^{er} octobre nous avons ordonné des montants à concurrence de 100 millions et que 500 millions supplémentaires viennent d'être transférés au Fonds destiné à la lutte contre les nuisances, de manière à pouvoir poursuivre notre effort en ce domaine.

Collecteurs de la station Sud restant à réaliser : les dossiers d'adjudication concernant la première phase des collecteurs de Forest et d'Anderlecht sont terminés et seront soumis à l'Exécutif ce mois-ci. Ils représentent respectivement des montants de 110 et 100 millions.

Nous attendons avant la fin de cette année le résultat final de l'étude hydraulique complète du bassin sud réalisée par différents bureaux d'études et dont la synthèse nous permettra de lancer les adjudications concernant la seconde phase de ces collecteurs ainsi que les travaux des collecteurs d'Uccle, de Saint-Gilles et du Verrewinkel.

La station d'épuration de Bruxelles-Sud :

Nous venons effectivement de lancer l'adjudication du « bâtiment administratif » — ce terme qui n'est pas tout à fait approprié réclame une explication — de la station Sud qui représente un montant de 150 millions.

Ce bâtiment comprendra plus précisément des laboratoires importants de chimie traditionnelle, des laboratoires plus légers de physico-chimie et des bureaux administratifs. Il sera utilisé tout d'abord pour suivre les différentes étapes de la construction de la station et de la chaîne de traitement des eaux et permettra ainsi d'y associer le futur exploitant.

Il sera utilisé ensuite, une fois la station terminée, pour contrôler le rendement de l'exploitant et pour assurer la gestion des collecteurs régionaux.

Le lot 1, comprenant la décantation et l'aération des boues, de 50 millions de francs, a effectivement été adjudiqué début 1989. Le classement des différents soumissionnaires a été approuvé par l'Exécutif, il ne reste plus qu'à le notifier.

Les lots 2 et 3, comprenant respectivement l'électromécanique et l'épuration de l'eau, d'une part, et le traitement des boues, d'autre part, ont fait l'objet d'un appel d'offres général le 7 décembre 1989.

Cette procédure permettait aux candidats de proposer des variantes et des améliorations, tenant compte des innovations techniques les plus récentes.

Elles ont été examinées avec soin par le bureau d'études et notre administration. Plusieurs améliorations ont pu être retenues. Le classement des différentes propositions vient d'être terminé, il sera soumis ce mois-ci à l'approbation de l'Exécutif. Les montants retenus pour les lots 2 et 3 font effectivement l'objet d'un marché de 950 millions de francs; ils pourront ensuite être notifiés.

Enfin, en ce qui concerne le lot 4, représentant le génie civil de la station d'épuration évalué à plus d'1 milliard 250 millions d'adjudication pourra être lancée l'année prochaine. Cette opération se fera conjointement avec l'appel d'offres pour le candidat exploitant. Il est en effet indispensable que l'exploitant soit associé à toutes les phases de réalisation de la station d'épuration du bassin de Bruxelles-Sud.

L'ensemble de ces réalisations est à porter au crédit de l'équipe des ingénieurs de notre administration qui, au sein de l'ARNE — Administration des ressources naturelles et de l'environnement — ont suivi ces dossiers depuis le début des travaux et possèdent l'expérience indispensable pour contrôler des chantiers d'une telle importance.

Les doubles emplois en matière de compétence et les contradictions existant entre les textes législatifs créant l'IBGE — Institut bruxellois de gestion de l'environnement — et la loi de 1971 instituant une société de bassin chargée de gérer l'épuration, trouveront une solution dans un regroupement au sein d'une nouvelle cellule dont j'ai proposé la création au Ministre Chabert.

Nous pourrions ainsi régler définitivement ces litiges, mais surtout regrouper les personnes expérimentées et compétentes sur les plans scientifique, technique et juridique au sein d'une entité unique au moment où nous commençons la construction d'une station de près de 5 milliards de francs.

En ce qui concerne l'épuration du bassin nord de Bruxelles, je puis confirmer qu'une étude intitulée « scénarios de réalisation et formes de financement du programme d'assainissement de Bruxelles-Nord » a été réalisée.

Le rapport final, en cours de rédaction, envisage effectivement toutes les formes de contributions qui pourraient exister entre le secteur public et le secteur privé pour assurer le financement et l'exploitation de la station Nord.

De nombreux contacts ont été pris dans le cadre de cette étude tant avec les institutions financières que les entreprises bruxelloises.

J'en arrive au problème de l'accord entre notre Région et la Région flamande concernant l'exécution du plan directeur pour le financement de l'épuration des eaux en zone bruxelloise.

Mon cabinet négocie depuis plusieurs mois avec le cabinet du Ministre Kelchtermans. Notre but est d'aboutir à une solution définitive, tenant compte des objectifs régionaux prioritaires respectifs des deux Régions, dans le cadre d'une épuration cohérente des bassins de la Senne et de la Woluwe.

Nous sommes arrivés à un accord de principe concernant les grandes lignes du texte d'un protocole d'accord entre nos deux Régions. Un projet de texte a été remis aux représentants de la Région flamande il y a un mois. Notre volonté commune était de mettre au point, pour le 10 novembre, un texte définitif qui aurait été transmis pour accord aux deux Exécutifs.

La Région flamande n'a malheureusement pu nous transmettre ses remarques que jeudi dernier. Le protocole d'accord définitif pourra cependant être proposé rapidement aux Exécutifs.

Voici quelques grandes lignes de ce protocole :

Reconfirmation de l'intervention financière de la Région flamande conformément à la clé de répartition établie par les professeurs Wollast et Van Haute en 1984, soit 11,68 p.c. pour le Sud et 8,75 p.c. pour le Nord.

Les eaux usées du bassin de la Woluwe seront conduites pour être épurées à la station de Bruxelles-Nord, conformément au plan directeur. L'intervention financière des deux Régions fera l'objet d'une nouvelle expertise.

Un planning des travaux d'assainissement à exécuter par les deux Régions sera mis au point de commun accord.

Un accord interrégional est prévu, cette fois, et apporte une solution au problème de l'évacuation des boues.

Le montant de la quote-part de la Région flamande pour les travaux déjà exécutés à Bruxelles sera déterminé dans l'accord et sera versé à notre Région.

Comme vous pouvez le constater, mes dossiers sont prêts et je pourrai tenir mes engagements. Qu'il me soit permis d'insister ici sur l'esprit particulièrement constructif et la volonté réelle d'aboutir à une solution qui ont animé en permanence les négociations avec la Région flamande.

Nous pourrions ainsi contribuer à apporter une solution cohérente et efficace à l'épuration de l'ensemble du Bassin de la Senne, dans le respect des spécificités des deux Régions et sur base d'un protocole parfaitement correct pour les deux parties. (*Applaudissements sur les bancs de la majorité.*)

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

M. Adriaens. — Monsieur le Président, je tiens à remercier M. le Ministre pour les réponses très précises qu'il a données à mes questions. Malheureusement, elles confirment certaines de mes appréhensions. La réalisation des décisions, prises il y a déjà quelque temps, tarde. L'approbation par l'Exécutif de la réalisation des lots 1, 2 et 3 sera, semble-t-il, acquise dans

le courant de ce mois. J'espère que cette promesse sera tenue. Quant au lot 4, l'adjudication ne sera lancée qu'en 1991. Peu de moyens réels ont donc été engagés cette année; vous m'avez confirmé que vous avez ordonné, en tout et pour tout, jusqu'au mois d'octobre, 100 millions résultant de crédits reportés d'années antérieures, puisque vous avez reporté l'intégralité des 500 millions prévus au budget de cette année dans le fonds de lutte contre les nuisances.

Je n'ose calculer le temps qu'il faudrait pour réaliser la station d'épuration Sud avec de tels moyens; 100 millions par an pour une station de 5 milliards! Mais je veux vous faire confiance, Monsieur le Ministre. Vous n'êtes en poste que depuis un an et demi et vous n'êtes pas responsable des blocages qui ont eu lieu auparavant.

Les écologistes espèrent que le mouvement va s'accélérer et que les 2 milliards 800 millions engagés cette année pourront être utilisés rapidement, les travaux proprement dits pouvant ainsi s'accélérer dans les années à venir.

Quant à l'accord avec la Région flamande, c'est un signe positif de déblocage. Malheureusement, là encore, alors que la signature définitive était prévue pour le 10 novembre, la Région flamande a quelque peu traîné pour remettre ses conclusions. Vous nous dites que le texte définitif sera soumis à l'Exécutif des deux Régions et que l'accord sera signé, mais cela n'est pas tout à fait aussi rapide que nous l'avions espéré.

Je reste donc toujours attentif après avoir entendu vos promesses, car force m'est de constater que tout ne va pas aussi vite que nous le souhaiterions. (*Applaudissements sur les bancs Ecolo.*)

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

Het incident is gesloten.

**INTERPELLATION DE M. SIMONET A M. GRIJP,
MINISTRE DE L'ECONOMIE, CONCERNANT «LA
SITUATION ADMINISTRATIVE AU NIVEAU DES
ORGANES D'ADMINISTRATION ET DE GESTION DE
LA SDRB»**

Discussion

**INTERPELLATIE VAN DE HEER SIMONET TOT DE
HEER GRIJP, MINISTER BELAST MET ECONOMIE,
BETREFFENDE «DE ADMINISTRATIEVE TOE-
STAND OP HET VLAK VAN DE BESTUURS- EN
BEHEERSORGANEN VAN DE GOMB»**

Bespreking

M. le Président. — Mesdames, Messieurs, l'ordre du jour appelle l'interpellation de M. Simonet à M. Grijp, Ministre.

Dames en Heren, aan de orde is de interpellatie van de heer Simonet tot de heer Grijp, Minister.

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

M. Simonet. — Monsieur le Président, je voudrais prendre cette honorable assemblée à témoin: je n'ai sur moi ni fourchette, ni cuiller, ni lime à ongles, ni cure-dents. J'espère que Monsieur le Ministre voudra bien ne pas me répondre au bazooka ou au lance-flammes! (*Sourires.*)

La presse bruxelloise s'est largement fait l'écho, il y a une dizaine de jours, de la situation administrative au sein de la Société de développement régional bruxelloise et de la démission, avec effet au 1^{er} janvier 1991, de l'administrateur-délégué de la SDRB.

Cette démission soulève, me semble-t-il, au delà de sa portée propre, un certain nombre d'interrogations que je souhaiterais évoquer avec M. le Ministre de l'Economie.

La raison officielle de la démission de ses fonctions résiderait, selon les déclarations de l'administrateur-délégué, dans la difficulté de faire coïncider le mandat qu'il exerce au sein de notre Conseil régional avec celui qu'il exerce au sein de la SDRB.

Vous vous souviendrez à cet égard que l'administrateur-délégué était déjà chef du groupe CVP au Conseil régional...

M. le Président. — Je voudrais vous rappeler Monsieur Simonet, qu'il n'est pas de coutume de mettre en cause un membre de cette assemblée à l'occasion d'une interpellation: nous en avons explicitement convenu au bureau élargi, avec votre chef de groupe.

Votre interpellation doit donc porter sur le fonctionnement de la SDRB et non sur les raisons pour lesquelles un collègue de cette assemblée a démissionné de la SDRB.

M. S. Moureaux. — On n'interpelle pas un collègue de l'assemblée à travers le Ministre!

M. Simonet. — Je vais donc aborder des points précis qui concernent, notamment, des dépenses excessives au sein de la SDRB.

Doit-on considérer qu'il s'agit d'une imputation personnelle, Monsieur le Président?

M. le Président. — Tout dépend de la manière dont vous formulez votre question.

M. Simonet. — Je prendrai l'exemple suivant. La presse flamande a mentionné, sans apporter de preuves tangibles, semble-t-il, une enquête de l'Inspection des finances qui aurait décelé des notes de frais pour des montants astronomiques: on parle de 1,5 million de francs.

Je m'adresse à l'Exécutif pour demander...

M. S. Moureaux. — Il faut faire preuve d'un minimum de respect à l'égard des engagements que l'on prend en bureau élargi.

M. Simonet. — Monsieur Moureaux, vous êtes un obsédé des incidents de procédure! M. De Decker, à qui ce texte a été communiqué avant l'interpellation, n'a émis aucune objection.

M. S. Moureaux. — Le Président peut confirmer ce que je viens de dire.

M. Simonet. — Monsieur le Président, je vais poser la question au Ministre, ce qui était d'ailleurs mon intention.

Le Ministre peut-il me rassurer sur le point des notes de frais somptuaires évoquées pas la presse flamande?

Est-ce vrai ou non? Qu'en est-il vraiment? J'interpelle le Ministre.

Indépendamment de ces notes de frais, Monsieur Moureaux, la presse a relaté les déclarations du président de la SDRB — je pense que je suis autorisé à le citer — selon lesquelles des difficultés au niveau des organes de gestion de la SDRB auraient surgi entre ces organes de gestion et les représentants des classes moyennes. Le Ministre pourrait-il préciser de quelle nature étaient ces difficultés?

Par ailleurs — et je m'adresse toujours à M. Grijp —, il a été question de transgression du règlement de la société. En l'occurrence, il s'agirait d'une violation de l'article 14 qui interdit à un membre du conseil d'administration d'être présent à la délibération sur des objets auxquels il a un intérêt direct ou auxquels ses parents et alliés, jusqu'au quatrième degré inclus, ont un intérêt personnel et direct. Il paraît que ces faits ne sont pas contestés, même par l'intéressé. Ma question, Monsieur le Ministre, est la suivante: si les faits auxquels la presse a fait allusion sont exacts, pourquoi avoir accepté une démission avec effet au 1^{er} janvier 1991, alors qu'on était en droit d'attendre une démission avec effet immédiat?

Au-delà de ce problème ponctuel, un certain nombre de questions relatives à la gestion de la SDRB se posent. Tout d'abord, quelles sont les mesures de contrôle des dépenses, en vigueur au sein du conseil d'administration de la SDRB? Existe-t-il des mécanismes spécifiques, à cet égard? Plus précisément, l'Inspection des finances, dispose-t-elle des mêmes pouvoirs au sein de la SDRB que ceux qu'elle exerce dans n'importe quel Ministère? Il semblerait que son rôle soit quelque peu différent à la SDRB.

Par ailleurs, qui a le pouvoir d'engager la société? Tous les engagements sont-ils visés conjointement par le président et l'administrateur-délégué ou ceux-ci disposent-ils d'un pouvoir concurrent, voire exclusif, pour certaines matières?

Comment se fait-il que, dans le cas qui nous occupe, les commissaires de l'Exécutif soient restés passifs et ne se soient pas avisés de la transgression de l'article 14 du règlement de la SDRB? Ces commissaires ont-ils entamé une quelconque procédure de saisine du Comité supérieur de contrôle?

Je souhaiterais également évoquer les modes de désignation des architectes, avocats, experts... qui travaillent pour la SDRB... Existe-t-il des appels d'offres pour ce type de désignation? Quel est l'organe compétent pour procéder à ces désignations? Il semble, en effet, que ce soient systématiquement les mêmes personnes qui bénéficient de ces nominations. A quoi cela est-il dû?

Par ailleurs, en ce qui concerne le choix des entreprises cocontractantes de la SDRB, on me dit qu'il existerait des quotas linguistiques ou qu'on aurait tenté d'en imposer. Est-ce exact? Dans l'affirmative, qu'est-ce que cela signifie et quels sont ces quotas?

Enfin, dernière interrogation qui n'est pas sans intérêt alors qu'il convient de procéder au remplacement de l'administrateur-délégué: est-il vrai que ce dernier doit, en vertu des statuts ou du règlement, être obligatoirement domicilié sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale? (*Applaudissements sur les bancs du PRL.*)

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

M. Grijp, Ministre de l'Economie. — Monsieur le Président, Chers Collègues, je n'ai décidément pas de chance: lorsqu'on m'interpelle, on se fâche! (*Sourires.*)

M. Simonet pose un certain nombre de questions et demande une explication quant à la situation administrative et «organisationnelle» de la SDRB. Cette société est une

institution publique *sui generis*. Elle a été créée en exécution de la loi de 1970 sur la décentralisation économique.

La plupart des institutions publiques sont soumises à la loi de mars 1954, qui prévoit un contrôle bien déterminé, bien défini par les commissaires de Gouvernement, d'une part, et par l'Inspection des finances, d'autre part.

La loi de 1954 n'est toutefois pas applicable à la SDRB, raison pour laquelle on parle d'une institution publique *sui generis*.

Depuis la loi du 16 juin 1989 prévoyant diverses réformes institutionnelles, le contrôle de la SDRB est exercé par deux commissaires de l'Exécutif. Ceux-ci veillent à ce que l'institution ne prenne pas de décisions contraires aux lois et aux règlements.

On peut supposer que ces deux commissaires possèdent un certain droit de veto. Je n'en suis pas tout à fait certain, ce droit n'ayant pas encore été exercé jusqu'à ce jour. En outre, un arrêté royal de 1974 prévoyant des commissaires de Gouvernement dans les SDR a été annulé par le Conseil d'Etat, ce dernier ayant posé comme principe le fait que le Gouvernement n'avait pas le droit d'annuler des décisions du conseil d'administration des sociétés de développement régional. La situation était donc extrêmement compliquée et, malheureusement, le reste. Ce qui est un peu plus clair, c'est le contrôle sur la régularité des actes financiers et comptables, contrôle exercé par l'Inspection des finances et régi par un arrêté royal d'août 1974, relatif à l'organisation du contrôle sur les sociétés de développement régional.

Comment fonctionne la SDRB? Au sein de cette société, fonctionnent trois organismes d'administration et de gestion, à savoir l'assemblée générale, le conseil d'administration et le bureau exécutif. Leurs compétences respectives sont reprises dans les statuts.

C'est ainsi, par exemple, que l'assemblée générale est compétente pour modifier les statuts. Elle élit les membres du conseil d'administration et les commissaires réviseurs. L'assemblée générale fixe le montant des rémunérations, des jetons de présence et des indemnités des administrateurs, à l'exception de celles du président et de l'administrateur-délégué.

Elle approuve, par ailleurs, le rapport financier; elle décharge les administrateurs ainsi que les commissaires réviseurs.

Quant au conseil d'administration, il dispose des compétences les plus larges quant à l'administration et à la gestion de la SDRB, toujours dans les limites des statuts. Le conseil d'administration peut poser tous les actes relatifs aux buts et objectifs de la SDRB. Par ailleurs, il nomme le personnel, fixe le cadre et le statut du personnel et représente en droit l'institution en tant que demanderesse ou requérante. Le conseil d'administration élit parmi ses membres le président et l'administrateur-délégué. Les rémunérations et indemnités de ces derniers sont fixées par ce même conseil.

La dernière instance, le bureau exécutif, est composée du président, de l'administrateur-délégué, de deux vice-présidents et de dix autres administrateurs. Ils sont chargés de la gestion financière de l'organisme.

Quant aux compétences du président et de l'administrateur-délégué, les statuts de la SDRB sont clairs: le président et le vice-président ont les mêmes compétences. La démission de l'administrateur-délégué a été donnée au cours de la réunion du 26 octobre dernier. Elle ne fait état que des raisons professionnelles. Cette démission a été acceptée sans aucune remarque du conseil d'administration.

Ik heb mijn commissaris bij de Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij ondervraagd over deze laatste feiten. Er werd mij meegedeeld dat er geen enkele betwisting over dat ontslag noch over de ingang van het ontslag, namelijk 1 januari 1991, is gerezen. Aangezien het ontslag niet werd betwist, was er ook geen reden om de voorgedij minister, *in casu* mezelf, ervan op de hoogte te brengen.

Hij deelde mij verder nog mee dat de raad van bestuur verleden vrijdag was overeengekomen om in de toekomst — ik spreek niet over het verleden — een grotere efficiëntie van de controle op de uitgaven te eisen dan tot nu toe het geval was. Die werden immers pas vastgelegd *post factum*, nadat de uitgaven waren gedaan. Vanaf nu moet een controleur der vastleggingen, aangeduid onder de leden van de instelling, de uitgaven eerst goedkeuren.

M. Simonet m'a interrogé sur un certain nombre d'interdictions touchant les membres du conseil d'administration.

A son intention, je donne lecture de l'article 14 des statuts prévoyant qu'«il est interdit aux membres du conseil d'administration d'être présents à la délibération sur les objets auxquels ils ont un intérêt direct soit personnellement, soit comme chargés d'affaires, avant et après leur désignation, et auxquels leurs parents ou alliés, jusqu'au quatrième degré inclusivement, ont un intérêt personnel et direct».

Dames en Heren, zes maanden geleden heb ik op de tribune verkondigd dat ik soms ontevreden was over de werkwijze van de gewestelijke ontwikkelingsmaatschappij. Ik kan dit vandaag alleen maar bevestigen.

Nochtans erken ik dat veel onduidelijkheden in de werkwijze te wijten zijn aan het feit dat de ontwikkelingsmaatschappij een instelling *sui generis* is. De controlemacht van de Executieve op deze instelling is al te onduidelijk. Deze instelling is, mijns inziens, aan een grondige hervormingsbeurt toe. Binnenkort bespreekt de Executieve de hervorming van de administratie en de pararegionalen. Ik hoop dat ik dan de gelegenheid zal hebben om een aantal aspecten te verduidelijken.

De heer Simonet heeft een vraag gesteld over de domiciliëring. Ik ben er niet zeker van, maar ik meen dat men voor een belangrijk mandaat in de gewestelijke ontwikkelingsmaatschappij niet in de regio hoeft gevestigd te zijn. Maar ik heb dit niet nagegaan en kan me dus vergissen. (*Applaus.*)

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

M. Simonet. — Monsieur le Président, de la réponse de M. Grijp, je déduis que, le cas échéant, l'administrateur pourrait ne pas être domicilié sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.

M. Grijp n'a cependant pas répondu à ma question relative à l'existence éventuelle de quotas linguistiques pour les entreprises cocontractantes de la SBRB. Peut-il confirmer ou infirmer l'existence de ces quotas?

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

M. Grijp, Ministre de l'Economie. — Je ne pense pas que de tels quotas existent. Je n'ai jamais été mis au courant de cela.

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

Het incident is gesloten.

Mesdames, Messieurs, je vous propose d'interrompre ici nos travaux et de les reprendre à 14 heures.

Ik stel voor onze werkzaamheden te onderbreken en ze te hervatten om 14 uur.

— La séance est levée.

De vergadering is gesloten.

(*La séance est levée à 12 h 10 m.*)

(*De vergadering is gesloten om 12 u. 10 m.*)