Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale

Séance plénière du jeudi 21 mars 1991

SOMMAIRE

	Pages
EXCUSES	600
COMMUNICATION:	
Cour d'Arbitrage	600
PROPOSITION DE REGLEMENT:	
Prise en considération	600
PROPOSITION D'ORDONNANCE:	
— De M. Adriaens et consorts relative à l'utilisation de pesticides	600
Discussion. — *Orateurs:* **MM. Magerus,** rapporteur, **Guillaume, Roelants du Vivier, Adriaens, Mme Willame, MM. Magerus, Gosuin,** Secrétaire d'Etat adjoint au Ministre du Logement, de l'Environnement, de la Conservation de la Nature et de la Politique de l'Eau	600
Discussion des articles	605
INTERPELLATIONS:	
— De M. Drouart à M. Picqué, Ministre-Président de l'Exécutif, concernant «l'inacceptable absence de contrôle de l'Exécutif sur les dépenses effectuées par la SDRB dans le cadre de travaux d'aménagement»	607
Discussion. — *Orateurs:* **MM. Drouart, Picqué,** Ministre-Président	607
— De M. Michel 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 «la politique de l'Exécutif à l'égard de la circulation, du stationnement et du parcage des véhicules automobiles dans la Région de Bruxelles-Capitale»	610
Discussion. — *Orateurs:* **MM. Michel, Béghin, Mme Nagy, MM. Cauwelier, Cornelissen, Thys,** Ministre des Travaux publics, des Communications et de la Rénovation des Sites d'Activités économiques désaffectés	610

Brusselse Hoofdstedelijke Raad

Plenaire vergadering van donderdag 21 maart 1991

INHOUDSOPGAVE

	Blz.
VERONTSCHULDIGD	600
MEDEDELING:	
Arbitragehof	600
VOORSTEL VAN VERORDENING:	
Inoverwegingneming	600
VOORSTEL VAN ORDONNANTIE:	
— Van de heer Adriaens c.s. betreffende het gebruik van pesticiden	600
Bespreking. — *Sprekers:* **de heren Magerus,** rapporteur, **Guillaume, Roelants du Vivier, Adriaens, mevrouw Willame, de heren Magerus, Gosuin,** Staatssecretaris toegevoegd aan de Minister belast met Huisvesting, Leefmilieu, Natuurbehoud en Waterbeleid	600
Bespreking van de artikelen	605
INTERPELLATIES:	
— Van de heer Drouart tot de heer Picqué, Minister-Voorzitter van de Executieve, betreffende «het onaanvaardbare gebrek aan controle van de Executieve op de uitgaven van de GOMB voor aanlegwerken»	607
Bespreking. — *Sprekers:* **de heren Drouart, Picqué,** Minister-Voorzitter	607
— Van de heer Michel 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 «het beleid van de Executieve inzake verkeer, stilstaan en parkeren van voertuigen in het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest»	610
Bespreking. — *Sprekers:* **de heren Michel, Béghin, mevrouw Nagy, de heren Cauwelier, Cornelissen, Thys,** Minister belast met Openbare Werken, Verkeer en de Vernieuwing van Afgedankte Bedrijfsruimten	610

Pages

ORDRE DES TRAVAUX 619

QUESTIONS D'ACTUALITE:

— De M. Simonet à M. Thys, Ministre des Travaux Publics, des Communications et de la Rénovation des Sites d'Activités économiques désaffectés, sur le tirage et le coût de la brochure *La chasse aux bouchons est ouverte* 619

— De Mme Huytebroeck à M. Chabert, Ministre des Finances, du Budget, de la Fonction publique et des Relations extérieures, sur l'état du bâtiment de l'Agglomération occupé par le home Ariane 619

— De M. Van Hauthem à M. Thys, Ministre des Travaux Publics, des Communications et de la Rénovation des Sites d'Activités économiques désaffectés, sur la commande de nouveaux trams aux ACEC 620

— De M. Cools à M. Chabert, Ministre des Finances, du Budget, de la Fonction publique et des Relations extérieures, sur la mention d'une disposition non votée par le Conseil dans les avertissements extraits de rôle de la taxe PSU 621

— De Mme Payfa à M. Picqué, Ministre-Président de l'Exécutif, sur la suite donnée à l'étude relative à la construction éventuelle d'une troisième prison dans la Région de Bruxelles-Capitale 621

— De Mme Payfa à M. Picqué, Ministre-Président de l'Exécutif, sur le bénéfice de l'augmentation de 2 000 francs aux ACS enseignants à charge de la Région bruxelloise 622

— Question jointe de Mme de T'Serclaes à M. Picqué, Ministre de l'Exécutif, sur l'octroi d'une augmentation salariale aux enseignants ACS à charge de la Région bruxelloise 622

VOTE NOMINATIF:

Vote sur l'ensemble de la proposition d'ordonnance 622

QUESTIONS ORALES:

— De Mme Nagy à M. Picqué, Ministre-Président de l'Exécutif, concernant «l'intégration du patrimoine dans les décisions urbanistiques de la Région» 623

— De Mme Huytebroeck à M. Picqué, Ministre-Président de l'Exécutif, concernant «les ACS décernés par la Région à l'ASBL garde d'enfants malades» 624

— De M. Drouart à M. Picqué, Ministre-Président de l'Exécutif, concernant «l'aide récurrente de la Région de Bruxelles-Capitale à la Communauté française» 625

— De Mme Nagy à M. Picqué, Ministre-Président de l'Exécutif, concernant «les contraintes techniques liées au projet TGV» 625

Blz.

REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN 619

DRINGENDE VRAGEN:

— Van de heer Simonet aan de heer Thys, Minister belast met Openbare Werken, Verkeer en de Vernieuwing van Afgedankte Bedrijfsruimten, over de oplage en de kostprijs van de brochure *De jacht op de files is geopend* 619

— Van mevrouw Huytebroeck aan de heer Chabert, Minister belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt en Externe Betrekkingen, over de staat van het door het Home Ariane gebruikte gebouw van de Agglomeratie 619

— Van de heer Van Hauthem aan de heer Thys, Minister belast met Openbare Werken, Verkeer en de Vernieuwing van Afgedankte Bedrijfsruimten, over de bestelling van nieuwe trams bij ACEC 620

— Van de heer Cools aan de heer Chabert, Minister belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt en Externe Betrekkingen, over de vermelding van een niet door de Raad gestemde bepaling op het aanslagbiljet voor de belasting op de stadsreinheid en -veiligheid 621

— Van mevrouw Payfa aan de heer Picqué, Minister-Voorzitter van de Executieve, over het gevolg gegeven aan de studie over de mogelijke bouw van een derde gevangenis in het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest 621

— Van mevrouw Payfa aan de heer Picqué, Minister-Voorzitter van de Executieve, over de verhoging van 2 000 frank voor de GESCO-leerkrachten ten laste van het Brusselse Gewest 622

— Toegevoegde vraag van mevrouw de T'Serclaes aan de heer Picqué, Minister van de Executieve, over de toekenning van een salarisverhoging aan de GESCO-leerkrachten ten laste van het Brusselse Gewest 622

NAAMSTEMMING:

Stemming over het geheel van het voorstel van ordonnantie 622

MONDELINGE VRAGEN:

— Van mevrouw Nagy aan de heer Picqué, Minister-Voorzitter van de Executieve, betreffende «de integratie van het patrimonium in de stedebouwkundige beslissingen van het Gewest» 623

— Van mevrouw Huytebroeck aan de heer Picqué, Minister-Voorzitter van de Executieve, betreffende «de GESCO's die door het Gewest aan de VZW «garde d'enfants malades» wordt toegekend» 624

— Van de heer Drouart aan de heer Picqué, Minister-Voorzitter van de Executieve, betreffende «de herhaalde steun van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest aan de Franse Gemeenschap» 625

— Van mevrouw Nagy aan de heer Picqué, Minister-Voorzitter van de Executieve, betreffende «de technische beperkingen van het SST-project» 625

Pages

— De M. André à M. Picqué, Ministre-Président de l'Exécutif et à M. Gosuin, Secrétaire d'Etat adjoint au Ministre du Logement, de l'Environnement, de la Conservation de la Nature et de la Politique de l'Eau, concernant «la publicité personnelle du Secrétaire d'Etat dans le bois de la Cambre» 627

— De M. Paternoster à M. Gosuin, Secrétaire d'Etat ajoint au Ministre du Logement, de l'Environnement, de la Conservation de la Nature et de la Politique de l'Eau, concernant «le rapport des années 1989 et 1990 du Conseil d'Administration de la SLRB» 628

— De M. Maingain à M. Gosuin, Secrétaire d'Etat adjoint au Ministre du Logement, de l'Environnement, de la Conservation de la Nature et de la Politique de l'Eau, concernant «le quartier de la Samaritaine à Bruxelles-Ville, demande des ADIL's» 629

Blz.

— Van de heer André aan de heer Picqué, Minister-Voorzitter van de Executieve en aan de heer Gosuin, Staatssecretaris toegevoegd aan de Minister belast met Huisvesting, Leefmilieu, Natuurbehoud en Waterbeleid, betreffende «de persoonlijke publiciteit van de Staatssecretaris in het Terkamerenbos» 627

— Van de heer Paternoster aan de heer Gosuin, Staatssecretaris toegevoegd aan de Minister belast met Huisvesting, Leefmilieu, Natuurbehoud en Waterbeleid, betreffende «het verslag van de jaren 1989 en 1990 van de raad van bestuur van de Brusselse Gewestelijke Huisvestingsmaatschappij» 628

— Van de heer Maingain aan de heer Gosuin, Staatssecretaris toegevoegd aan de Minister belast met Huisvesting, Leefmilieu, Natuurbehoud en Waterbeleid, betreffende «de Samaritanenwijk in Brussel-Stad, aanvraag voor VIHT» 629

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

— *La séance est ouverte à 14 h 30.*

De vergadering wordt om 14 u. 30 geopend.

M. le Président. — Je déclare ouverte la séance du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale du 21 mars 1991.

Ik verklaar de vergadering van de Brusselse Hoofdstedelijke Raad van 21 maart 1991 geopend.

EXCUSES — VERONTSCHULDIGD

M. le Président. — M. Chabert; mevrouw Creyf; Mlle Carton de Wiart; mevrouw Schoenmaekers en de heer de Berlangeer, om gezondheidsredenen.

COMMUNICATION — MEDEDELING

Cour d'arbitrage — Arbitragehof

M. le Président. — Diverses communications ont été faites au Conseil par la Cour d'arbitrage.

Elles figureront au compte rendu analytique et au compte rendu intégral de cette séance. *(Voir annexe.)*

Verscheidene mededelingen worden door het Arbitragehof aan de Raad gedaan.

Zij zullen in het beknopt verslag en in het volledig verslag van deze vergadering worden opgenomen. *(Zie bijlage.)*

PROPOSITION DE REGLEMENT

Prise en considération

VOORSTEL VAN VERORDENING

Inoverwegingneming

M. le Président. — L'ordre du jour appelle la prise en considération de la proposition de règlement (MM. van Weddingen, Cools et De Decker) visant à modérer la taxe de propreté et de sécurité urbaines et à en supprimer les abus de perception (n° A-107/1 — 90/91).

Pas d'observation? *(Non.)*

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

Aan de orde is de inoverwegingneming van het voorstel van verordening (de heren van Weddingen, Cools en De Decker) tot matiging van de belasting van stadsreiniging en -veiligheid en tot afschaffing van de inningsmisbruiken (nr. A-107/1 — 90/91).

Geen opmerking? *(Neen.)*

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

PROPOSITION D'ORDONNANCE (M. ADRIAENS ET CONSORTS) RELATIVE A L'UTILISATION DES PESTICIDES

Discussion

VOORSTEL VAN ORDONNANTIE (DE HEER ADRIAENS, C.S.) BETREFFENDE HET GEBRUIK VAN PESTICIDEN

Bespreking

M. le Président. — Mesdames, Messieurs, l'ordre du jour appelle la discussion générale de la proposition d'ordonnance.

Dames en Heren, aan de orde is de algemene bespreking van het voorstel van ordonnantie.

La discussion générale est ouverte.

De algemene bespreking is geopend.

La parole est à M. Magerus, rapporteur.

M. Magerus, rapporteur. — Monsieur le Président, Messieurs les Ministres, Chers Collègues, chargé de vous commenter le rapport traitant de la proposition d'ordonnance relative à l'utilisation des pesticides, je vais tenter — tout en me référant pour l'essentiel au rapport écrit — de vous relater les moments importants de la discussion en Commission.

L'auteur de la proposition d'ordonnance souligne le danger des pesticides tant pour l'environnement et les divers écosystèmes que pour la santé publique. Il indique que l'OMS a recensé environ 500 000 cas annuels d'intoxication par les pesticides, dont environ 5 000 cas mortels. Il commente la proposition en indiquant qu'elle comporte deux volets principaux:

1) interdire une série de substances redoutables;

2) interdire de faire usage de tout pesticide dans une série d'endroits particulièrement sensibles, par exemple, les parcs publics et tous les endroits dépendant d'une autorité publique.

La matière est vaste et technique et le rapporteur est chargé, par la Commission, de préparer un document de travail. Celui-ci, qui est repris intégralement dans le rapport écrit, tente de cerner les objectifs de la proposition et analyse

les législations en vigueur en la matière aux niveaux de la CEE, de l'Etat national et des Régions wallonne et flamande.

Le texte se termine par cinq remarques d'ordre juridique et technique qui ont alimenté la discussion en commission.

Dans son exposé, le Secrétaire d'Etat adjoint au Ministre de l'Environnement, considère, quant à lui, que sur le plan technique, la proposition d'ordonnance est difficilement applicable. Il cite un exemple: sur les biens publics, on utilise principalement des herbicides, c'est-à-dire des substances destinées à détruire des végétaux. Cependant, il peut arriver que, dans des cas extrêmes, on doive recourir à des insecticides pour sauver un arbre remarquable, envahi par les cochenilles. Le dilemme est le suivant: pulvérise-t-on quelques grammes de substances actives pour sauver un hêtre de 200 ans, ou bien laisse-t-on mourir l'arbre? C'est la raison pour laquelle l'Exécutif a déposé un projet d'arrêté interdisant seulement l'usage d'herbicides.

Permettez-moi, à ce stade de l'exposé, de vous présenter quelques interventions intéressantes de la discussion générale.

Un membre considère que l'article 1 de la proposition d'ordonnance est excessif: il aboutirait à l'interdiction de l'utilisation de Vapona pour tuer les insectes ou d'utiliser un collier anti-puces pour un animal domestique.

Un membre souligne que la proposition interdit l'usage, mais non la commercialisation, des 40 produits repris sur la liste et pose, dès lors, le problème de la lisibilité de la proposition d'ordonnance. Un autre membre est sceptique quant à l'insertion d'une liste dans une proposition d'ordonnance qui risquerait de la figer.

Dans le cadre institutionnel, un membre met en évidence le fait que les Etats peuvent prendre des règles plus restrictives que celles posées dans les directives des Communautés européennes. A un membre qui s'interroge sur le fait de savoir pourquoi l'arrêté de l'Exécutif ne porte que sur les herbicides, il est répondu qu'il s'agit surtout d'herbicides qui sont utilisés sur les biens publics, et qu'il s'agit souvent de substances toxiques. L'Exécutif a donc pris la décision de prendre un arrêté réaliste et applicable le plus rapidement possible.

Des membres se demandent comment l'Exécutif organisera le contrôle de l'interdiction d'utiliser les pesticides et comment celui-ci s'effectuera dans la pratique étant donné que ces produits demeureront en libre circulation. Le Secrétaire d'Etat adjoint au Ministre de l'Environnement explique que le Plan Vert et l'IBGE élaboreront les textes nécessaires, qui seront soumis pour avis au Conseil de l'Environnement pour la Région de Bruxelles-Capitale; ensuite l'Exécutif publiera les arrêtés au *Moniteur belge*.

Dans la pratique, une campagne d'information sera lancée; les personnes qui n'en tiendraient pas compte seraient susceptibles de sanctions.

La Région ne contrôlant pas la commercialisation, la disposition sera fonction du civisme des Bruxellois et son contrôle sera fonction du nombre de plaintes reçues. La proposition d'ordonnance visant essentiellement le domaine public, il n'y aura plus d'achat de pesticides dans le chef des administrations publiques.

Et le Secrétaire d'Etat d'ajouter, à titre d'information, que les communes commencent à intégrer l'arrêté relatif aux herbicides. A leur intention, des visites de techniques alternatives (entre autres les désherbage thermique) sont organisées. De plus, lors des rencontres trimestrielles de l'IBGE avec les communes, des campagnes d'information et de formation sont mises sur pied en la matière.

Relevons, en guise de conclusion, que lors de la discussion des articles, deux amendements qui modifient, substantiellement, la proposition d'ordonnance sont déposés.

L'amendement n° 1 est retiré par son auteur et l'amendement n° 2 tel que sous amendé est retenu par la Commission. L'ensemble de la proposition est adopté à l'unanimité par la Commission. *(Applaudissements sur tous les bancs.)*

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

M. Guillaume. — Monsieur le Président, Messieurs les Ministres, Chers Collègues, la proposition d'origine de M. Adriaens était imparfaite à plusieurs égards.

Tout d'abord d'un point de vue juridique on pouvait se demander si la Région de Bruxelles-Capitale était bien compétente en cette matière.

En effet, certaines substances visées par cette proposition entraient dans la catégorie du médicament et devaient être régies, par conséquent, par le Ministère de la Santé publique de l'Etat national.

Cet écueil a été évité dans la mesure où la proposition d'ordonnance définitive a bien précisé que la Région de Bruxelles-Capitale n'interdisait que l'usage dans les espaces publics de tout pesticide et non son usage éventuellement médical dans un lieu privé. Il n'est donc pas question de réglementer ici la fabrication ou la commercialisation de certains pesticides qui pourraient s'apparenter à des médicaments ou qui pourraient connaître un usage médical.

Le deuxième inconvénient de la proposition d'origine résidait dans son caractère outrancier. En effet, elle interdisait l'usage de toute une série de pesticides dont certains connaissaient d'ores et déjà et connaissent encore, soit un usage médical dans un lieu public, par exemple, insecticide ou acaricide contenu dans des colliers anti-parasitaires d'animaux domestiques, soit un usage sanitaire au sens large, destiné à lutter contre la prolifération d'organismes vivants infestant, soit les bâtiments publics ou privés, soit l'homme ou les animaux.

Par l'amendement de M. Magerus et par mon sous-amendement, cette dernière objection a été rencontrée.

Cette proposition était ensuite perverse dans la mesure où elle interdisait l'usage de toute une liste de pesticides à laquelle l'Exécutif pouvait certes ajouter d'autres substances mais non en retrancher si tel ou tel événement en avait néanmoins nécessité l'usage.

Cette objection a également été rencontrée par la Commission puisque l'article 4 de la nouvelle proposition d'ordonnance prévoit que le Ministre ou le Secrétaire d'Etat, ayant dans ses compétences l'environnement, peut, par décision motivée et après avis conforme du Conseil de l'environnement, déroger à l'interdiction d'utilisation des pesticides, même dans le domaine public.

Enfin la proposition d'origine avait un caractère excessif dans la mesure ou elle interdisait l'usage de certains pesticides même dans le domaine privé.

La proposition d'ordonnance-nouvelle mouture ne prévoit heureusement qu'une interdiction des pesticides dans des espaces qui font partie, d'une manière ou d'une autre, du domaine public.

En conclusion, suite aux multiples amendements et sous-amendements, les débats de la Commission de l'environnement

ont finalement débouché sur un texte acceptable par tous, puisque, d'une part, il atteint le but principal fort honorable et légitime que s'étaient fixé les auteurs, à savoir éviter ou limiter fortement l'usage de substances toxiques comme les pesticides dans l'environnement urbain de notre Région et que, d'autre part, il évite le caractère liberticide excessif que nous dénoncions au départ: liberté du propriétaire d'utiliser des pesticides sur un terrain privé ou dans un bâtiment, liberté du maître de traiter son animal contre les parasites, liberté enfin du thérapeute qui pourra continuer à faire un usage médical de certaines substances dont la production et la commercialisation restent régies par le Ministère national de la Santé publique, même si leur emploi autre que médical ou sanitaire est interdit sur les espaces dépendant d'une autorité publique dans la Région bruxelloise.

Le PRL votera donc cette proposition. *(Applaudissements sur les bancs PRL.)*

M. le Président. — La parole est à M. Roelants du Vivier.

M. Roelants du Vivier. — Monsieur le Président, Chers Collègues, tout d'abord permettez moi d'applaudir la sagesse du Bureau élargi de notre Conseil, qui a décidé de choisir ce premier jour du printemps, saison d'essor de la végétation, pour nous permettre de débattre de l'utilisation des pesticides dans notre Région.

La proposition qui nous est soumise donne l'occasion à mon groupe d'émettre deux remarques essentielles: la première, c'est que, quel que soit le sort réservé au texte sur lequel nous débattons, l'essentiel a déjà été fait par notre Exécutif en matière d'interdiction d'emploi de pesticides dans le cadre des compétences qui sont les nôtres; et la seconde remarque, c'est qu'il demeure un défi essentiel, auquel d'autres instances doivent répondre, mais qu'il nous semble utile d'évoquer: c'est l'utilisation de certains pesticides en agriculture dont les conséquences sur l'alimentation de chacun d'entre nous sont loin d'être négligeables.

Je viens de le rappeler, l'Exécutif a pris en temps opportun les mesures qui s'imposaient en matière d'emploi de pesticides sur l'ensemble des biens gérés ou entretenus par des personnes de droit public, ce qui fait par ailleurs l'objet de la proposition d'ordonnance dont nous débattons en ce moment. Le 10 novembre 1990 très précisément a vu l'entrée en vigueur de l'arrêté de l'Exécutif portant interdiction de l'emploi d'herbicides sur les biens publics. L'article 2 de cet arrêté prévoit que «l'emploi en Région bruxelloise d'herbicides totaux ou sélectifs est interdit sur l'ensemble des biens gérés ou entretenus par des personnes de droit public». Or, d'après les informations dont nous disposons, de 95 à 99 p.c. des pesticides utilisés en Région bruxelloise sont des herbicides. La proposition de M. Adriaens a en conséquence une valeur que je ne voudrais pas déprécier, mais qui pourrait être essentiellement exprimée par le terme «symbolique», dans la mesure où elle élargit la portée de l'arrêté de l'Exécutif à d'autres pesticides, notamment insecticides, fongicides, nématicides, rodenticides en particulier, utilisés en quantités marginales dans notre Région. Il est toutefois juste de rappeler qu'en matière d'insecticides en particulier, le Secrétaire d'Etat à l'Environnement a donné instruction dès 1989 de ne plus utiliser d'insecticides dans les parcs régionaux, sauf dans des cas exceptionnels.

Cela étant, et même si nous avons pris dans ce domaine toutes les mesures que nos compétences nous autorisaient à prendre, il ne faudrait pas que l'opinion s'imagine que tout a été résolu en matière d'utilisation de pesticides. Vous et moi supportons quotidiennement, peu ou prou, une charge en pesticides provenant, à travers notre alimentation, de l'usage de ceux-ci en agriculture.

Un document récent interne à l'administration française a ainsi fait état de la présence de matières actives organochlorées et organophosphorées en quantités anormales dans certaines denrées alimentaires, due sans doute à de mauvaises pratiques culturales; ainsi, en matière de pesticides organophosphorés, des échantillons montrent une contamination en parathion-methyl des citrons, de tetrachlorvinphos dans les saucissons à l'ail, de dimethoate dans les chicons, de phosalone dans différents fruits et de malathion dans des produits à base de céréales.

Il faut, sans aucun doute, et dans l'intérêt tant des producteurs que des consommateurs, réconcilier l'agriculture et l'environnement, et il me plaît de constater qu'en la matière, cette convergence d'intérêts semble se dessiner, en particulier au niveau européen. Et c'est évidemment essentiellement à ce niveau de pouvoir — nous nous sommes d'ailleurs référés en permanence aux directives européennes au cours de nos travaux en Commission — qu'il convient d'agir afin que notre Région, qui est importatrice nette de produits agricoles, puisse offrir à ses habitants une alimentation de qualité.

La rationalisation de l'utilisation des pesticides en agriculture devra conduire rapidement à l'interdiction absolue — tant d'utilisation que de fabrication — de certaines biocides tels que les organochlorés persistants et les fongicides organomercuriques, mais aussi à l'harmonisation des règles d'agréation des pesticides, et à la fixation de teneurs maximales pour les résidus de pesticides dans les céréales, les denrées alimentaires d'origine animale, les aliments pour animaux.

Tout citadins que nous sommes, l'utilisation des pesticides en agriculture nous concerne. Et le nombre, ainsi que la toxicité des pesticides actuellement sur le marché doivent nous faire réfléchir. Une telle question doit, à notre sens, nous amener à revoir fondamentalement les critères économiques et sociaux ayant présidé au lancement sur le marché de la plupart de ces produits. Il doit s'agir de soumettre ceux-ci à un système d'expertise et d'homologation conforme aux intérêts de la santé publique, et non point d'adpater la société à l'utilisation des produits toxiques, à partir de critères d'expérimentation souvent très contestables.

Le groupe FDF-ERE est bien conscient de ces enjeux. Il se réjouit que nous ayons apporté une contribution à la lutte contre l'utilisation abusive de pesticides; il soutiendra la proposition qui nous est proposée car tout progrès, même minime, est bon à prendre dans ce domaine. Mais il tient à rappeler aux Bruxellois qu'il reste beaucoup à faire — et nous nous y employons à d'autres niveaux de pouvoir — pour que l'agriculture — et donc notre alimentation — entame une réelle cure de détoxification. *(Applaudissements sur de nombreux bancs.)*

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

M. Adriaens. — Monsieur le Président, Messieurs les Ministres, Chers Collègues, le problème que posent les pesticides est pour les écologistes d'une importance capitale. Ce n'est pas une question mineure mais un véritable problème de société aux implications nombreuses. Un premier chiffre à retenir est celui que l'Organisation Mondiale de la Santé — organisme sérieux s'il en est — répète inlassablement: chaque année, de par le monde, 10 000 personnes meurent à cause des pesticides. Et encore, ne s'agit-il que des décès directs causés par une exposition massive à des pesticides sans compter les décès consécutifs à des expositions chroniques. Ces décès-là, en général par cancer, ne peuvent être directement imputés

à coup sûr aux pesticides. C'est pourquoi ils ne sont pas comptabilisés dans le chiffre que je viens de citer. Partout dans le monde, ce sont les milieux agricoles qui utilisent massivement ces produits et qui en sont donc les premières victimes directes. La toxicité de ces produits est bien connue des paysans et c'est pourquoi — de manière surprenante et logique à la fois — ils sont devenus un des premiers moyens de suicide ou de meurtre dans les milieux paysans.

Tout récemment, un procès en Cour d'assises de Flandre occidentale vient d'illustrer ce fait: on y jugeait une tentative de meurtre aux spaghettis saupoudrés de Temik, un des pesticides les plus vendus dans notre pays. La victime ne dut son salut qu'aux remords de l'auteur du forfait et à un lavage d'estomac immédiat. On peut dire, qu'aujourd'hui, les pesticides sont les seuls poisons violents qui restent en vente libre dans notre pays.

Ces produits éminemment toxiques sont répandus de manière souvent inconsidérée dans l'environnement, afin d'éliminer des gêneurs, insectes ou mauvaises herbes, parfois bien plus inoffensifs que les pesticides, qui sont censés nous en débarrasser. Il est donc évident que, tôt au tard, à faible ou forte dose, ces produits se retrouveront dans notre assiette, surtout qu'ils ont la déplorable habitude de se concentrer au long des chaînes alimentaires.

Cela est vrai à cause de l'extrême stabilité de ces substances qui se dégradent très lentement. Et les risques sont encore beaucoup plus importants dans une région urbaine telle que Bruxelles où l'utilisation de ces produits se fait toujours à faible distance d'une présence humaine. Et s'ils détruisent la vie des hommes, ces produits ont bien évidemment aussi des conséquences catastrophiques sur les écosystèmes naturels. Si vous pouvez trouver un ornithologue ou un botaniste qui ne considère pas les pesticides comme une menace majeure pour les espèces naturelles, présentez-le moi, ce doit être un cas unique. Il n'est donc pas étonnant que des associations regroupant principalement des naturalistes se créent pour lutter contre cette terrible menace.

Personnellement je collabore depuis de longues années à la branche belge du Pesticide Action Network, réseau mondial qui lutte contre l'utilisation des pesticides, ici et dans le Tiers Monde. Ce dernier est, en effet, particulièrement victime des pesticides car il ne dispose guère de législations le protégeant des marchands de mort. Aujourd'hui nous allons, du moins je l'espère, renforcer l'arsenal législatif qui protège nos concitoyens contre l'utilisation abusive de poisons aux conséquences souvent encore mal connues.

Parlant du Tiers Monde, peut-être est-ce ici qu'il convient de rappeler que les gaz de combat, dont on parle tellement à l'occasion de la guerre du Golfe, sont des molécules qui ne diffèrent que par un atome ou deux des pesticides. La construction d'usines synthétisant des pesticides entraîne chaque fois le risque que celles-ci servent en fait à fabriquer des gaz de mort.

Mais je crois que je ne dois pas continuer: tous ici vous êtes convaincus que les pesticides sont une horreur dont l'humanité devra se débarasser au plus vite puisqu'il existe aujourd'hui des alternatives efficaces et non dangereuses. Quand on sait qu'un synonyme des pesticides est biocides, éthymologiquement, tueurs de vie, vous comprendrez que tous ceux qui ont une once de sensibilité écologique ne peuvent les considérer que comme des ennemis publics à combattre en priorité.

La proposition d'ordonnance déposée par mon groupe dès le début de notre législature traduisait la volonté d'Ecolo de lutter contre ces produits nocifs. Elle comportait deux volets principaux. Le premier consistait à interdire la mise sur le marché et l'utilisation en Région bruxelloise d'une série de produits reconnus comme particulièrement dangereux par les toxicologues. Ce volet de notre proposition ne put finalement être retenu. Une fois de plus, nous avons été confrontés à un écueil que nous rencontrons chaque fois que nous discutons des problèmes d'environnement au niveau de notre Région et qui est ce paradoxe majeur consécutif à la révision de nos institutions: on a confié au pouvoir régional la compétence de protection de l'environnement mais on ne lui a pas donné tous les moyens d'assumer cette mission. Par exemple, nous ne pouvons pas interdire la vente de produits dangereux. Cette évidence s'impose quasiment à chaque ordonnance relative à l'environnement dont nous débattons. Cela fut vrai pour le droit d'ester en justice, le projet de l'Exécutif sur la gestion des déchets a aussi abordé cette question dans son volet préventif, la proposition d'ordonnance relative au bruit dont nous discutons actuellement en commission a butté sur le même écueil et pour ce qui est de la pollution des eaux par les détergents par exemple, nous sommes de nouveau confrontés à une impasse. Ceux qui sont attentifs à ce que le groupe Ecolo essaie de faire dans le domaine environnemental à Bruxelles ont déjà compris que notre volonté de dépasser cet absurde blocage institutionnel était une des priorités des écologistes. Mais heureusement ou malheureusement, nous aurons tous le loisir de revenir plus en détail sur le fond du problème à l'occasion de la discussion relative aux détergents. Je voudrais seulement ajouter que si ce blocage irrite profondément Ecolo il devrait aussi concerner les autres groupes de cette Assemblée, du moins si leurs affirmations d'accorder un grand intérêt à la protection de l'environnement sont sincères. J'espère donc que nous nous attellerons tous à essayer de trouver des solutions, à dépasser ce qui limite nos possibilités d'agir pour protéger le milieu.

Je voudrais, en fait, surtout retenir le succès rencontré par le deuxième volet de notre proposition d'ordonnance. Celui-ci déterminait toute une série de lieux desquels tout pesticide serait banni. De toute évidence, cette volonté a rencontré l'assentiment de tous les membres de la Commission Environnement. Mieux encore, en plus des lieux sensibles que le groupe Ecolo avait proposés — en résumé, les espaces verts publics, les abords des pièces d'eau et les bordures des voiries —, des amendements ont élargi le champ d'application aux voies ferrées et à tout lieu public où l'utilisation de pesticides est susceptible de causer des nuisances à l'environnement ou des troubles de voisinage. Ecolo a bien évidemment suivi cette voie maximaliste tout en sachant que cette dernière serait peut-être difficile à faire appliquer. En effet, l'expérience nous a appris que la SNCB a l'habitude d'utiliser des pesticides pour désherber les voies et qu'elle a toujours refusé de changer sa manière, très dangereuse, de procéder. Une interpellation en Commission publique sur le problème de l'abattage des arbres sur les talus de chemins de fer a prouvé, il y a moins d'une semaine, que le mot écologie était souvent dénué de sens pour les responsables de la SNCB. Mais puisque nos collègues de la Commission Environnement l'ont souhaité, Ecolo est totalement d'accord pour engager la partie de bras de fer avec la SNCB et pour lui interdire d'encore répandre ses poisons le long des voies ferrées situées en Région bruxelloise. Pour ce qui est des nuisances à l'environnement et des troubles de voisinage, il semble que le juge devra déterminer, au cas par cas, de la réalité de ces troubles et nuisances, mais les cas litigieux devraient être très limités étant donné «l'exhaustivité» des endroits à risque précisés, par ailleurs, dans l'ordonnance.

En conclusion, je voudrais remercier l'ensemble des membres de la Commission Environnement qui ont soutenu la philosophie de notre proposition d'ordonnance. Plus particulièrement encore, je tiens à remercier M. Christian Magerus, le rapporteur, qui a non seulement réalisé le rapport objectif

et complet que vous avez lu et entendu, mais qui a aussi pris à cœur l'avancement de cette proposition d'ordonnance et, par ses amendements constructifs et son travail d'intermédiaire pacificateur, a permis que cette proposition arrive, aujourd'hui, en séance publique. Ainsi, tous les conseillers régionaux bruxellois pourront approuver un texte qui signifie en clair que notre jeune Assemblée souhaite, autant que possible dans le cadre de ses limites institutionnelles, bannir des produits dont l'éthymologie signifie bien qu'ils sont des «tueurs de vie», beaucoup moins spécifiques que voudraient le faire croire ceux qui tirent d'énormes profits de leur vente à des citoyens mal informés et inconscients des risques très graves qu'ils courent en les employant.

Certains intervenants qui m'ont précédé l'ont souligné, un arrêté de l'Exécutif existait déjà en ce domaine. C'est un fait. Toutefois, cet arrêté concernait uniquement les herbicides et la liste des lieux en cause était moins large que la nôtre. Par ailleurs, un arrêté royal n'a, de toute évidence, pas le même poids qu'un texte de loi. Nous sommes en présence d'une législation sur laquelle il ne sera pas possible de revenir aisément, sauf avec l'accord de l'ensemble de cette Assemblée.

Comme tout dernier mot, je voudrais m'arrêter à un symbole. Un des premiers ouvrages dénonçant les ravages des pesticides et qui fut mondialement diffusé, voici près de vingt ans, était écrit par une biologiste américaine, Rachel Carlson, et s'intitulait «Le Printemps silencieux». Si nous approuvons cette ordonnance aujourd'hui, 21 mars, on pourra dire qu'à Bruxelles, les printemps qui viennent ne seront pas silencieux et continueront à être salués par la joyeuse musique des chants d'oiseaux. Et je vous en remercie. *(Applaudissements.)*

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

Mme Willame. — Monsieur le Président, je voudrais quitter le tableau dramatique sur fond de guerre du Golfe, pays du Tiers Monde ou zone agricole sinistrée, que nous a brossé M. Adriaens, pour en revenir à la Région de Bruxelles-Capitale.

La proposition d'ordonnance qui vous est soumise aujourd'hui, Chers Collègues, était, au départ, la copie quasi conforme d'une proposition d'un décret wallon déposé par M. Daras.

Elle a été votée à l'unanimité par les membres de la Commission Environnement de la Région de Bruxelles-Capitale, unanimité du vote article par article, unanimité du vote pour l'ensemble de la proposition.

Certes, à la suite des réflexions des commissaires, les deux articles de cette proposition ont été sérieusement revus, dans un premier temps, par l'auteur lui-même mais aussi, dans la suite, par un membre de la majorité, à savoir le rapporteur: des définitions ont été revues, des classifications simplifiées, des dérogations prévues; des précisions quant au champ d'application ont été apportées. L'article 2 a été carrément supprimé à la suite de l'avis du Conseil d'Etat sur la proposition wallonne.

L'unanimité autour d'un texte peut supposer que ce texte était véritablement essentiel, d'intérêt public et devait, dans le cas qui nous concerne, apaiser une série de craintes concernant la protection de notre environnement: c'est peut-être le cas.

Mais l'unanimité peut aussi vouloir dire, comme cela a été affirmé, deux fois, en commission, que cette proposition est plutôt symbolique — et c'est bien d'aimer les symboles! — et veut montrer, par ses quatre articles actuels, le souci de notre Conseil de régionaliser les directives européennes en matière de pesticides et surtout de manifester notre souci d'éviter de briser des équilibres dans les écosystèmes. Autrement dit: qui donc oserait aller dans le sens contraire?

Pourquoi cette proposition peut-elle paraître sympathique, certes — nous la voterons —, mais peut-être uniquement symbolique?

L'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale a élaboré, le 12 juillet 1990, un arrêté portant interdiction à l'emploi d'herbicides sur les biens publics. Ce projet d'arrêté interdit l'emploi d'herbicides, totaux ou sélectifs, sur l'ensemble des biens gérés ou entretenus par des personnes de droit public. Il nous a été dit, en Commission, que 95 p.c. des pesticides en Région bruxelloise — Région urbaine — étaient des herbicides, contre 50 p.c. en Région plus agricole comme l'est la Région wallonne.

La proposition présente s'applique donc aux 5 p.c. restants. Quantité réduite, certes, dont il faut soustraire la quantité qui donne lieu à des dérogations prévues à l'article 2.

Certes, comme M. Adriaens l'a rappelé, les optiques d'une ordonnance et d'un arrêté sont différentes mais ces 2 - 3 p.c. de pesticides contre lesquels s'élève cette ordonnance me fait toutefois réfléchir sur son impact réel et concret dans notre vie quotidienne.

Le problème du contrôle relatif à cette ordonnance et des sanctions qu'elle entraînerait en cas de refus de s'y soumettre reste entier. Certes, ces sanctions sont prévues dans la loi sur la conservation de la nature, que cette ordonnance complète pour la Région bruxelloise, mais comment le particulier pourrait-il comprendre le danger de l'utilisation de certaines substances si on les trouve en vente libre dans les pharmacies et drogueries, puisque la commercialisation reste loi nationale?

On nous a répondu, en commission, qu'il ne s'agit pas d'une ordonnance difficile à faire respecter car les pesticides laissent des traces et qu'animaux et végétaux en meurent. Mais les responsabilités seront-elles facilement établies?

On nous a parlé d'une campagne d'information et de sensibilisation, du civisme des Bruxellois et du contrôle fait en fonction des plaintes reçues... Cela suffira-t-il?

En conclusion, malgré ces remarques sur le caractère symbolique de la proposition d'ordonnance relative à l'utilisation des pesticides, mon groupe la votera parce qu'elle a été sérieusement amendée dans le sens où nous le souhaitions et parce que nous voulons, par ce vote, marquer notre souci indéfectible de protéger l'environnement. *(Applaudissements sur les bancs de la majorité.)*

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

M. Magerus. — Monsieur le Président, je connais bien ce dossier pour en avoir été le rapporteur.

A présent, en tant que membre de la Commission, je souhaite intervenir afin d'attirer votre attention sur certains points et formuler quelques remarques qui, je crois, trouvent leur pertinence en fonction de l'évolution des données en cette matière. Je dresserai donc un inventaire succinct des étapes essentielles de la proposition d'ordonnance.

La première version de la proposition fut, vous en conviendrez, rapidement remise en question dans la mesure où un certain nombre d'oublis et d'imprécisions ne permettaient pas l'adoption du texte dans sa formulation initiale. Un document de travail fut rédigé afin d'y remédier. Sans pour autant rejeter ou dénaturer une proposition initiale intéressante, il est apparu

indispensable de réexaminer le premier texte proposé en vue d'une amélioration substantielle qui tiendrait compte des remarques formulées au cours des discussions intervenues en commission.

Quelles étaient ces remarques? J'ai été étonné par le manque de rigueur dans la définition du concept de «pesticides». J'ai également été sceptique à l'égard de certains points juridiques. Enfin, nous ne pouvions admettre le fait que rien n'ait été prévu quant aux sanctions et contrôles.

Suite aux remarques formulées, un texte amélioré a été mis au point. Ensuite, j'ai proposé des amendements reprenant notamment la définition figurant dans l'arrêté royal du 5 juin 1975, tout en conservant l'esprit des directives européennes. La définition du terme «pesticide», telle qu'elle figure maintenant dans le projet d'ordonnance, a finalement été retenue.

En conclusion, un texte définitif, qui comprend notamment mes remarques, a été accepté par tous, y compris par les auteurs de la proposition initiale.

Cette procédure est extrêmement régulière et banale, me direz-vous. Néanmoins, après l'acceptation des différents amendements, le texte final n'a plus beaucoup d'éléments communs avec la proposition initiale. C'est ainsi que, par exemple, on préfère compléter l'article 38 de la loi du 12 juillet 1973 au lieu de l'abroger. Pourquoi, en effet, supprimer une loi dont le champ d'application est plus large que celui de la proposition d'ordonnance et qui confère au Ministre un pouvoir qui, en cas de suppression, lui serait totalement ôté? A cet égard, j'ajouterai que l'article 38 a été complété afin de faire ressortir l'interdiction de l'usage des pesticides en tout lieu où leur utilisation est susceptible de causer des nuisances à l'environnement ou des troubles de voisinage.

Dès lors, s'il n'est pas exact d'affirmer qu'il s'agit d'une nouvelle proposition, on ne peut nier qu'on n'en est pas bien loin. *(Applaudissements sur les bancs de la majorité.)*

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

M. Gosuin, Secrétaire d'Etat adjoint au 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 serai bref, les différentes interventions que nous avons entendues ayant été assez complètes.

Effectivement, ce texte a été approuvé à l'unanimité.

S'il nous paraît important de souligner des effets symboliques qui sont repris par cette proposition d'ordonnance, il ne faut pas extrapoler et faire croire qu'elle va régler le problème des pesticides.

Nous sommes tous conscients que nous avons la possibilité, en Région bruxelloise, d'interdire l'utilisation de certains produits. Nous savons néanmoins que cette interdiction revêt un caractère illusoire dans la mesure où nous ne pouvons interdire leur commercialisation. On peut le regretter. Les répartitions de compétences institutionnelles en sont la cause.

Lorsque cette proposition sera diffusée, il conviendra de bien en préciser la portée, afin de ne pas créer un leurre et laisser croire des choses qui sont fausses. La démocratie est à ce prix.

Dès les premières semaines de ses activités, l'Exécutif a pris des dispositions pour interdire, dans le cadre de ses compétences, l'usage des herbicides, lesquels représentent 95 à 98 p.c. des pesticides. Dans les zones gérées par le service public, nous avons voulu interdire et contrôler ce qui pouvait l'être.

N'ayant guère d'autre élément à ajouter à ce qui a été dit, je rappelle simplement le rôle symbolique de cette proposition d'ordonnance. Notre travail pédagogique d'hommes politiques est de rappeler que cette proposition ne va pas au-delà de nos compétences, notamment quant à l'interdiction de l'usage de ces produits. Il faudra malheureusement attendre des directives européennes ou des lois nationales pour sérieusement réglementer ce que nous attendons tous, leur commercialisation, car ce n'est qu'à partir de ce moment que l'on pourra éviter l'exemple, cité par M. Adriaens, d'un farceur mettant du pesticide dans des spaghetti. *(Applaudissements sur divers bancs.)*

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

M. Adriaens. — Monsieur le Président, Chers Collègues, j'ai pu constater que la plupart des membres qui ont travaillé au sein de la Commission de l'Environnement regrettaient que cette proposition d'ordonnance ne puisse résoudre tous les problèmes posés par les pesticides en Région bruxelloise.

Comme ils l'ont dit, je crois qu'elle règlera une série de problèmes, mais ne pourra pas tout résoudre puisque l'usage privé des pesticides ne peut pas être pris en compte et les règles institutionnelles nous empêchent d'en interdire la commercialisation.

Puisqu'il semble y avoir une volonté commune de prendre ce problème en compte et de le considérer comme très important, ma réaction sera de demander à notre Exécutif et à notre Secrétaire d'Etat à l'Environnement de traduire cette volonté des membres de la Commission et de notre Assemblée par une campagne d'information.

Nous avons tous souligné le danger que représentaient les pesticides et le manque d'information du grand public.

Au delà des capacités que nous avons en tant que législateurs, je souhaiterais que les services du Secrétaire d'Etat, qui font tant de campagnes d'information destinées au public — une bonne douzaine depuis les deux ans d'existence de la Région — envisagent de consacrer l'une d'entre elles à convaincre une majorité de Bruxellois d'utiliser le moins possible de pesticides, et peut-être même pas du tout, parce qu'en utilisant ces produits à l'intérieur de leurs habitations et dans leurs jardins, ils s'exposent à des risques très importants. Je souhaite que l'Exécutif puisse prendre cette information à sa charge.

Discussion des articles

Artikelsgewijze bespreking

M. le Président. — La discussion générale est close et nous passons à l'examen des articles de la proposition d'ordonnance, sur la base du texte de la proposition adopté par la Commission.

De algemene bespreking is gesloten en wij vatten de artikelsgewijze bespreking van het voorstel van ordonnantie op basis van de door de Commissie aangenomen tekst van het voorstel.

Article 1er. La présente ordonnance régle une matière visée à l'article 107*quater* de la Constitution.

Artikel 1. Deze ordonnantie regelt een aangelegenheid bedoeld in artikel 107*quater* van de Grondwet.

— Adopté

Aangenomen.

Art. 2. Pour l'application de la présente ordonnance, il faut entendre par pesticide, toute substance destinée à assurer la destruction, à prévenir l'action ou à favoriser la réduction des activités métaboliques des animaux, végétaux, micro-organismes ou virus nuisibles.

Sont notamment compris dans cette définition: les produits phytopharmaceutiques, les insecticides, les fongicides, les herbicides, les régulateurs de croissance, les nématicides, les molluscicides, les rodenticides, les répulsifs.

Sont exclus du champ d'application de la présente ordonnance les procédés utilisant des méthodes de lutte biologique employant des organismes vivants, ainsi que les substances et produits destinés à lutter spécifiquement contre des organismes vivants infestant les bâtiments, habitations et édifices publics ou privés ou parasitant l'homme ou les animaux.

Art. 2. Voor de toepassing van deze ordonnantie verstaat men onder pesticide elke stof bestemd voor de vernietiging, het voorkomen van de werking of het bevorderen van de aantasting van het metabolisme van dieren, planten, microorganismen of schadelijke virussen.

In deze definitie zijn onder meer inbegrepen: de fytofarmaceutische produkten, de insectenverdelgers, de schimmelwerende middelen, de herbiciden, de groeiregelaars, de nematiciden, de mollusciciden, de rodenticiden, de repellenten.

Vallen buiten het toepassingsveld van deze ordonnantie de biologische bestrijdingsmethoden waarbij gebruik wordt gemaakt van levende organismen en van de stoffen en produkten bestemd voor de specifieke bestrijding van levende organismen die gebouwen, woningen, openbare of privé-gebouwen infesteren of mens of dier parasiteren.

— Adopté

Aangenomen.

Art. 3. L'article 38 de la loi du 12 juillet 1973 sur la conservation de la nature est complété comme suit:

«Sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale et sans préjudice de la faculté réservée à l'Exécutif de réglementer l'emploi des substances toxiques ou dangereuses pour la vie sauvage ou la préservation de la qualité des sols et des eaux tant de surface que souterraines, il est interdit de faire usage de tout pesticide:

a) dans les parcs publics et squares;

b) à moins de 6 mètres des cours d'eau, étangs, marais ou toutes autres pièces d'eau;

c) sur les accotements, bermes et autres terrains du domaine public faisant partie de la voirie ou y attenant, en ce compris les autoroutes et les lignes ferroviaires;

d) dans les biens visés à l'article 1er du Code forestier (loi du 19 décembre 1854), et ce quelle que soit leur superficie;

e) sur les terrains faisant ou non partie du domaine public, dont une autorité publique est propriétaire, usufruitière, emphythéote, superficiaire ou locataire et qui sont:

— utilisés à une fin d'utilité publique;

— attenant à un bâtiment utilisé à une fin d'utilité publique.

f) en tout lieu public où leur utilisation est susceptible de causer des nuisances à l'environnement ou des troubles de voisinage.

Art. 3. Artikel 38 van de wet van 12 juli 1973 over het natuurbehoud wordt als volgt aangevuld:

«Op het grondgebied van het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest en onverminderd de bevoegdheid van de Executieve om het gebruik te reglementeren van andere stoffen die giftig of gevaarlijk zijn voor de natuur of voor het behoud van de kwaliteit van de bodem en van het oppervlakte- en grondwater is het verboden gebruik te maken van pesticiden:

a) in de openbare parken en plantsoenen;

b) op minder dan 6 meter van waterlopen, vijvers, moerassen of alle andere wateren;

c) op wegranden, bermen en andere terreinen van het openbaar domein die deel uitmaken van de weg of er bij horen, autosnelwegen en spoorwegen inbegrepen;

d) op de goederen bepaald in artikel 1 van het Boswetboek (wet van 19 december 1854), en dat ongeacht hun oppervlakte;

e) op de terreinen die al dan niet behoren tot het openbaar domein, waarvan een overheid eigenaar, vruchtgebruiker, pachter, opstalhouder of huurder is en die:

— voor openbaar nut worden gebruikt;

— horen bij een gebouw dat voor openbaar nut wordt gebruikt.

f) in elke openbare plaats waar hun gebruik hinder aan het leefmilieu of burenoverlast kan veroorzaken.»

— Adopté

Aangenomen.

Art. 4. Le Ministre ou le Secrétaire d'Etat ayant dans ses compétences l'environnement, la protection de la Nature et la politique de l'eau peut, par décision motivée et après avis conforme du Conseil de l'Environnement pour la Région de Bruxelles-Capitale, déroger aux dispositions de l'article 3 de la présente ordonnance.

Art. 4. De Minister of de Staatssecretaris bevoegd voor leefmilieu, natuurbehoud en waterbeleid kan, bij gemotiveerde beslissing en na eensluidend advies van de Raad voor het Leefmilieu van het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest, afwijken van de bepalingen van artikel 3 van deze ordonnantie.

— Adopté

Aangenomen.

M. le Président. — Nous procéderons tout à l'heure au vote sur l'ensemble de la proposition d'ordonnance.

Wij zullen straks stemmen over het geheel van het voorstel van ordonnantie.

INTERPELLATIONS — INTERPELLATIES

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

Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATION DE M. DROUART A M. PICQUE, MINISTRE-PRESIDENT DE L'EXECUTIF, CONCERNANT «L'INACCEPTABLE ABSENCE DE CONTROLE DE L'EXECUTIF SUR LES DEPENSES EFFECTUEES PAR LA SDRB DANS LE CADRE DE TRAVAUX D'AMENAGEMENT»

Discussion

INTERPELLATIE VAN DE HEER DROUART TOT DE HEER PICQUE, MINISTER-VOORZITTER VAN DE EXECUTIEVE, BETREFFENDE «HET ONAANVAARDBARE GEBREK AAN CONTROLE VAN DE EXECUTIEVE OP DE UITGAVEN VAN DE GOMB VOOR AANLEGWERKEN»

Bespreking

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

M. Drouart. — Monsieur le Président, Monsieur le Ministre-Président, Chers Collègues, en date du 26 septembre 1990, la Cour des Comptes a édité son 147e cahier contenant les observations et documents soumis au Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale. A plusieurs reprises dans ce document, les dépenses effectuées par la SDRB, la Société de Développement régional de Bruxelles, furent mises en cause. A partir d'un exemple dans l'exécution de travaux d'aménagement, je voudrais soulever dans mon interpellation les insuffisances dans le contrôle que devrait exercer l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale vis-à-vis de cette société et de sa gestion.

Dans les pages 28, 29 et 30 du cahier de la Cour des Comptes, il nous est présenté les manquements survenus lors de l'aménagement de la zone industrielle du Meylemeersch pour le compte de la SDRB. Informons au passage les personnes qui ne connaîtraient pas le quartier du Meylemeersch qu'il est situé à l'extrême ouest de notre Région et que s'y trouvent localisés principalement l'hôpital Erasme de l'Université Libre de Bruxelles et un zoning industriel dont l'aménagement a posé problème. Précisons qu'en septembre 1991, l'ULB y installera sa faculté de médecine. Ajoutons, pour être complet, que les vastes terrains non bâtis de ce quartier, denrées de plus en plus limitées et rares dans notre région, font l'objet de nombreuses convoitises en vue d'y aménager une salle *indoor*, un décascope, une surface commerciale, un hôtel, une piscine, j'en passe et des meilleures, tout cela sans plan d'ensemble, avec l'assentiment du pouvoir communal anderlechtois et, partiellement, de la Région. Mais tout cela peut faire l'objet d'une autre interpellation.

Venons-en donc plus précisément et dans un premier temps aux problèmes posés par le non respect des règles sur les marchés publics des travaux effectués pour l'aménagement de la zone industrielle du Meylemeersch, pour le compte de la SDRB. Reprenons pour l'essentiel le résumé du problème présenté dans le cahier de la Cour des Comptes: «Par 2 arrêtés royaux du 13 juillet 1987 — sous un Exécutif différent, faut-il le souligner — la Région bruxelloise a pris en charge, jusqu'à concurrence de 100 p.c. le coût des travaux d'aménagement de voirie intérieure et d'infrastructure énergétique de la zone industrielle du Meylemeersch à Anderlecht, réalisés par la SDRB, respectivement pour les sommes de 49 500 000 F et de 57 227 665 F, à charge du Fonds d'expansion économique institué par l'arrêté royal du 29 juin 1967, en exécution de l'arrêté royal n° 1 du 18 avril 1967.

Le cahier spécial des charges de cette entreprises, établi par le Fonds des Routes, Direction des Routes de Bruxelles-Capitale, avait initialement pour objet non seulement les travaux précités, mais également divers travaux routiers concernant le Fonds des Routes.

Les travaux ont d'abord fait l'objet d'un marché unique, mis en concurrence par la voie d'une adjudication publique le 22 mai 1986; mais, à la suite de la réduction de ses crédits, le Fonds des Routes s'est vu contraint de renoncer, dans l'immédiat, à ses projets routiers.

Aussi, en raison de l'urgence, la SDRB a-t-elle procédé, le 2 octobre 1986, à une adjudication restreinte portant uniquement sur les travaux d'infrastructure de la zone industrielle; le marché ainsi réduit a été attribué à l'entrepreneur le «moins disant».

Les travaux ont débuté le 29 juin 1987. Dès la fin novembre 1987, de nombreux problèmes se sont posés au maître de l'ouvrage, qui ont entraîné la nécessité de travaux supplémentaires imprévus.

Ces derniers étaient dus pour l'essentiel à de nombreuses lacunes au niveau du cahier spécial des charges de l'entreprise, établi par le Fonds des Routes, à des infiltrations provoquées par des malfaçons dans la construction d'un ouvrage voisin, ainsi qu'à un problème d'épuration des eaux usées.

A cet égard, il était prévu initialement de raccorder la zone industrielle à la station d'épuration du campus voisin de l'ULB de l'hôpital Erasme. Un accord de rachat de cette station par la Région et la SDRB n'a toutefois pu être obtenu avant l'adjudication des travaux, si bien qu'une station d'épuration a dû être construite en complément à l'entreprise initiale.

Tous ces travaux supplémentaires ont été admis au subside par arrêté royal pris suite à une décision du 27 octobre 1988 de l'Exécutif de la Région bruxelloise, pour un montant de 89 807 807 francs, l'avenant relatif à ces travaux ayant été passé de gré à gré avec l'entrepreneur adjudicataire du marché.

Tout en refusant le visa des ordonnances relatives au subventionnement des travaux effectués conformément à cet avenant, la Cour a notamment fait remarquer que ni l'administration subsidiante ni la SDRB à qui incombe le paiement de l'entrepreneur, ne se sont souciées — la liste est longue —:

— de la licéité de la passation, de gré à gré, d'un décompte de travaux complémentaires dont le coût dépassait largement 50 p.c. du montant du premier marché, en violation des prescriptions de l'article 17, paragraphe 2, 8°, de la loi du 14 juillet 1976 sur les marché publics;

— du contrôle des prix proposés à l'occasion de ce décompte, en violation de l'article 7, paragraphe 1er, de l'arrêté royal du 22 avril 1977;

— de l'existence d'états détaillés des travaux exécutés par périodes mensuelles, vérifiés et éventuellement corrigés par l'administration en violation des prescriptions de l'article 15, paragraphe 1er, du cahier général des charges, complété par le cahier spécial régissant cette entreprise;

— du respect du ou des délais d'exécution qui devaient être impartis à l'entrepreneur pour l'exécution de l'ensemble des travaux en violation des articles 28, paragraphe 1er et 48, paragraphes 2 et 3, du cahier général des charges.

En outre, en ce qui concerne les travaux imprévus rendus nécessaires par des infiltrations d'eau dues aux malfaçons de l'entrepreneur d'un ouvrage voisin, il n'apparaît pas que la SDRB ait intenté une action en dédommagement des frais supplémentaires qu'elle a encourus de ce fait.

Il a également été signalé qu'à défaut d'accord avec l'ULB pour le rachat de sa station d'épuration, il s'imposait de revoir le projet avant sa mise en adjudication, de façon à mettre en concurrence les travaux relatifs à l'épuration des eaux de la zone industrielle du Meylemeersch.

En conclusion, la Cour a constaté que les importantes fautes techniques et administratives, commises dans la préparation et l'exécution de l'entreprise, en ont majoré le coût dans des proportions considérables. « Aucune réponse à ces diverses remarques n'a encore été fournie à ce jour », nous précise encore la Cour des Comptes.

Pour conclure ce premier point tendant à illustrer les manquements de la SDRB, nous citerons les principaux errements de ce dossier:

1. Infraction à la loi et aux arrêtés sur les marchés publics;

2. Problématique des délais liés à l'exécution des travaux;

3. Problématique du cahier spécial des charges;

4. Problématique des études relatives à l'avenant;

5. La convention entre l'ULB et la SDRB relative à la station d'épuration;

6. Enfin, les manquements dans la liquidation de la prise en charge par la Cour des Comptes, ce point concernant directement votre Exécutif, Monsieur le Ministre-Président.

Le moins que l'on puisse dire est que cette entreprise a été traitée par la SDRB avec une légèreté et une incompétence qui doivent laisser pantois plus d'un Bruxellois!

A ce moment de mon interpellation, les questions suivantes doivent vous être posées:

1. Par rapport à ce dossier précis, quelles mesures l'Exécutif actuel de la Région bruxelloise a-t-il prises?

Compte-t-il faire usage de l'article 14 de la loi organique du 29 octobre 1846, la mission que doit exercer la Cour des Comptes?

Quelles motivations justifieraient l'usage de cet article?

2. Dans un procès-verbal d'une réunion datant du 7 mars 1990, il y a plus d'un an, réunion informelle à laquelle participaient des personnes de votre Cabinet, Monsieur Picqué, des membres de la Cour des Comptes, du Ministère de la Région bruxelloise, de l'Inspection des Finances, du Cabinet de M. Grijp et bien entendu de la SDRB, il est précisé, en point 4, que:

« La SDRB fera l'historique du dossier et une proposition sur le Meylemeersch afin de soumettre à l'Exécutif le solde à ordonnancer. Une note verte sera adressée à M. Arijs pour ordonnancer le dossier. »

A titre anecdotique, je pourrais vous demander pourquoi la note doit revêtir la couleur verte! Est-ce synonyme de clarté, de précisions ou d'explications?

Ce qui m'importe le plus est de savoir si, à ce jour, la SDRB vous a renvoyé cette note vous fournissant les explications sur cette entreprise.

Dans l'affirmative M. le Ministre-Président me fera l'honneur de me donner les principaux éléments de réponses de la SDRB.

Dans la négative, comment l'Exécutif peut-il justifier l'absence d'explications de la SDRB?

De la sorte, nous arrivons, bien entendu, au cœur du problème que je voulais mettre en exergue par l'exemple décrit ci-avant car, effectivement, ces manquements ne sont pas uniques. la SDRB fait encore parler d'elle dans d'autres pages du cahier de la Cour des Comptes. L'entreprise du Meylemeersch n'est pas le seul cas où en matière de travaux d'infrastructures relatifs à l'expansion économique, la Cour des Comptes se voit dans l'obligation de faire des observations accompagnées — et c'est grave — de refus de visas pour les manquements de la SDRB aux règles les plus élémentaires des marchés publics. Le zoning de Forest en constitue un autre exemple. A croire que ces pratiques deviennent la règle générale au sein de la SDRB il n'y a qu'un pas! Monsieur le Ministre-Président, ces manquements sont inacceptables. Cela doit changer!

Depuis plusieurs mois, comme je l'ai évoqué il y a peu en citant un rapport, des réunions de concertation sont organisées, me semble-t-il à votre initiative, afin de mettre autour de la table les principaux partenaires concernés par ces manquements. Des mesures concrètes ont-elles été prises afin que de telles erreurs ne se reproduisent plus?

Plusieurs questions doivent encore être posées. Vous savez que la SDRB n'est pas un pararégional dont le contrôle des subventions doit être visé par la Cour des Comptes, en fonction de l'arrêté royal n° 5 du 18 avril 1967. Cela n'étant pas le cas des dépenses liées aux travaux d'aménagement qui, elles, sont inscrites dans notre budget régional et réalisées par la SDRB pour le compte de l'Exécutif. Cependant, les manquements que j'ai évoqués ci-avant doivent attirer toute notre attention sur la gestion de cette société. Vous connaissez les problèmes que j'évoque ici. Il y a peu, un membre du personnel qui avait détourné une somme importante — approchant le million, me semble-t-il — s'est vu amnistié parce qu'il l'avait remboursée. Auriez-vous conservé votre poste ministériel si vous aviez agi de la sorte?

Je voudrais, pour conclure, terminer par les réflexions et questions suivantes:

1. L'exemple mettant en avant des manquements graves de la SDRB fait état d'une entreprise datant d'un Exécutif précédent. A ce jour, votre Exécutif n'a toujours pas répondu à la Cour des Comptes afin de clôturer ce lamentable dossier. Est-ce parce que la SDRB n'a toujours pas voulu s'expliquer devant l'Exécutif? Nous voulons le savoir.

2. Ce problème n'est pas unique. Il remet en cause le Contrôle de l'Exécutif sur les travaux réalisés par la SDRB pour l'Exécutif. Celui-ci a-t-il pris des mesures pour que de tels manquements ne se reproduisent plus? Lesquels?

3. Enfin, la SDRB a fait beaucoup trop parler d'elle ces derniers temps par les lacunes de sa gestion.

Quelles mesures l'Exécutif a-t-il prises vis-à-vis du contrôle de la subvention qui est versée par notre Région pour le fonctionnement de la SDRB?

Il y va de votre crédibilité et de celle de votre Exécutif d'apporter des réponses précises à l'ensemble des questions qui vous sont posées. *(Applaudissements sur les bancs Ecolo.)*

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

M. Picqué, Ministre-Président de l'Exécutif. — Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, je tiens d'abord à faire remarquer de la manière la plus formelle à l'honorable membre qu'en aucun cas la moindre malversation n'a été commise dans le cadre des deux dossiers dont fait état la Cour des Comptes dans son 147e cahier.

Ce midi, j'ai consulté le Petit Robert et j'ai constaté que le mot «malversation» est défini de la manière suivante: «faute grave, généralement inspirée par la cupidité, commise dans l'exercice ou la charge d'un mandat». Ce texte est suivi des mots: «voir aussi à corruption, détournement, prévarication.»

M. Drouart. — C'est vous qui utilisez ce terme, Monsieur le Ministre-Président. Ce n'est pas moi!

M. Picqué, Ministre-Président de l'Exécutif. — Vous l'avez utilisé dans le document écrit que vous m'avez adressé. Vous y parlez de malversations.

M. Drouart. — Je n'en ai pas parlé aujourd'hui dans mon interpellation.

M. Picqué, Ministre-Président de l'Exécutif. — Vous avez donc décidé de ne plus utiliser ce terme! Dois-je en déduire qu'il ne s'agit plus d'une malversation!

J'en prends acte. Il est toujours bon de constater que le mot malversation n'apparaît plus dans votre discours aujourd'hui.

A ma connaissance, la SDRB a travaillé dans le respect du cadre réglementaire et dans l'esprit de rencontrer au mieux et au plus vite les souhaits du monde économique et plus spécialement ceux des entreprises qui avaient décidé de s'installer sur le parc industriel à vocation de recherche du Meylemeersch.

Depuis sa création, un, ensuite deux commissaires de la Région siègent au conseil d'administration de la SDRB ainsi qu'un inspecteur des finances.

Aucun rapport, dont j'ai eu connaissance, de ces personnes hautement qualifiées, sur les décisions du conseil d'administration de la SDRB n'a signalé le moindre écart répréhensible aux règles d'applications par la SDRB.

J'allais donc vous demandez Monsieur Drouart, de retirer ce terme de votre discours. Vous l'avez fait. Cela me paraît une bonne chose non seulement pour l'institution mais aussi pour mon prédécesseur, M. François-Xavier de Donnéa.

Comme vous l'avez dit, ces décisions ont été prises par l'Exécutif précédent. Je ne peux admettre qu'il soit question de malversation. Je tiens d'ailleurs à dire que le Ministre-Président qui m'a précédé ne s'est pas livré à de telles manœuvres.

La lettre de la Cour des comptes du 28 août 1989 a été suivie de nombreuses réunions provoquées à ma demande en vue d'éclaircir ce dossier extrêmement complexe.

Un historique, une mise au point de tous les éléments comptables et une justification des procédures ont été fournis à la Cour des Comptes par la SDRB, par lettre du 27 août 1990 qui en a fourni copie au Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale et à l'Inspecteur des Finances.

Ainsi que le confirme des remarques émises par cette institution dans son 147e cahier, ces éléments ne suffisent pas au regard de ses règles internes à donner son visa en vue de la liquidation des montants en question.

Il est vrai que le dossier est d'une rare complexité étant donné que pour réaliser au plus vite et en toute sécurité les travaux d'équipement de la zone du Meylemeersch, la SDRB avait confié la conception et l'exécution des travaux au Ministère des Travaux publics — service des routes de Bruxelles-Capitale — que cette administration qui devait en même temps réaliser des travaux de voiries et d'égoûts pour la SDRB et créer le parking Erasme desservant l'hôpital de l'ULB a renoncé faute de crédit à la réalisation de sa partie des travaux. De plus, l'entrepreneur le moins-disant était celui avec qui l'administration des travaux publics était en litige pour diverses malfaçons dans la voirie route de Lennik reliant l'hôpital au ring.

La SDRB face à la demande pressante des entreprises en cours d'installation ou candidates à s'implanter sur la zone, a recommencé la procédure de la manière la plus régulière. De nombreux problèmes techniques imprévus se sont présentés et ont dû être résolus au plus vite pour ne pas retarder le début d'exploitation d'une entreprise agréée.

L'ensemble de ces problèmes a été résolu au mieux par le conseil d'administration de la SDRB avec l'approbation des commissaires de l'Exécutif, de l'Inspecteur des Finances et en parfait accord avec l'Exécutif régional de l'époque qui a du reste engagé les subsides nécessaires.

Il rentre dans mes intentions de proposer à l'Exécutif l'utilisation de l'article 14 dans la mesure où les travaux entrepris ont été effectivement réalisés dans un souci de mise en valeur rapide d'un site dont la nécessité était vitale pour l'économie bruxelloise.

Il est d'autre part fait remarquer à l'honorable membre que les travaux réalisés à Forest concernent des équipements dont la fourniture et l'établissement est exclusivement réalisé par les sociétés ou régies de distribution, sont de ce fait toujours exécutés par lesdites règies ou sociétés. Il est donc faux de considérer ces commandes comme un détournement de la procédure des marchés publics.

Je suis donc prêt, Monsieur Drouart à vous remettre un dossier qui reprend un historique qu'il serait long et laborieux de vous lire ici, qui comporte également une justification des imprévus et des modifications concernant les travaux des routes, les égoûts et les trottoirs et qui reprend l'ensemble des chiffres, y compris d'ailleurs pour la station d'épuration et pour l'infrastructure énergétique. Ce document m'a été transmis et je ne vois pas pourquoi je ne vous permettais pas d'en prendre connaissance. Ainsi, comme moi, vous seriez rassuré.

Quant aux autres considérations, notamment sur les lacunes de la gestion de la SDRB, vous me permettez de vous laisser la responsabilité de tels propos. *(Applaudissements sur les bancs de la majorité.)*

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

M. Drouart. — Monsieur le Président, je prends bonne note que, conformément à l'article 14, vous donnerez l'ordre de payer les ordonnances restantes.

Je vous remercie pour le document technique que vous me fournirez, qui me permettra de mieux comprendre une certaine partie du dossier.

Mais je regrette que vous n'ayez pas répondu à un point important de mon interpellation, à savoir les mesures prises par l'Exécutif vis-à-vis de la SDRB, afin que de tels manquements ne se reproduisent plus.

Enfin, je ne veux pas provoquer une querelle quant à l'usage des mots. D'une part, la note technique, que constitue une demande d'interpellation, rédigée par une collaboratrice ou un collaborateur, présente de manière succincte la structure de l'interpellation; d'autre part, vous savez très bien que ce qui compte, c'est ce qui est dit à cette tribune.

Je n'ai pas utilisé le terme «malversations» dans le cadre de mon interpellation. Lorsque je l'utilise, c'est en général à bon escient. *(Applaudissements sur les bancs Ecolo.)*

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

Het incident is gesloten.

INTERPELLATION DE M. MICHEL 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 «LA POLITIQUE DE L'EXECUTIF A L'EGARD DE LA CIRCULATION, DU STATIONNEMENT ET DU PARCAGE DES VEHICULES AUTOMOBILES DANS LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE»

Discussion

INTERPELLATIE VAN DE HEER MICHEL 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 «HET BELEID VAN DE EXECUTIEVE INZAKE VERKEER, STILSTAAN EN PARKEREN VAN VOERTUIGEN IN HET BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJK GEWEST»

Bespreking

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

M. Michel. — Monsieur le Président, Messieurs les Ministres, mes Chers Collègues, c'est au moment où se discute en commission une proposition d'ordonnance visant à interdire la chasse en Région bruxelloise que l'Exécutif n'hésite pas à lancer, à grand renfort de publicité, la chasse ... aux bouchons.

Le premier gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale restera sans doute dans l'histoire comme celui des concours, des moratoires, des études et des brochures.

Le problème que j'aborde aujourd'hui, à savoir celui de la circulation à Bruxelles, n'échappe pas à la règle:

— il y a un concours, celui des portes de Bruxelles, qui doivent, selon le Ministre-Président, «jouer le rôle de robinet d'entrée incitant les automobilistes à ralentir»;

— il y a un moratoire, celui que l'Exécutif a mis à toute décision à propos d'un réseau RER ou REB jusqu'à avril 1992;

— il y a une étude, celle du groupe Iris;

— il y a une brochure, et une cassette vidéo, celles de la «Chasse aux bouchons».

Les conseillers régionaux n'ont pas reçu ces documents — sauf à les demander — et je le regrette. Je voudrais suggérer à cet égard, Monsieur le Président, que les membres de l'Exécutif et les Secrétaires d'Etat nous fassent désormais adresser d'office un exemplaire de chacune des brochures de toutes sortes qu'ils destinent au public: 83 exemplaires de plus ne grèveraient pas leur budget. On peut craindre, par contre, que les conseillers conservateurs ne doivent très rapidement déménager vers un logement plus vaste.

La campagne «Chasse aux bouchons» — techniquement fort bien réalisée — remplira-t-elle son but: tuer l'embouteillage?

J'en doute. Il s'agit en fait, pour l'essentiel, d'un rappel du temps où Bruxelles «brusselait», et d'une mise en valeur des réalisations et des projets du Ministre des Communications, assortie, c'est vrai, d'un certain nombre de constatations critiques et de quelques — rares — conseils et suggestions.

On peut se demander si les 17 millions qu'a coûté cette opération n'auraient pas été mieux investis dans une information plus modeste, mais plus concrète, auprès de ceux qui sont désignés comme les grands coupables de nos malheurs: les automobilistes navetteurs.

Cette campagne ne sera sans doute guère plus suivie d'effets immédiats que celle que l'Exécutif a développée à l'égard de la propreté sur la voie publique. De telles opérations ne devraient servir qu'à nous déculpabiliser, avant de passer au stade de la coercition, seule vraie réponse aux problèmes de propreté et d'incivisme automobile. Boston est une ville très agréable, mais y jeter une boîte de Coke dans un parc coûte 1 000 dollars et un stationnement en double file en vaut 15.

Comment ne pas être d'accord avec la plupart des objectifs de l'Exécutif, rappelés dans cette dispendieuse brochure, «La Chasse aux bouchons» et qui forment le Code du droit à la mobilité pour tous, cher au Ministre des Communications?

Comment ne pas être favorable à un meilleur aménagement des trottoirs pour les piétons, à des protections renforcées pour les cyclistes, à la réduction des accidents, à la réduction de la pollution, au réaménagement des espaces publics, à l'amélioration des transports publics?

Tout cela justifie-t-il, pour autant le combat quasiment idéologique que livre l'Exécutif à l'automobiliste, le seul, finalement, qui n'aurait pas ce droit à la mobilité?

L'automobile est une composante inéluctable du progrès. Son coût global, finalement très modéré, — trop modéré, diront certains — la rend accessible à la plupart. La preuve: il existe quelque 4 millions de véhicules, aujourd'hui, en Belgique, pour moins de 10 millions d'habitants.

L'auto est un outil vital pour un ensemble de professions: les médecins, les représentants, les professions libérales. Quel

membre de l'Exécutif oserait prétendre qu'il pourrait épuiser son agenda quotidien en prenant le tram pour se déplacer dans Bruxelles? Combien de membres de cette Assemblée, parmi les ennemis déclarés de l'auto, sont venus au Sénat en vélo?

L'accroissement de la circulation à Bruxelles est préoccupant, c'est vrai. Mais c'est une situation propre à toutes les grandes villes. Il ne faut pas exagérément dramatiser. D'ailleurs, l'hebdomadaire anglais *European* ne constate-t-il pas que Bruxelles est l'une des capitales européennes où le parking est le plus aisé?

Je ne veux pas dire, pour autant, qu'il ne faille pas «faire quelque chose». L'Exécutif nous concocte pour sa part, depuis juillet 1990, un plan en trois phases baptisé «Plan Iris», et qu'il faudra sans doute appeler désormais «Plan Magnolia» puisque, selon un éminent botaniste de l'ULB, c'est cette dernière fleur qui constitue finalement notre emblème.

Un certain nombre de conclusions aux travaux du groupe Iris-Magnolia ont été récemment publiées dans la presse. On me dira qu'il ne s'agit que de recommandations, et que rien n'est décidé. Il reste que ces informations inquiètent, à juste titre, de nombreux milieux de la Région, et qu'il me semble opportun de les évoquer ici dès à présent, ne serait-ce que pour favoriser une mise au point ou un démenti de l'Exécutif.

Je ne parlerai, parmi les mesures annoncées, que des plus inquiétantes dans lesquelles on retrouve, soit dit en passant, nombre de revendications Ecolo.

Le principe de base est le suivant: amener une diminution sensible et un renchérissement considérable de l'ensemble des emplacements de stationnement et de parcage en ville. Ce n'est plus le pollueur-payeur, c'est le stationneur-payeur.

Les moyens envisagés sont multiples:

— d'abord, une généralisation des parcomètres;

— ensuite, la création, pour les riverains sans garage, d'une carte de stationnement sur la voie publique, dans un périmètre limité, au prix de 6 000 francs l'an.

Sus à l'auto de madame: une seconde carte pour un même logement coûterait 18 000 francs!

L'installation, encore, dans un règlement régional d'urbanisme, dont le principe sera discuté prochainement, de mesures allant à contresens des dispositions d'une circulaire de 1970, qui recommandait, dans les constructions neuves de bureaux, la création d'un emplacement de parking par 50 mètres carrés.

Désormais, si l'on suit Iris, le nombre de parkings à prévoir serait fonction du temps moyen mis à atteindre les lieux en transports en commun.

Si ce temps est de 30 minutes, il serait admis un emplacement par 300 mètres carrés construits. S'il est de 40 à 50 minutes, un emplacement admis par 120 mètres carrés, soit un emplacement pour six à huit personnes occupées, y compris, le cas échéant, le personnel de vente ou d'après-vente appelé à se déplacer fréquemment.

Des immeubles identiques dans leur structure mais disposés différemment par rapport aux transports en commun, ne pourraient donc disposer d'un nombre similaire de parkings. Voilà une nouvelle iniquité en plein dans la ligne de celles créées par la taxe PSU!

Tout nouveau logement, quant à lui, générerait un emplacement au moins, deux emplacements au plus.

Mais il y a mieux: toute place de parking créée pour des bureaux neufs entraînerait une taxe de bâtisse de 100 000 francs. Une place créée en plus du plafond autorisé entraînerait, elle, une taxe de 900 000 francs! On peut penser que les animateurs du groupe Iris disposent de chauffeurs, ou alors, qu'ils sont cyclistes!

Bien entendu, il fallait s'y attendre, l'ensemble des recettes produites par les parcomètres, les redevances de bâtisse, une taxation des parkings publics payants, devrait financer la création d'un nouveau «Machin» à la solde de l'Exécutif: la «Société régionale de gestion du stationnement». Là, au moins, mais là seulement, on favorisera l'emploi à Bruxelles!

Iris se serait inspiré, dit-on, de ce qui se fait à Londres. Mais qu'y a-t-il de commun entre Bruxelles et la vaste capitale britannique?

Il est indispensable aux Londoniens de gagner la *city* ou les grands ensembles commerciaux ou culturels d'un centre ville resté extrêmement vivant. Mais ici, à Bruxelles, tout ne porte-t-il pas déjà — compte tenu des courtes distances — les bureaux, les centres commerciaux, les cinémas même et les habitants à s'installer en périphérie, le plus souvent dans l'une des autres régions du pays où l'espace est plus vaste, la pression fiscale nettement moins lourde et le parking toujours gratuit?

Et puis aussi et surtout, peut-on comparer sans rire l'alternative et les facilités qu'apportent les transports en commun londoniens avec l'offre de notre sympathique STIB?

Londres dispose de 275 stations de métro, dont 75 assorties d'un parking de type dissuasif. Bruxelles en compte 58, dont quatre ou cinq avec parking...

Londres compte douze lignes de métro qui, avec leurs éclatements, en font pratiquement vingt, qui maillent toute la ville. Bruxelles en a quatre, en ce compris le pré-métro...

Treize lignes de bus se croisent à *Picadilly Circus*, quatorze à *Trafalgar Square*, et *Oxford Street* est rouge d'autobus et noire de taxis...

Vous ne parlez nulle part, d'ailleurs, dans la chasse aux bouchons, des taxis, qui sont pourtant à Londres, à New York, à Athènes, un élément important de régulation du trafic automobile, un moyen essentiel de mobilité. Il est vrai que nos taxis sont peu identifiables, qu'ils sont trop chers, qu'on ne les trouve qu'en de rares endroits, qu'ils roulent trop peu et que moins ils roulent, plus ils sont chers, d'autant que l'Agglomération les taxe lourdement alors qu'à Londres, une licence ne coûte que 4 200 francs.

L'Exécutif, ce n'est pas nouveau, paraît se soucier des entreprises bruxelloises comme un poisson d'une pomme. Un survol de la presse des 21 mois d'existence du gouvernement bruxellois donne l'impression gênante qu'il ne s'est occupé essentiellement que d'ordures, de déchets, d'environnement, d'immeubles abandonnés, de voirie en déglingue, comme si Bruxelles n'était qu'une vaste poubelle.

Quant aux entreprises, on feint de croire qu'elles vivent une croissance spontanée, ce qui est totalement faux. Une étude du Centre d'études régionales bruxelloises a montré, fin 1989, que, depuis 1977, à Bruxelles, le nombre d'entreprises créées ne compensait plus celui des entreprises fermées. Le secteur secondaire — si précieux pour le type de personnel non qualifié qui vit à Bruxelles — s'est effondré. Son taux de croissance entre 1977 et 1987 a été de moins 20,4 p.c. pour moins 6,4 p.c. dans le Royaume. Le tertiaire a médiocrement compensé avec un taux de plus 6 p.c. sur la même période.

Les nombreux transferts d'entreprises vers Diegem, Zaventem, Overijse, Bierges, Court-Saint-Etienne ou Wavre interve-

nus ces derniers mois, sans compensations véritables, montrent que le phénomène se poursuit.

Les nouvelles contraintes techniques — notamment à l'égard du transport par camions — et les nouvelles mesures d'ordre fiscal annoncées dans le cadre du plan Iris, s'ajoutant à la taxe sur les bureaux, à la taxe PSU, à la taxe annoncée sur les nuisances, ne pourraient qu'accélérer le processus. Les entreprises bruxelloises vivent depuis deux ans agression sur agression. Et ne vous y trompez pas: en partant, elles entraîneront inéluctablement avec elles, une partie importante des habitants qui y travaillent!

Monsieur le Ministre, vos initiales dévoilent votre passion: J L T, «J'aime Le Tram» ... Nous sommes évidemment, nous aussi, favorables à l'essor du transport en commun. Mais en condamnant, dès aujourd'hui, l'automobile, vous mettez le char à bancs avant les bœufs.

C'est vrai qu'il est dommage que de nombreux navetteurs — 160 000 sur 270 000, dites-vous, tandis que l'IBGE parle, dans son *Etat de l'Environnement*, de 120 000 —, il est dommage, disais-je, que de nombreux navetteurs pénètrent chaque jour, dans Bruxelles, avec une voiture occupée, à 80 p.c., par une personne seulement, voiture qui ne leur servira pas de toute la journée.

Mais ce n'est pas à vous qu'il faut dire que nos transports en commun ne constituent pas, aujourd'hui, une alternative valable au confort, à la rapidité - malgré les embouteillages — et à la mobilité de la voiture.

Faites d'abord en sorte que les transports en commun soient plus fréquents, plus confortables, moins coûteux comparativement à l'auto, que la sécurité s'installe dans le métro, que les correspondances, en surface, soient mieux coordonnées, que le réseau s'étende, qu'il existe davantage de parkings de dissuasion.

Faites en sorte qu'un véritable RER se crée, notamment en direction du Brabant wallon et qu'il ne faille pas attendre dix ans, comme on le dit, pour le voir naître.

Faites en sorte que votre moratoire quant à l'aménagement des lignes SNCB dans Bruxelles soit levé avant l'échéance trop tardive d'avril 1992.

Nous apprécions l'effort entrepris par la STIB pour la modernisation de son matériel, l'acquisition programmée de 360 bus, de 32 rames de métro, de 50 trams, qui vont — hélas! — mettre, pour quelques années, votre budget... à sec, si j'ose dire, sans vouloir énerver M. Béghin.

Tout cela ne sera certainement pas sans effet sur l'accroissement de l'appel au transport en commun, d'autant que vous prévoyez aussi une relative extension du réseau.

Le retour du public vers le bus, le tram, le métro et le train ne doit pas venir d'agressives contraintes à l'égard de l'auto, mais de leur propre valorisation, de leur sensible amélioration. Cela, c'est une vision libérale du problème.

Entre-temps, d'autres mesures pourraient utilement être prises. Je pense, par exemple, à la promotion du *carpooling*, du co-voiturage, à la diffusion très large d'un petit plan clair de toutes les possibilités de transport en commun existant à Bruxelles: STIB, SNCB, ex-SNCV. Le document établi par la STIB est confus. Votre brochure, «Parcours libre», ne poursuit pas ce but.

Je pense aussi à l'installation rapide de nouveaux parkings de dissuasion, à une stricte répression du stationnement en double file, à la présence retrouvée d'agents de la circulation au centre des carrefours, où les égoïstes de l'auto se bloquent les uns les autres. Je reconnais que ces deux derniers points ne dépendent pas de vous. Je pense également au respect obligé des zones de déchargement pour camions.

Et puis, je vous signale — ou je vous rappelle — qu'il existe, contrairement à ce qu'ont dit, en vidéo, les «Snuls», un moyen de verser, sans déborder, 33 centilitres de bière dans un verre de 25 centilitres: il suffit de la boire en deux fois. Pourquoi ne pas tenter de favoriser sur base du même raisonnement, l'étalement des entrées dans Bruxelles?

Monsieur le Ministre-Président, Monsieur le Ministre, dans le combat que vous entreprenez contre l'auto, hâtez-vous lentement. Ne condamnez pas un peu plus le centre-ville. Ne faites pas fuir davantage nos entreprises et nos habitants. En d'autres termes, ne poussez pas trop loin le bouchon... *(Applaudissements sur les bancs du PRL.)*

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

De heer Béghin. — Mijnheer de Voorzitter, Heren Ministers en Staatssecretarissen, Collega's, ik heb aandachtig geluisterd naar de door de heer Michel geopperde bekommeringen over het door de Executieve gevoerde verkeersbeleid. Mijns inziens stemmen de bedoelingen van de Brusselse Hoofdstedelijke Executieve volledig overeen met haar beleidsverklaring, waarin zij de reorganisatie van het verkeer vooropstelt.

Als oplossing voor een vlotter verkeer koos men vroeger voor de verhoging van het aanbod van de wegeninfrastructuur. Dat heeft weggebruikers nochtans tot een overdreven gebruik van de persoonlijke wagen aangezet, zodat er een parkeerprobleem ontstond dat op zijn beurt enigszins werd verholpen door de aanleg van meer parkings. Deze oplossing bleek slechts een pleister op een houten been. Met meer parkeergelegenheid wordt immers niet de oorzaak van de ziekte, namelijk de druk van het toenemende autoverkeer, aangepakt, maar worden alleen de gevolgen verzacht. Trouwens, het verleden leert ons dat de uitbreiding van de parkeermogelijkheden opnieuw meer verkeer met zich bracht. Daarenboven werd het wildparkeren tot een «gewestelijke sport» verheven dat de leefbaarheid van het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest sterk heeft ondermijnd. Deze «cascade»-ziekte heeft ongetwijfeld mede de stadsvlucht sterk beïnvloed.

In haar beleidsverklaring deelt de Executieve terecht mee dat er bijna geen andere oplossing bestaat dan de beperking van het verkeer door de vermindering van de druk van het autoverkeer op de stad. Zij beloofde bij de Brusselse Hoofdstedelijke Raad een ontwerp van kaderordonnantie in te dienen dat reglementen inzake vrachtvervoer en voorschriften over het parkeren en tegen het blokkeren van de voetpaden zou voorstellen en waardoor de globale visie van het vervoerbeleid in wettelijke vormen zou worden gegoten.

Deze maatregelen kunnen de Brusselse bevolking alleen maar ten goede komen en gedeeltelijk de uittocht uit de stad tegengaan. Een recent onderzoek van de KWB heeft nog maar eens bevestigd dat de bevolking om strenge maatregelen vraagt en het beu is in de concrete dagelijkse leefsituatie te worden gestoord door het agressieve rijgedrag van heel wat automobilisten en door het foutief parkeren op voetpaden en zebrapaden. Mogen wij er dan ook op rekenen dat de door de Brusselse Hoofdstedelijke Executieve aangekondigde plannen zo spoedig mogelijk in praktijk worden omgezet?

Ik begrijp ten volle dat de Executieve bij de uitwerking van deze plannen heel wat praktische moeilijkheden ondervindt. Er staat haar ten opzichte van de gemeentelijke overheden een zware taak te wachten. Nog maar het opmaken van een inventaris van alle parkeerplaatsen in het Brusselse Hoofdste-

delijk Gewest moet een titanenwerk zijn. Ik ben er nochtans van overtuigd dat de Minister ons niet zal teleurstellen. *(Applaus.)*

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

Mme Nagy. — Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, Chers Collègues, mon groupe soutient la politique visant à lutter contre les conséquences économiques, écologiques et de destruction de l'espace public envahi par les voitures. Cette situation est engendrée par une utilisation irrationnelle de la voiture.

L'augmentation de la circulation automobile et les problèmes de trafic qui y sont liés constituent un phénomène incontestable. Le maintien d'un niveau de mobilité acceptable pour chacun implique une réduction du recours au transport individuel. La maîtrise du parking est un des éléments de la réduction du volume de la circulation. En effet, plus les places de stationnement en ville sont nombreuses, plus le nombre de personnes choisissant de se déplacer en voiture augmente.

Les nuissances engendrées par le trafic automobile, tant au niveau de la planète que sur le plan local, sont, aujourd'hui, connues de tous. Un plan de circulation basé sur des aménagements destinés à autoriser plus de trafic n'est donc pas acceptable.

Mon groupe considère que c'est le problème inverse qui doit être posé. Vu la forte emprise de l'automobile sur la ville et les nuisances exagérées qui en résultent, quelles sont les mesures qui permettraient une nouvelle image de la ville, lieu de vie et de travail? L'offre des transports publics doit être augmentée afin de diminuer fortement la proportion de déplacements effectués en voiture. Les espaces publics doivent être réaménagés en faveur des piétons, des cyclistes et des transports en commun. Les voitures se partageront l'espace restant.

Dès à présent, l'Exécutif bruxellois et les communes pourraient prendre un certain nombre de mesures améliorant partiellement la situation. A titre d'exemple, je signale que l'ensemble des rues de notre Région devraient être rendues à l'usage des piétons et des cyclistes. On pourrait également mettre fin aux stationnements envahissants qui gênent les trottoirs, les passages pour piétons et freinent la progression des autobus. Les trottoirs devraient être libérés des poteaux et des planimètres publicitaires gênants. La priorité devrait être accordée aux tronçons de rues parcourus par les autobus et les trams. L'usage de l'horodateur et du parcmètre devrait être généralisé et respecté, ce qui permettrait d'éliminer les voitures «ventouses».

La façon de percevoir le problème du parking varie selon qu'on est ou n'est pas automobiliste. Généralement, les automobilistes considèrent que trop peu de places de parking sont disponibles en ville. Ils se plaignent de ne pas pouvoir garer leur voiture, dans le centre surtout. A leurs yeux, il est urgent que les autorités mettent de plus en plus de places de parking à leur disposition.

Selon les piétons, trop de voitures stationnent sur les trottoirs, les passages pour piétons et les places publiques. Ils demandent d'urgence un renforcement du contrôle des infractions par les autorités. Ils estiment qu'ils doivent avoir la possibilité de circuler sans les obstacles que représentent les voitures mal garées. Par ailleurs, ils considèrent qu'une trop grande partie de l'espace urbain est occupée par le parking.

Les cyclistes constatent que trop de voitures sont garées sur les pistes cyclables. Ils demandent une meilleure répression. Ils veulent, en outre, mettre en évidence leurs propres problèmes de stationnement. Ils considèrent que les autorités responsables doivent aménager des parkings sûrs et couverts pour les deux roues.

Les usagers des transports en commun considèrent que les voitures en stationnement représentent un obstacle à la circulation des bus et des trams. Par ailleurs, les arrêts de bus et trams sont souvent envahis par des voitures mal garées. La libre circulation des bus et des trams est régulièrement ralentie par les manœuvres de stationnement dans les rues étroites. Ils demandent donc la priorité pour la circulation des trams et des bus en site propre ou dans des couloirs réservés.

Enfin, chacun de nous subit une dégradation de plus en plus importante des espaces publics et des squares, due à l'aménagement de places de parking. Du point de vue urbanistique, il faut libérer les espaces publics et les espaces verts des véhicules en stationnement. L'abondance de voitures enlaidit l'image de la ville.

L'accroissement du nombre de véhicules n'est pas seulement un problème de trafic. Il implique aussi un accroissement de la pollution de l'air, qui constitue un danger pour l'état général de la santé de la population, une dégradation du patrimoine de la ville et contribue à la destruction de la couche d'ozone.

Le problème du stationnement doit être abordé tant pour l'espace urbain qu'il occupe que pour le trafic qu'il génère.

Les écologistes estiment que la réduction de la circulation automobile passe par la réduction du nombre de places de parking ou par leur non-accroissement dans le centre ville en particulier.

Comme vous le savez, jusqu'à présent est d'application, dans notre Région, la circulaire ministérielle du 17 juin 1970 relative à l'obligation de créer des places de parking lors de la construction de nouveaux bâtiments. M. Michel a rappelé les principes de cette circulaire ministérielle. Je m'abstiendrai donc de le faire.

Interrogé le 8 mars 1989 par le député écologiste Henri Simons, le Ministre Thys, alors secrétaire d'Etat à la Région bruxelloise, exprimait déjà son souhait pour les nouveaux principes des matières concernées par la circulaire. Le Ministre-Président, M. Picqué, a également annoncé, dans sa réponse à une question que je lui posais le 24 novembre 1989, que la circulaire serait modifiée. Les écologistes considèrent qu'il est temps de mettre en œuvre cette modification.

Par ailleurs, de nombreux permis de bâtir sont accordés, qui comportent trop de places de parking. Dans les grands projets prévus ou en cours de réalisation, le nombre de places de parking est trop important.

Je pense, Monsieur le Ministre, que vous devez vous mettre d'accord avec votre collègue le Ministre-Président de l'Urbanisme. A titre d'exemple, l'espace Bruxelles-Europe comporte 9 000 nouvelles places de parking et le projet du quartier du Midi prévoit de 2 000 à 4 500 places de parking suivant les versions.

Nous nous félicitons des orientations proposées par le groupe Iris en matière de stationnement et nous espérons que l'Exécutif les adoptera.

Nous tenons à vous indiquer un certain nombre de principes, qui, à notre avis, devraient être respectés dans le cadre des propositions du groupe Iris.

Il faut récupérer l'espace public et principalement l'espace occupé par le stationnement, en réduisant les emplacements sur les places, terre-pleins, intérieurs d'îlots. Le principe est

de maintenir, dans les rues étroites, une rangée de parking et, dans les autres, une rangée de chaque côté de la rue. Il faut donc modifier la circulaire De Saeger en réduisant le stationnement dans le Pentagone et en n'y créant pas de nouvelles places de parking.

Une taxation spécifique est un autre mode de contrôle de la politique des parkings et nous demandons un régime de taxation spécifique des emplacements, devant prendre en compte les nuisances induites par les parkings existants et pouvant permettre également de favoriser l'achat de MTB par les employeurs.

En ce qui concerne les navettes, Monsieur Michel, je rappelle que les Ecologistes défendent l'habitat dans une ville mixte et le retour à la ville, plutôt que la navette. Il faudrait donc promouvoir la multiplication de petits parkings autour des gares proches de la région, ce qui ne dépend pas des responsables de notre Région, tout en étant très attentifs à la dégradation que cela pourrait impliquer pour l'environnement des communes concernées.

Tout comme vous, Monsieur Michel, nous sommes fort attentifs aux problèmes économiques que peut engendrer le trop-plein de trafic, mais notre diagnostic est à l'opposé du vôtre. En effet, ce qui encombre les places normalement destinées aux personnes qui se rendent dans les commerces ou aux travailleurs dont l'exercice de la profession exige l'usage d'un véhicule, ou encore les places destinées au déchargement des camions, ce sont précisément les «voitures ventouses», ces voitures qui, pendant toute une journée, occupent les espaces disponibles. Aussi, nous pensons qu'il faut prévoir un système de tarification progressive: plus le temps d'occupation de l'emplacement est long, plus le coût est élevé. Cela permettrait vraiment de dégager des places de stationnement à courte durée, pour lesquelles le temps de stationnement devrait être respecté, ce qui est loin d'être le cas actuellement.

En ce qui concerne les riverains, nos propositions diffèrent de celles du Ministre-Président. En effet, nous préconisons l'usage d'une carte gratuite autorisant les riverains à se garer gratuitement dans leur quartier, sur des emplacements pourvus ou non de parcmètres. Ce système est différent de celui proposé par le groupe IRIS, mais nous paraît pouvoir améliorer l'habitabilité du Centre-Ville.

Il faut absolument éviter de pénaliser les transports publics. Les Verts bruxellois estiment que l'accès facile aux transports en commun, trams et bus, ne peut être gêné par des dispositions d'espaces conçus pour les voitures privées. Les communes doivent vérifier avec minutie les trajets des transports en commun et supprimer tous les emplacements de parking gênants le long de ces trajets.

Enfin, les Verts bruxellois tiennent à mettre en évidence le problème des emplacements réservés aux vélos. En ce domaine, tout reste malheureusement à faire, alors que depuis des années nous demandons des abris couverts pour vélos.

En conclusion, Monsieur le Ministre, à l'exception de celles relatives à la problématique de l'espace Bruxelles-Europe, vos propositions rejoignent les nôtres. Nous pensons qu'il faut renforcer le caractère urbain des artères de la ville, que la plupart des rues doivent être à double sens sans marquage des bandes, que le stationnement en voirie doit être limité dans le temps sauf pour les résidents, que toutes les rues d'une certaine largeur devraient être systématiquement pourvues de plantations et que la largeur des trottoirs devrait être d'au moins 2,50 à 3 mètres, l'espace nécessaire au stationnement et à la circulation devant être pris sur ce qui reste. De plus, les carrefours devraient, dans la mesure du possible, être régis par la priorité de droite, les rues parcourues par un bus ou par un tram étant toutefois prioritaires. Ces axes ne devront pas constituer des itinéraires continus pour le trafic privé et une bande de circulation réservée aux trams et aux bus devrait être prévue dans les artères à grande circulation. A l'exception des grands axes et des artères parcourus par les transports en commun, l'aménagement des quartiers devrait favoriser le développement des zones «30».

M. le Président. — Madame, je vous rappelle que les intervenants dans une interpellation ont droit à un temps de parole de dix minutes. Or, vous parlez maintenant depuis quinze minutes!

Mme Nagy. — Je conclus, Monsieur le Président. J'ai été attentive à ce qu'a dit M. Michel au sujet des taxis. Il a tout à fait raison de dire qu'il faudrait en augmenter le nombre et assurer un meilleur service.

Afin que la situation ne devienne pas comparable à celle de Paris ou de Milan et que l'on ne soit pas obligé de prendre des mesures d'interdiction de la circulation, il faut se décider à aborder les problèmes dès aujourd'hui et nous soutiendrons toutes les propositions qui iront en ce sens. *(Applaudissements sur les bancs Ecolos.)*

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

De heer Cauwelier. — Mijnheer de Voorzitter, Heren Ministers, Collega's, toen ik daarnet de heer Michel hoorde spreken, kreeg ik de indruk dat zijn interpellatie gericht was tegen Agalev en Ecolo. Hij klaagt immers initiatieven aan die eigenlijk tot ons programma behoren.

Nochtans wens ik twee vragen te formuleren waarop Minister Thys hopelijk zal antwoorden. Ten eerste, werden de richtlijnen uit de omzendbrief De Saeger die in de jaren zeventig in een heel ander klimaat tot stand kwam en waarop mevrouw Nagy alludeerde, afgeschaft? Zo niet, welke stappen worden daartoe ondernomen? Immers, zolang deze van kracht blijven, komen er continu nieuwe parkeerplaatsen bij.

Ik ben het eens met de heer Michel wanneer hij bepleit dat de automobilist, zeker degene die in Brussel de wegen nodig heeft voor de uitoefening van zijn beroep, recht heeft op mobiliteit. Een te groot aantal auto's maken mobiliteit van de auto onmogelijk. Er moet bijgevolg worden ingegrepen, te beginnen met de afschaffing van de omzendbrief en de beperking van het aantal parkeerplaatsen.

Thans beschikt slechts de helft van de Brusselaars over een auto. De hele politiek van Minister-Voorzitter Piqué is er echter op gericht nieuwe inwoners, mensen met meer centen — dus middle class — aan te trekken aangezien zij meer belastingen aan het Gewest kunnen betalen. Precies dit soort mensen is auto-bezitter. De GOMB investeert bijvoorbeeld in de renovatie van huizen, maar tegelijk wordt voorzien in bijhorende en dus bijkomende parkeerplaatsen. Een dergelijk beleid dringt maatregelen op. Anders is het werkelijk ondenkbaar dat deze stad leefbaar blijft en de mobiliteit van de auto's verzekert bij verdubbeling van het aantal wagens.

Mijn tweede vraag betreft de foutparkeerders. Allereerst spreek ik mijn waardering uit voor de creativiteit waarvan de Minister blijk geeft. De CVP-fractie en ook anderen pogen het toenemend zwerfvuil in Brussel in te dijken. Mijns inziens vormt de foutparkeerder het ergste zwerfvuil in Brussel. Ik besef dat de Minister al zijn vindingrijkheid in de strijd tegen dit soort zwerfvuil zal moeten werpen. Hoever staat hij met de maatregelen ter zake? *(Applaus.)*

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

M. Cornelissen. — Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, Chers Collègues, le point de vue que je voudrais exprimer brièvement à propos de l'importante question abordée par l'interpellateur, sera sensiblement différent du sien quant à ses conclusions.

Il est heureux toutefois que le débat ait lieu, même si la vérité nous oblige à reconnaître qu'il a déjà été largement amorcé en Commission de l'Infrastructure et qu'il sera prochainement poursuivi à l'occasion de la discussion de propositions ministérielles et autres.

Monsieur Michel, je n'ai malheureusement pu entendre l'ensemble de votre interpellation car je me suis retrouvé coincé dans un bus, à cause de la circulation automobile. Sans réfuter tous vos propos, je me permettrai quand même de redresser certaines contrevérités. En tirant des conclusions valables, selon vous, pour une mégapole du style de Londres et Bruxelles, vous comparez des villes essentiellement différentes.

Savez-vous qu'une ville comme Londres a à peu près 50 kilomètres de diamètre et une population de près de 10 millions d'habitants?

Tout à l'heure, Monsieur Michel, en parlant de la STIB, vous l'avez quelque peu minimisée par rapport à Londres avec ses nombreuses lignes de métro, ses nombreuses stations, ses nombreuses lignes de bus qui desservent Oxford Street. Mais, dans une ville comme Bruxelles — et les choix ont été opérés par un Exécutif antérieur à l'Exécutif actuel — l'obligation de rentabiliser les axes de métro à Bruxelles a conduit à redessiner toutes les lignes de trams et de bus, en en supprimant beaucoup d'ailleurs. Donc, la comparaison que vous établissez avec Londres, notamment en ce qui concerne les parcours parallèles entre les bus et les lignes de métro, n'est pas tout à fait de mise.

Deuxième élément: le transfert d'entreprises vers la périphérie, sur lequel il y a beaucoup à dire aussi. Tout d'abord — et vous ne vous étonnerez certainement pas de ce propos dans la bouche d'un représentant du FDF — il y a la limitation de Bruxelles aux dix-neuf communes, limitation que nous pouvons déplorer tous les jours. Les événements d'Overijse nous le rappellent. Mais il n'y a pas que l'aspect linguistique; d'autres aspects sont aussi très importants. Pourquoi les entreprises déménagent-elles très souvent? Certes, la circulation automobile pose des problèmes. Ainsi, une firme comme Alcatel a déménagé à Paris, pour des raisons de circulation, parce que la ville était trop encombrée. Mais, en dehors de cela, il faut se rappeler que notre ville-Région, au territoire exigu, connaît une spéculation qui est certainement plus désavantageuse au maintien des entreprises que la circulation des trams qui priverait les automobiles de la possibilité d'atteindre le centre-ville.

Vous avez accusé le Ministre Jean-Louis Thys de condamner l'automobile. Vos termes me paraissent quelque peu excessifs.

A plusieurs reprises, et encore en commission mardi dernier, on a souligné le caractère progressif des mesures à prendre en matière de politique des transports. Même s'il le voulait actuellement, l'Exécutif n'aurait pas la possibilité de réaliser tout ce qui aboutirait à cette condamnation de la voiture en l'espace de 5 ans.

Je voudrais vous demander aussi, Monsieur Michel, si vous avez déjà entendu parler d'expériences, et parfois d'initiatives, prises dans des villes qui, elles, sont de taille tout à fait comparable à Bruxelles.

Une politique de transports est menée à Lyon, à Milan, à Barcelone. On peut constater que, très souvent, les mesures prises vont dans le même sens que celles prônées par l'Exécutif.

J'aimerais m'attacher davantage à la problématique du stationnement. Elle doit s'inscrire en très bonne place dans la complémentarité entre les diverses mesures à prendre pour résoudre les difficultés qui entravent aujourd'hui la mobilité dans notre Région. J'ajoute que les actions à mener constituent la clef de voûte d'une politique qui veut accorder une priorité absolue aux transports en commun.

C'est en agissant sur le stationnement disponible qu'il devient possible de dissuader les automobilistes, tout particulièrement les navetteurs, de faire un usage excessif de leur véhicule en ville, comme c'est le cas actuellement.

Comme vous, je connais aussi ce genre d'interlocuteur qui affirme que la priorité au transport en commun est une utopie le Belge étant, paraît-il, trop individualiste, trop soucieux de son petit confort pour être convaincu de délaisser son véhicule au profit du transport public.

A politique inchangée, on pourrait juger cet argument pertinent, encore que la situation de plus en plus anarchique que crée la circulation automobile à Bruxelles, avec ses bouchons de plus en plus nombreux et de plus en plus difficiles à dissoudre, voit ce confort devenir très relatif.

Par contre, une politique intelligente en matière de stationnement devrait avoir des vertus pédagogiques telles que soit fournie la preuve d'un intérêt réel à opter pour le transport en commun.

Le facteur temps, on le sait, joue un rôle important dans le choix. Plus la recherche d'un emplacement à proximité du lieu de travail risque de s'avérer long, plus les avantages du transport public ont une chance de devenir convaincants.

A l'étranger, plusieurs villes ont bien perçu cet aspect du problème et leurs initiatives font école.

Le premier élément consiste à réduire de manière sensible l'offre en nombre d'emplacements dans le centre ville, ce qui doit se faire — et là je suis d'accord avec vous — parallèlement à des mesures qui favorisent le stationnement en bordure de la Région, avec en corollaire l'aménagement de parkings de dissuasion à proximité des terminus de lignes de métro, de trams, de bus, de lignes performantes bien entendu, et aussi à proximité des gares de chemins de fer imbriquées dans un réseau de type RER. Sur ce dernier point, constatons que les difficultés ne viennent pas seulement de la Région mais plutôt de l'attitude du National — M. Dehaene semble se pas être très pressé de faire avancer les choses — et de la SNCB. En effet, nous avons tous reçu une correspondance à ce sujet et je crois que nous y avons tous apporté nos remarques.

La Ville de Paris a décidé récemment de supprimer le stationnement en voirie sur 27 kilomètres d'artères qualifiées d'axes rouges. Je ne crois pas que la Ville de Paris soit dirigée par une majorité d'extrême gauche, ou cela aurait changé récemment! Des mesures radicales y ont quand même été prises. Elles sont notamment de nature à améliorer la fluidité du trafic.

Le deuxième aspect primordial concerne la lutte énergique qui doit être menée contre la plaie que constituent, dans de nombreux quartiers, les voitures ventouses. L'adoption par l'ensemble des communes bruxelloises d'un règlement semblable à celui qui est appliqué à Courtrai et dans une série croissante de villes du pays, semble être un excellent moyen pour augmenter la rotation de l'occupation des emplacements de parkings dans le centre. Ce règlement doit dissuader aussi,

par l'importance du coût, les navetteurs qui créent en certains points de la ville des difficultés gigantesques pour le commerce et pour les riverains. Récemment, d'aucuns ont fait courir le bruit que cette réglementation serait illégale. Je crois personnellement qu'il s'agit d'une manœuvre d'intoxication. J'aimerais que M. le Ministre nous fasse connaître les informations qu'il possède à ce sujet.

Troisièmement — et là je suis encore d'accord avec vous, Monsieur Michel —, il faut mener une action vigoureuse contre toutes les formes de stationnement sauvage qui se multiplient dans notre Région. On ne compte plus les voitures stationnant sur les trottoirs de rues étroites ou sur les passages zébrés, mettant ainsi en danger les piétons qui les empruntent; les véhicules garés en double file pour des périodes plus ou moins longues sont légion.

Je ne reviendrai pas sur le cas typique qui a été abordé en commission mardi dernier et qui concernait le goulet Louise. La suppression de quelques emplacements de stationnement dans ce goulet compte tenu de l'augmentation de l'offre de stationnement dans les environs, serait certainement une formule profitable.

La passivité de certaines polices communales ne fait qu'accroître le problème dans la mesure où les infractions ne sont que rarement sanctionnées.

Dans de nombreuses villes, on ne constate pas ce laxisme: un véhicule mal garé est automatiquement enlevé et récupéré moyennant paiement d'une forte amende. Il est vrai qu'il est regrettable de devoir en arriver là mais cela semble parfois la seule manière d'initier certains à un minimum de civisme.

Je crois savoir, Monsieur le Ministre, que parallèlement à l'élaboration du plan Iris, une réflexion en profondeur, relative à l'ensemble de cette problématique, est en cours et devrait déboucher très bientôt sur des propositions concrètes. Pourriez-vous nous faire connaître l'état d'avancement de ces travaux ainsi que votre réaction sur les trois propositions que j'ai évoquées? *(Applaudissements sur les bancs FDF.)*

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

M. Thys, Ministre des Travaux publics, des Communications et de la Rénovation des Sites d'Activités économiques désaffectés. — Monsieur le Président, mes Chers Collègues, le sujet est vaste, passionnant et a été traité, avec beaucoup de raison, au cours de ces débats par tous nos Collègues, à l'exception de M. Michel qui, sortant de cette réserve, qui était unanime depuis un certain nombre de semaines et de mois sur la problématique des déplacements à Bruxelles, délibérément, exagérément, essaie d'attribuer à l'Exécutif et sensiblement à son Ministre des Travaux publics et des Communications, quelques errements, quelques attaques imaginaires sorties de son esprit, de ses réflexions, ou peut-être de l'idée que l'Exécutif pourrait réussir et qu'il faut, dès lors, avant cela, indiquer que les libéraux avaient la solution.

Je n'ai jamais voulu polémiquer dans les matières qui sont de ma compétence au sein de cet Exécutif. J'ai chaque fois traité les dossiers avec objectivité et raison, en essayant de comprendre le point de vue des uns et des autres, en m'appuyant non pas sur un discours mais sur des dossiers, sur des éléments techniques, sur des travaux de Commission et après de larges consultations. Jusqu'à présent, je ne voyais pas d'opposition formelle entre des thèses qui semblent être défendues par ceux qui désirent une priorité absolue aux piétons, aux transports en commun, et ceux qui se prévalaient d'un certain intérêt, tout à fait légitime, pour l'automobiliste, pour le transport privé.

Je regrette, Monsieur le Président, mes Chers Collègues, que soudainement on donne à cette réflexion un ton polémique que je vais abandonner immédiatement, pour dire que je remercie tous les intervenants pour l'apport intéressant qu'ils ont donné à la réflexion et, que je vais tenter de répondre avec raison à l'ensemble des questions qui m'ont été posées. J'espère que cette constatation que nous aurons faite à l'occasion de cette séance, ne sera qu'un mauvais souvenir et que nous pourrons, au travers de la Commission de l'Infrastructure, présidée avec toute la compétence et le sérieux que l'on sait par M. Draps, membre du groupe PRL, poursuivre cette réflexion.

J'espère aussi que M. François-Xavier de Donnéa, qui a donné un cours sur les transports publics, pourra faire comprendre à notre Collègue, M. Michel, tout l'intérêt de la complémentarité entre les transports publics, d'une part, et les transports privés, d'autre part.

Je voudrais rassurer M. Michel s'il en est encore temps: non, Monsieur Michel, personne au sein de l'Exécutif — ni d'ailleurs, me semble-t-il, dans cette Assemblée mais je ne me prononcerai qu'au nom de l'Exécutif — délibérément et le couteau entre les dents, ne s'en prend aux pauvres automobilistes qui pourraient être victimes de je ne sais quelle agression.

Nous ne poursuivrons donc pas sur ce ton-là!

Il est vrai que les transports publics constituent un des éléments de réponse à la congestion que nous constatons tous dans notre Région. Un point me semble commun à toutes les interventions: tout le monde connaît maintenant les efforts que nous déployons en cette matière, à savoir le développement des transports en commun.

Je vous rappelle qu'en termes de matériel, 32 nouvelles rames de métro seront mises en service sur la petite ceinture, à partir de septembre 1991, que 120 autobus ont été commandés et que la commande des nouveaux trams est en cours.

Je vous rappelle également que la STIB a maintenant les moyens de renouveler correctement ses équipements et ses voies. Une dotation spéciale a également été mise à disposition de la STIB, pour réaménager des arrêts. Une politique volontariste a été élaborée en matière de tarif.

Il est clair que, si l'on veut que les Bruxellois optent librement pour le transport public, il faut que les transports en commun soient — et je crois que nous sommes tous d'accord sur ce point — plus compétitifs en termes de vitesse et de régularité. Il faut donc tous ensemble prendre toutes les mesures pour qu'ils présentent dès lors un avantage réel par rapport à l'usage de la voiture. Mais il doit s'agir d'un choix librement consenti. N'en déplaise à d'aucuns, l'expérience menée aux abords du bois de la Cambre est à cet égard significative puisque, par des mesures très simples, des gains de temps de parcours allant jusqu'à 40 p.c. ont été observés.

Ce type de mesures doit être généralisé de manière à ce que la vitesse commerciale des transports publics puisse augmenter ainsi que leur régularité. Cela ne veut pas dire pour autant que rien ne doit être réalisé dans le domaine de la circulation automobile. Au contraire, Monsieur Michel, lors de la discussion relative au budget 1991, j'ai clairement indiqué les choix que l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale avait faits, en termes d'investissements routiers. Nous avons choisi deux thèmes: la sécurité et une politique de micro-investissements destinés à favoriser autant que possible la fluidité du trafic routier.

Les choix faits seront mis en œuvre par l'Administration en vue de trouver rapidement une solution à ce qu'il est convenu d'appeler des points noirs.

Vous conviendrez avec moi que la remise en état de la petite ceinture, la fin des travaux routiers au boulevard Léopold II, la réouverture du tunnel Teichman sont de nature à favoriser la fluidité du trafic routier.

Par rapport à la problématique du stationnement, il faut savoir que l'Exécutif, en juillet 1990, a demandé que le groupe Iris lui fournisse un rapport pour la fin de l'année 1990.

Ce rapport auquel plusieurs intervenants ont fait allusion, est actuellement discuté au sein des différents groupes de travail de l'Exécutif, en vue de son approbation par l'Exécutif.

L'objectif est de résoudre un certain nombre de situations insatisfaisantes et pénalisantes pour les automobilistes, en menant une politique globale et coherente au niveau régional.

A titre d'exemple, le contrôle et la surveillance des parcomètres ne se font pas de manière très efficace. Vous l'avez souligné. La question est posée de savoir comment rendre ce contrôle plus efficace. Sur ce point, je crois que nous sommes tous d'accord.

L'application d'un système bi-tarif, comme c'est le cas à Courtrai, peut-il donner des solutions dans les communes bruxelloises? La commune de Saint-Josse applique ce système et je crois savoir que la Ville de Bruxelles ainsi que, notamment, les communes d'Uccle et de Jette y réfléchissent également. Est-ce une solution? C'est en tout cas une piste qui est proposée par le rapport actuellement en discussion.

Quelle technologie faut-il développer pour faciliter la perception des redevances des parcomètres?

Les tarifs et les modes de perception sont différents suivant les communes. Si l'on veut faciliter la rotation des emplacements de stationnement et le confort de l'automobiliste privé, il est inutile d'attaquer l'autonomie communale: il faut trouver avec les communes et la Région, un système cohérent de parcomètres et de perception. Cette question est, par ailleurs, actuellement à l'examen.

Comment rendre la technique de la carte riveraine opérationnelle? Mme Nagy a également posé cette question. Nous étudions actuellement avec le Ministre Dehaene, au sein d'un groupe interministériel de réforme du code de la route, les différentes modalités pour rendre cette carte de résident plus opérationnelle. Le rapport auquel j'ai déjà fait allusion évoque également ce problème. Il faut y réfléchir et tâcher de rendre le système le plus efficace possible.

Autre question: la circulaire ministérielle De Saeger du 17 juin 1970, relative au stationnement, présente certains aspects obsolètes. Dans quel sens faut-il la modifier? Nous étudions les avantages et les inconvénients de telle modification, de la suppression de tel accomodement de la circulaire. Quoi qu'il en soit, il me paraît évident que cette dernière doit être modifiée mais dans quel sens? Permettez aux techniciens de faire les propositions les plus compatibles en nous laissant, à nous Ministres et à vous, membres de l'Assemblée, le soin d'en délibérer.

Comment associer les communes à une politique cohérente au niveau du territoire régional? Monsieur le Président, mes Chers Collègues, je constate — et je le regrette — que dans bon nombre d'entités locales, les collèges n'ont qu'un début de perception d'une politique cohérente et concertée en matière de déplacements. N'en déplaise au premier interpellant, M. Michel, je ne retrouve pas chez les Collègues — mayeurs ou échevins — appartenant au groupe qu'il représente au sein de cette Assemblée, une perception très adéquate de l'intérêt de ceux et de celles qui, n'ayant pas de voiture, doivent utiliser les transports en commun ou de ceux qui, utilisant leur véhicule privé, sont retardés par des embouteillages. Il y a donc indiscutablement une alternative à prévoir, des priorités à instaurer. Si l'on plaide en Conseil régional en faveur de la création d'alternatives, de conditions de confort et de fréquence, il faut avoir la même logique au niveau des conseils communaux et Collèges échevinaux et y défendre la possibilité pour le pouvoir régional d'établir, en concertation avec les pouvoirs locaux, une signalisation prioritaire, des sites propres et des carrefours prioritaires. Si les communes, les partis et l'autorité régionale, dans le respect des autonomies bien comprises, n'accordent pas au transport en commun une priorité lui permettant d'être une alternative crédible, la Région pourra investir des milliards à ce niveau, elle ne réussira pas. Il faut une politique concertée avec un même discours au niveau des autorités locales, des partis responsables et de l'autorité régionale. La question est posée de savoir comment arriver à une politique cohérente.

Autre question: quelle politique faut-il adopter pour l'implantation de parkings publics?

Il existe, en ce domaine, plusieurs écoles et, notamment, celle qui consiste à dire — et j'en fais partie — que les parkings de dissuasion doivent se situer en dehors de la Région. Il appartient à la Région wallone, à la *Vlaamse Gewest*, à l'Etat national, en concertation avec mon Collègue, M. Dehaene, de trouver les modalités, dans le cadre du plan Star 21, pour que la population des navetteurs ait aussi une alternative crédible en termes de transports en commun. Cette alternative que nous voudrions offrir à nos concitoyens, à Bruxelles, en termes de bus, de trams et de métro, nous souhaitons que l'Etat central et les Régions wallonne et flamande la donnent également à leurs habitants sous forme de transports ferrés SNCB. Une collaboration intéressante peut donc s'établir à ce niveau.

Toutefois, cela ne signifie pas que nous ne devions pas examiner, dans le cadre du plan Iris, la possiblité, en périphérie mais sur le territoire de Bruxelles, de créer de ce que j'appellerai des parkings de transit.

Je pense au développement des parkings situés à Delta, au Meylemeersch ou ailleurs.

Ce type de parkings doit être en relation immédiate, comme c'est le cas pour certains d'entre eux, avec les transports en commun, il faut des facilités d'accès du transport privé au transport public. Une politique d'implantation de parkings publics reste donc soumise à examen et nous nous y employons.

Toutes ces questions ont été posées au groupe Iris.

Ne reprochez à l'Exécutif et au Ministre ayant cette politique dans ses attributions, d'avoir, dès le début de son installation et lors de sa déclaration, posé les vrais problèmes, d'avoir d'ores et déjà donné l'outil nécessaire à la STIB, un outil institutionnel et budgétaire et d'être l'artisan principal d'une politique d'alternatives crédible. L'Exécutif s'emploie aujourd'hui à cicatriser Bruxelles où on a laissé des chantiers inachevés, des surfaces «déchirées», Bruxelles où, Monsieur Michel, suite à une politique d'opposition entre les Collègues nationaux du Département des Communications et du Département des Travaux publics, la convivialité entre piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite, automobilistes et transports en commun n'était plus assurée.

Ne faites donc pas le procès à l'Exécutif d'avoir pris les mesures qui s'imposaient, de faire l'inventaire des problèmes et d'agir en vue de la cicatrisation de Bruxelles. Il suffit de

voir la porte Louise, le boulevard Léopold II ou encore un ensemble de chantiers qui sont en voie d'achèvement, et qui doivent permettre une meilleure mobilité, non seulement des transports privés, mais aussi des transports en commun ainsi que des usagers de la voirie tout en assurant, comme l'ont souligné la plupart des intervenants, une qualité de l'espace urbain permettant le développement, le long de ses axes, de l'habitat, du commerce, d'entreprises, comme s'y emploient le Ministre-Président dans le cadre de ses compétences en matière d'urbanisme et chacun de nos Collègues dans leurs compétences respectives.

Là se situe la vraie politique qui consiste en une cicatrisation immédiate permettant une meilleure mobilité de l'automobiliste et de l'ensemble des acteurs d'une ville.

Priorité donc aux transports en commun parallèlement à une priorité au niveau des entités locales; examen rationnel sur base scientifique et technique; développement d'un plan régional de déplacement, ce qui n'a jamais été fait auparavant.

Ce débat, que nous aurons tôt ou tard sur base du document Iris et du document partiel relatif au stationnement, permettra à l'Exécutif de proposer des solutions concrètes en termes de stationnement et d'avenir pour la mobilité dans Bruxelles. J'ai d'ailleurs déjà esquissé certaines de ces solutions, alors que des questions m'étaient posées, en vous disant qu'elles faisaient l'objet d'un examen au sein de l'Exécutif.

Je conclus en remerciant les différents intervenants pour les politiques qu'ils ont esquissées. Il ressort du débat que l'ensemble de ces intervenants souhaitent un meilleur déplacement. Je n'ai entendu personne condamner le déplacement en véhicule privé.

On a simplement indiqué qu'il fallait donner une priorité au transport public comme alternative au transport privé et pour améliorer les déplacements à Bruxelles, y compris ceux en véhicule personnel pour les personnes qui n'auraient pas choisi librement la formule du transport en commun et celles qui, pour des raisons professionnelles, doivent utiliser leur voiture.

Dès lors, je ne suis pas du tout d'accord avec ceux qui prétendent que l'Exécutif se préoccupe de l'environnement, du traitement des déchets, etc., et non du développement de l'économie. En effet, un moyen particulièrement efficace pour favoriser celle-ci est de donner rapidement, de façon concrète et permanente, à ceux et à celles qui doivent se déplacer la possibilité de le faire.

Par ailleurs, si vous avez d'autres idées et si d'autres expériences ont été menées dans des villes d'Europe ou d'ailleurs, l'Exécutif, et particulièrement le Ministre qui vous parle, seraient heureux d'en débattre. Mais si vous ne voyez pas d'autre alternative que celle du transport en commun et si les libéraux ne sont pas d'accord sur les objectifs envisagés — développement du RER, convivialité dans les espaces publics, réglementation du stationnement, parkings de dissuasion — et la politique menée, qu'ils présentent un autre plan! Je serais ravi d'entendre leurs propositions.

Ik denk dat mijn uiteenzetting ook de heer Béghin zal geruststellen. Ik kan hem bevestigen dat de groep Iris de mogelijkheden heeft onderzocht om foutparkeerders — op trottoirs en oversteekplaatsen voor voetgangers — te straffen.

Ik vertel u geen nieuwtje indien ik u zeg dat de oplossing van deze problemen stoelt op een verscherpte politiecontrole. De moeilijkheid ligt hem in de doeltreffende organisatie van een zo goedkoop mogelijke controle. Het is een feit dat de gemeenten in dit verband een belangrijke taak te vervullen hebben.

J'ai essayé d'indiquer, de la façon la plus complète possible, un ensemble de questions — celles que l'on se pose généralement — et de pistes à examiner.

J'en arrive à ma conclusion. Si je ne réfute pas la définition donnée aux initiales JLT, c'est-à-dire «J'aime le tram», j'apprécie également la tranquillité, mais il me semble que ces deux éléments ne sont pas incompatibles. Jusqu'à présent, nous avons réussi à obtenir un consensus relativement large en ce qui concerne les efforts à fournir en commun. Puis-je inviter les membres du Conseil à tenir le même discours au niveau des communes, des formations politiques qu'ils représentent et de l'Etat central? C'est une condition de notre réussite. Le fait d'adopter une attitude différente en fonction de l'instance dans laquelle on se trouve serait synonyme d'échec. Pour être couronnée de succès, cette politique doit être menée par tous. *(Applaudissements sur les bancs de la majorité.)*

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

M. Michel. — Monsieur le Président, M. le Ministre des Communications a dit aimer la tranquillité. Il me semble l'avoir quelque peu perturbée, et je le regrette. Je ne pensais pas avoir donné à mon intervention un ton à ce point polémique.

Tout d'abord, je voudrais dire à M. Cornelissen qu'il ne m'a apparemment pas bien écouté ou qu'il est probablement arrivé en retard. En effet, en disant que la Ville de Londres ne pouvait être comparée à celle de Bruxelles, il a abondé dans mon sens. Selon certains textes que j'ai lus, les animateurs du groupe Iris se sont fortement inspirés — je l'ai d'ailleurs vérifié — de ce qui se passe à Londres. J'ai ajouté que cette ville ne pouvait être comparée à Bruxelles en termes de dimensions, de transports en commun, etc. C'était donc ce que j'étais en train de dire lorsque vous êtes entré dans l'hémicycle, Monsieur Conelissen.

M. le Ministre Thys ne semble pas m'avoir écouté. Il reprend, en effet, mes propos, à savoir que nous nous réjouissons des investissements réalisés par la STIB. Il a rappelé le nombre de trams, d'autobus et de rames de métro que la STIB s'apprête à acheter ou a déjà acquis. Je répète que nous nous en réjouissons.

Nous ne développons aucune politique à l'encontre des transports en commun. Au contraire! Nous cherchons simplement à démontrer et à faire admettre qu'il n'est pas opportun d'appliquer, à l'égard des automobilistes — des navetteurs, notamment — d'autres méthodes que celle consistant à les dissuader de pénétrer en voiture dans Bruxelles. Pour atteindre ce but, les trams, les métros et les bus doivent être plus confortables, plus fréquentes et les correspondances doivent être coordonnées. Sans contrainte, de nombreux automobilistes adopteront, alors, les transports en commun.

Monsieur le Ministre, j'insiste sur le fait que je n'ai pas cité le cas litigieux de l'avenue Legrand. A l'autopsie, je considère, en effet, qu'il s'agit là d'une bonne mesure. Personnellement, je suis entièrement favorable au respect et à l'installation de sites propres pour les bus et les trams. Comme vous le savez, je n'ai malheureusement pas le privilège de gérer un département de la Ville de Bruxelles. Je ne peux donc pas agir au niveau de l'application de certaines règles en matière de circulation, de stationnement ou de répression des abus commis par certains automobilistes inciviques. Vous ne devez donc pas me reprocher de ne pas faire ce que, légalement, je ne suis pas en état de réaliser.

Je n'ai pas non plus reproché au Ministre d'avoir posé des problèmes à Iris. J'ai simplement exprimé mon inquiétude générée par les réponses qu'Iris aurait fournies, aux questions du Ministre. Comme je l'avais suggéré, je m'attendais à ce que le Ministre nous indique qu'il ne s'agissait que de pistes de réflexion et que tous les chiffres dévoilés dans la presse n'étaient que le reflet de suggestions formulées par le groupe Iris. Mais tout se passe, sauf au sein de mon groupe, comme si tout le monde était d'accord ici pour instaurer des taxes de bâtisse faramineuses sur la construction d'emplacement de parking nouveaux, pour généraliser le système des parcomètres, ce qui n'est peut-être pas dérangeant, pour généraliser — la Ville de Bruxelles l'a fait — le système en vigueur à Courtrai. Ce n'est pas non plus dérangeant.

En revanche, l'installation de cartes de résidents, dont le coût s'élèverait à 6 000 et à 18 000 francs, nous paraît beaucoup plus inquiétante. Le Ministre n'ayant pas démenti les chiffres publiés dans la presse, notre inquiétude subsiste donc. *(Applaudissements sur les bancs du PRL.)*

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

Het incident is gesloten.

ORDRE DES TRAVAUX

M. le Président. — Chers Collègues, nous avons pris un certain retard sur notre horaire. Dès lors, de manière à respecter le règlement, je vous propose d'entendre maintenant les questions d'actualité, puis de procéder aux votes et de passer ensuite aux questions orales.

Toute le monde est-il d'accord? *(Assentiment.)*

Indien de vergadering ermee akkoord gaat, behandelen wij nu de dringende vragen.

QUESTIONS D'ACTUALITE

DRINGENDE VRAGEN

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

Aan de orde zijn de dringende vragen.

QUESTION D'ACTUALITE DE M. SIMONET A M. THYS, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DES COMMUNICATIONS ET DE LA RENOVATION DES SITES D'ACTIVITES ECONOMIQUES DESAFFECTES, SUR LE TIRAGE ET LE COUT DE LA BROCHURE *LA CHASSE AUX BOUCHONS EST OUVERTE*

DRINGENDE VRAAG VAN DE HEER SIMONET AAN DE HEER THYS, MINISTER BELAST MET OPENBARE WERKEN, VERKEER EN DE VERNIEUWING VAN AFGEDANKTE BEDRIJFSRUIMTEN, OVER DE OPLAGE EN DE KOSTPRIJS VAN DE BROCHURE *DE JACHT OP DE FILES IS GEOPEND*

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

M. Simonet. — Monsieur le Président, je serai extrêmement bref. Nous avons appris que le Ministre Thys aimait la tranquillité. J'en déduis que dans cet Exécutif, tout n'est que luxe, calme et tranquillité, puisque j'ai eu sous les yeux une somptueuse brochure éditée en deux langues, appelée en français *La chasse aux bouchons est ouverte* et en néerlandais *« De jacht op de file is geopend »*.

Je souhaiterais que l'on me dise, d'une part, quel a été le tirage en français et en néerlandais de ladite brochure, et, d'autre part, quel en a été le coût à charge du contribuable bruxellois.

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

M. Thys, Ministre des Travaux publics, des Communications et de la Rénovation des Sites d'Activités économiques désaffectés. — Monsieur le Président, le tirage de la brochure *La chasse aux bouchons est ouverte* a été effectué à 12 000 exemplaires. Je ne connais pas la répartition linguistique, mais je la transmettrai au membre.

Le prix unitaire est de 87 francs, conception et réalisation comprises.

Le budget total du département voté par le Conseil s'élève à 11 milliards, dont 10 millions sont consacrés aux aspects de communication, ce qui représente environ 1 p.c. du budget global. Je crois que cette précision est de nature à rassurer l'honorable membre.

QUESTION D'ACTUALITE DE MME HUYTEBROECK A M. CHABERT, MINISTRE DES FINANCES, DU BUDGET, DE LA FONCTION PUBLIQUE ET DES RELATIONS EXTERIEURES, SUR L'ETAT DU BATIMENT DE L'AGGLOMERATION OCCUPE PAR LE HOME ARIANE

DRINGENDE VRAAG VAN MEVROUW HUYTEBROECK AAN DE HEER CHABERT, MINISTER BELAST MET FINANCIEN, BEGROTING, OPENBAAR AMBT EN EXTERNE BETREKKINGEN, OVER DE STAAT VAN HET DOOR HET HOME ARIANE GEBRUIKTE GEBOUW VAN DE AGGLOMERATIE

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

Mme Huytebroeck. — Monsieur le Président, nous avons eu l'occasion, à différentes reprises, d'évoquer à cette tribune le problème du home Ariane. Un récent article du journal *Le Soir* indique que ce home connaît toujours d'énormes problèmes, aussi bien financiers que statutaires.

Ma question s'adresse à M. Chabert, en tant que Ministre compétent pour les propriétés d'Agglomération. Je souhaiterais savoir ce qu'il en est de la rénovation de ce bâtiment, du statut de l'aide sociale urgente et du home Ariane en particulier.

M. le Président. — La parole est à M. Grijp, Ministre, qui répondra en lieu et place du Ministre Chabert.

M. Grijp, Ministre de l'Economie. — Monsieur le Président, cette question ne nous est pas inconnue. Un dossier a tout récemment été soumis au Collège réuni, lequel a chargé le Ministre Thys d'examiner les possibilités de mettre un autre bâtiment à la disposition du home Ariane. Les résultats de cet

examen n'ont pas encore été soumis au Collège réuni, mais ils le seront incessamment.

Quant à la dépendance du home Ariane de l'Agglomération, je tiens à faire remarquer qu'à la suite de la quasi-suppression de l'Agglomération, la question se pose de savoir si le home Ariane doit dépendre des services de la Commission communautaire commune ou de la Région.

Ce problème est lié au transfert de moyens financiers, ainsi qu'au transfert de personnel. Des crédits n'ont été inscrits ni au budget de la Région ni à celui de l'Agglomération.

Toutefois, M. Désir et moi-même soumettrons dans les prochains jours au Collège réuni une proposition tendant à octroyer au home Ariane une intervention financière à titre transitoire, en attendant qu'une solution définitive soit donnée à la problématique générale de cette aide urgente. D'ici quelques semaines, un projet d'ordonnance réglant cette problématique sera soumis à l'Assemblée réunie de la Commission communautaire commune.

DRINGENDE VRAAG VAN DE HEER VAN HAUTHEM AAN DE HEER THYS, MINISTER BELAST MET OPENBARE WERKEN, VERKEER EN DE VERNIEUWING VAN AFGEDANKTE BEDRIJFSRUIMTEN, OVER DE BESTELLING VAN NIEUWE TRAMS BIJ ACEC

QUESTION D'ACTUALITE DE M. VAN HAUTHEM A M. THYS, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DES COMMUNICATIONS ET DE LA RENOVATION DES SITES D'ACTIVITES ECONOMIQUES DESAFFECTES, SUR LA COMMANDE DE NOUVEAUX TRAMS AUX ACEC

De Voorzitter. — De heer Van Hauthem heeft het woord voor het stellen van zijn vraag.

De heer Van Hauthem. — Mijnheer de Voorzitter, Heren Ministers, Collega's, op 12 maart besliste de Raad van Bestuur van de MIVB om de bestelling van de nieuwe trams aan ACEC toe te wijzen. Volgens berichten van een niet onbelangrijk lid van de Raad van Bestuur in de media is de uitbesteding op onregelmatige wijze gebeurd. Er zijn woorden gevallen als «schandalig gesjoemel».

Ten eerste, van de vier kanshebbers die aan de criteria voldeden, bevond ACEC zich op de vierde en dus laatste plaats. Men zou op het laatste moment nog een criterium dat oorspronkelijk niet werd vermeld, hebben toegevoegd om ACEC toch de bestelling te gunnen. Indien dit waar is, dan is hier werkelijk sprake van gesjoemel.

Ten tweede is de bestelling bij ACEC eigenaardig omdat de overige kandidaten, behalve ACEC, reeds beschikken over rijdende prototypes van de voorgestelde rijtuigen.

De MIVB heeft gereageerd met de mededeling dat enkel ACEC de enige was die trams kon leveren die alle hellingen in het Brusselse aankon zonder dat er moet worden geïnvesteerd om het bestaande net aan te passen. Dit lijkt echter niet meer dan een doekje voor het bloeden, want volgens bepaalde bronnen zou die voorwaarde in elk contract staan, naar welke firma de aanbesteding ook zou gegaan zijn.

Heeft de Minister reeds een onderzoek laten instellen naar de precieze wijze waarop de aanbesteding haar verloop heeft gekend?

Kan de Minister meedelen waarom op het laatste ogenblik een criterium werd toegevoegd om ACEC te bevoordelen?

Dekt de Minister zonder meer de beslissing van de Raad van Bestuur?

Meent de Minister niet dat hier een truc is uitgehaald om ACEC, een noodlijdend Waals bedrijf, een plezier te doen, dat de bestelling kost wat kost moest krijgen, zeker in het licht van de verklaringen van de Ondervoorzitter van de Raad van Bestuur van de MIVB in februari die toen duidelijk liet verstaan: «Ce sera ACEC ou pas de tram!»

De Voorzitter. — De heer Thys, Minister, heeft het woord.

De heer Thys, Minister belast met Openbare Werken, Verkeer en de Vernieuwing van Afgedankte Bedrijfsruimten. — Mijnheer de Voorzitter, Dames en Heren, op 1 maart 1990 besloot de Brusselse Hoofdstedelijke Executieve om een Europese aanbesteding te lanceren voor de bestelling van ongeveer vijftig nieuwe trams met een lage vloer van een modern ontwerp.

Allereerst keurde de bestuursraad van de MIVB een door de diensten van de MIVB opgesteld lastenkohier met het oog op de lancering van deze Europese aanbesteding, goed. Ingevolge deze Europese aanbesteding werden tien ontwerpen ingediend door vijf constructeurs.

Het Beheerscomité van de MIVB onderzocht tijdens drie vergaderingen de nota die door de directeur-generaal ter zake werd ingediend. Op mijn uitdrukkelijke aanvraag vroeg mijn vertegenwoordiger dat de heer Maurice André Flamme, professor emeritus in het Administratief recht, zou aanwezig zijn om de regelmatigheid van de overeeenkomst na te gaan. Professor Flamme oordeelde dat de presentatienota van de bestuurder-directeur-generaal ernstig en correct was, en geen nieuwe criteria bevatte. Tijdens conferenties die hij later zou geven over openbare overeenkomsten, zou hij het trouwens hebben over de ernst waarmee de MIVB het dossier had onderzocht.

Het Beheerscomité heeft unaniem gekozen voor ACEC als opdrachtnemer. Het besloot op 12 maart om een voorstel van beslissing aan de bestuursraad te bezorgen. Dit voorstel werd goedgekeurd door de bestuursraad, en wel op de volgende manier: tien stemmen voor, vier onthoudingen en één stem tegen.

Ik zie dan ook niet in waarom ik de Executieve zou voorstellen de door de bestuursraad goedgekeurde beslisting te herzien.

Ik hoop hiermee te hebben geantwoord op de vragen.

De Voorzitter. — De heer Van Hauthem heeft het woord.

De heer Van Hauthem. — Mijnheer de Minister, dan moet ik u toch nog het volgende meedelen. Volgens de door mij reeds aangehaalde berichten voldeed ACEC niet aan het gevraagde percentage zitplaatsen per rijtuig, wat mijn overtuiging dat het hier gaat om werk van de Waalse lobby alleen maar staaft.

Zijn de berichten van het lid van de Raad van Bestuur die in de pers zijn verschenen, dan wel of niet correct?

M. Thys, Ministre des Travaux publics, des Communications et de la Rénovation des Sites d'Activités économiques désaffectés. — Je m'en tiens à ce que j'ai dit.

QUESTION D'ACTUALITE DE M. COOLS A M. CHABERT, MINISTRE DES FINANCES, DU BUDGET, DE LA FONCTION PUBLIQUE ET DES RELATIONS EXTERIEURES, SUR LA MENTION D'UNE DISPOSITION NON VOTEE PAR LE CONSEIL DANS LES AVERTISSEMENTS-EXTRAITS DE ROLE DE LA TAXE PSU

DRINGENCE VRAAG VAN DE HEER COOLS AAN DE HEER CHABERT, MINISTER BELAST MET FINANCIEN, BEGROTING, OPENBAAR AMBT EN EXTERNE BETREKKINGEN, OVER DE VERMELDING VAN EEN NIET DOOR DE RAAD GESTEMDE BEPALING OP HET AANSLAGBILJET VOOR DE BELASTING OP DE STADSREINHEID EN VEILIGHEID

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

M. Cools. — Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, de nombreuses entreprises bruxelloises viennent de recevoir un avertissement-extrait de rôle sur un papier à en-tête de l'Agglomération de Bruxelles et qui est rédigé de manière fort curieuse. En voici le texte: «Madame, Monsieur, cet avertissement-extrait de rôle vous est envoyé en application de l'article 4 paragraphe 1er *b)* du règlement du 31 mai 1990 instaurant une taxe de propreté et de sécurité urbaines (*Moniteur belge* du 12 septembre 1990). La hauteur de la taxe a été fixée forfaitairement à 5 000 francs et un supplément en fonction du nombre de m² utilisés à usage professionnel au-delà des 300 premiers m², à un tarif de 100 francs le m².

L'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale a décidé le 10 janvier 1991 de soumettre à l'approbation du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale une disposition visant à limiter le plafond du supplément de 7 p.c. du revenu cadastral de la superficie taxée.

Si vous constatez que le montant qui vous est réclamé par le présent avertissement-extrait de rôle est inférieur ou égal à 7 p.c. du montant du dernier extrait du revenu cadastral, il y a lieu de payer le montant réclamé à la date indiquée.

Si vous constatez que le montant qui vous est réclamé par le présent avertissement-extrait de rôle est supérieur à 7 p.c. du montant du dernier extrait du revenu cadastral, il vous est possible d'introduire, dans les quinze jours, une demande de limitation du montant de la taxe de propreté et de sécurité urbaines sur base des 7 p.c. précités.»

Cette manière de faire est absolument stupéfiante au niveau des formules légales employées. Nous savons tous ici combien cette taxe est abusive dans plusieurs de ses modalités. Une modification rétroactive de plusieurs dispositions de cette taxe est indispensable.

Je voudrais toutefois rappeler que le Gouvernement national vote chaque année, et parfois deux fois par an, une loi-programme comportant parfois des mesures rétroactives. Mais jamais, le Ministre des Finances n'a considéré qu'un contrôleur des contributions pourrait déclarer à un contribuable: «Vous devez payer telle taxe mais le Gouvernement a décidé d'introduire bientôt un projet qui modifiera les dispositions fiscales sur telle ou telle mesure. Dès lors, si vous vous trouvez dans les circonstances visées, vous ne devez pas payer ce que le texte voté et actuellement en application, vous oblige de payer.»

C'est vraiment une procédure très curieuse qui ne tient aucun compte d'une des missions essentielles d'un pouvoir législatif, quel qu'il soit, à savoir précisément de voter l'impôt. C'est d'ailleurs une des origines du pouvoir législatif, notamment en Grande-Bretagne.

Que se passera-t-il à l'avenir si l'on suit la proposition du groupe libéral dans ce Conseil de limiter le supplément à 5 p.c. du revenu cadastral pour un certains nombre d'entreprises, en considérant un forfait de base de 1 600 francs ou de 5 000 francs?

Telle est, Monsieur le Ministre, la question que je souhaiterais poser en ce qui concerne la mention d'une disposition non votée par le Conseil régional, dans un document officiel, à savoir un avertissement-extrait de rôle.

M. le Président. — La parole est à M. Picqué, Ministre-Président, qui répondra en lieu et place de M. Chabert, Ministre.

M. Picqué, Ministre-Président de l'Exécutif. — Monsieur le Président, je tiens d'abord à excuser M. Chabert auprès de M. Cools. Voici la réponse préparée par mon collègue: «L'enrôlement de la taxe est fait sur base du règlement de mai 1990. Toutefois, une note accompagne cet extrait de rôle et avertit le contribuable du fait que l'Exécutif a décidé de proposer au Conseil un plafonnement de la taxe à 7 p.c. du revenu cadastral. Les contribuables sont donc invités à vérifier leur situation et à payer si la taxe exigée ne dépasse pas les 7 p.c. du revenu cadastral. Dans le cas contraire, d'en avertir les services de l'Agglomération et de leur faire parvenir un extrait du revenu cadastral. Il s'agit donc d'une mesure administrative prise dans la perspective d'un vote éventuel de la taxe.»

QUESTION D'ACTUALITE DE MME PAYFA A M. PICQUE, MINISTRE-PRESIDENT DE L'EXECUTIF, SUR LA SUITE DONNEE A L'ETUDE RELATIVE A LA CONSTRUCTION EVENTUELLE D'UNE TROISIEME PRISON DANS LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

DRINGENDE VRAAG VAN MEVROUW PAYFA AAN DE HEER PICQUE, MINISTER-VOORZITTER VAN DE EXECUTIEVE, OVER HET GEVOLG GEGEVEN AAN DE STUDIE OVER DE MOGELIJKE BOUW VAN EEN DERDE GEVANGENIS IN HET BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJK GEWEST

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

Mme Payfa. — Monsieur le Président, Monsieur le Ministre-Président, Chers Collègues, le Ministre de la Justice a pris connaissance des conclusions d'une étude relative au taux d'occupation des prisons de notre pays.

Il ressort de celle-ci que Forest et Saint-Gilles se trouvent dans une situation qualifiée de difficile avec des taux d'occupation dépassant largement 100 p.c.

La publication des résultats de cette étude risque notamment de relancer la problématique de la construction d'une troisième prison à Bruxelles.

Le Ministre-Président peut-il m'indiquer, dans le cadre de ses contacts avec le Ministre de la Justice, l'état d'avancement de ce dossier?

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

M. Picqué, Ministre-Président de l'Exécutif. — Monsieur le Président, Chers Collègues, je crois que Mme Payfa se réfère à un débat qui avait surgi en août 1990 et qui faisant suite à la révélation de certaines intentions ... d'aménager une nouvelle prison sur le site du Meylemeersch à Anderlecht.

Le rapport auquel vous faites allusion, Madame, porte sur l'état général des prisons et ne débouche pas sur des propositions relatives à des localisations. Il a surtout été réalisé pour démontrer les mauvaises conditions qui existent dans certaines prisons.

Depuis le débat qui s'est entamé au mois d'août 1990, plus aucun contact n'a été pris par le Ministre de la Justice pour évoquer soit son désir de maintenir un projet à Anderlecht, soit de présenter des solutions alternatives ou de négocier celles-ci avec nous. Plus aucune nouvelle émanant du Ministre de la Justice ne nous étant parvenue, je ne suis dès lors pas capable de vous informer aujourd'hui sur ses intentions.

QUESTION D'ACTUALITE DE MME PAYFA A M. PICQUE, MINISTRE-PRESIDENT DE L'EXECUTIF, SUR LE BENEFICE DE L'AUGMENTATION DE 2 000 FRANCS AUX ACS ENSEIGNANTS A CHARGE DE LA REGION BRUXELLOISE

DRINGENDE VRAAG VAN MEVROUW PAYFA AAN DE HEER PICQUE, MINISTER-VOORZITTER VAN DE EXECUTIEVE, OVER HET VOORDEEL VAN DE VERHOGING VAN 2 000 FRANK VOOR DE GESCO-LEERKRACHTEN TEN LASTE VAN HET BRUSSELSE GEWEST

QUESTION D'ACTUALITE JOINTE DE MME DE T'SERCLAES A M. PICQUE, MINISTRE-PRESIDENT DE L'EXECUTIF, SUR L'OCTROI D'UNE AUGMENTATION SALARIALE AUX ENSEIGNANTS ACS A CHARGE DE LA REGION BRUXELLOISE

TOEGEVOEGDE DRINGENDE VRAAG VAN MEVROUW DE T'SERCLAES AAN DE HEER PICQUE, MINISTER-VOORZITTER VAN DE EXECUTIEVE, OVER DE TOEKENNING VAN EEN SALARISVERHOGING AAN DE GESCO-LEERKRACHTEN TEN LASTE VAN HET BRUSSELSE GEWEST

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

Mme Payfa. — Monsieur le Président, Monsieur le Ministre-Président, Chers Collègues, l'Exécutif de la Communauté française a adopté récemment un arrêté octroyant l'augmentation de 2 000 francs aux enseignants, prévue dans l'accord sectoriel du mois de novembre. L'Exécutif régional wallon a, pour sa part, décidé d'étendre cette mesure aux agents contractuels subventionnés enseignants.

Je souhaiterais connaître le nombre d'ACS enseignants à charge de la Région bruxelloise et ce qu'attend notre Exécutif pour étendre le bénéfice de cette augmentation à ceux-ci.

M. le Président. — La parole est à Madame de T'Serclaes pour poser sa question.

Mme de T'Serclaes. — Monsieur le Président, je me réfère à la question posée par Mme Payfa, qui porte sur le même sujet.

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

M. Picqué, Ministre-Président de l'Exécutif. — Monsieur le Président, Chers Collègues, lorsque les conventions ACS enseignement, qui portent théoriquement sur 362 postes, ont été signées avec la Communauté française, il avait été précisé que les engagements seraient en tout état de cause limités, sur base d'un taux d'occupation annuelle, à 80 p.c. de ces ACS. Ce taux correspond en effet à la moyenne d'occupation des années antérieures, vu les engagements tardifs et départs prématurés d'ACS en cours d'année.

Dès lors que l'augmentation en question peut être couverte par l'enveloppe budgétaire ainsi fixée, et qui dépend du taux d'occupation, la Région bruxelloise paiera l'augmentation en question.

Par contre, s'il apparaît que cette limite budgétaire est dépassée, il reviendra à la Communauté française de prendre en charge les dépassements éventuels. Comme à ce jour nous ne connaissons pas encore le taux d'occupation réelle pour 1989 et 1990 — d'après mes renseignements, nous serons probablement fixés dans un mois —, nous ne pouvons pas vous donner toutes les assurances en ce qui concerne la prise en charge par la Région de cette augmentation de 2 000 francs. En effet, nous ne savons pas si budgétairement parlant, nous sommes dans l'enveloppe des 80 p.c.

En d'autres termes, si le taux d'occupation est de 70 p.c., par exemple, et non de 80 p.c., et que les 10 p.c. restants par rapport aux 80 p.c. fixés comme limite budgétaire, sont suffisants pour payer cette augmentation, cette dernière pourra être prise en compte par le budget régional.

Je n'ai pas encore été saisi d'une demande de cette nature par la Communauté française non plus.

En conclusion, tout sera fonction du fait que nous serons ou non dans l'enveloppe des 80 p.c.

PROPOSITION D'ORDONNANCE DE M. ADRIAENS ET CONSORTS RELATIVE A L'UTILISATION DES PESTICIDES

Vote nominatif sur l'ensemble

VOORSTEL VAN ORDONNANTIE VAN DE HEER ADRIAENS EN C.S. BETREFFENDE HET GEBRUIK VAN PESTICIDEN

Naamstemming over het geheel

M. le Président. — Mesdames, Messieurs, nous passons maintenant au vote nominatif sur la proposition d'ordonnance.

Dames en Heren, wij stemmen nu over het voorstel van ordonnantie.

— Il est procédé au vote nominatif.

Er wordt tot naamstemming overgegaan.

60 membres sont présents.

60 leden zijn aanwezig.

59 votent oui.

59 stemmen ja.

1 s'abstient.

1 onthoudt zich.

En conséquence, la proposition d'ordonnance est adoptée. Elle sera soumise à la sanction de l'Exécutif.

Bijgevolg is het voorstel van ordonnantie aangenomen. Het zal ter bekrachtiging aan de Executieve worden voorgelegd.

Ont voté oui:

Ja hebben gestemd:

MM. Adriaens, André, Beauthier, Béghin, Cauwelier, Cools, Cornelissen, De Bie, Debry, de Clippele, De Coster, de Lobkowicz, Demannez, de Marcken de Merken, Demaret, de Patoul, Mme Dereppe, M. Désir, Mme de T'Serclaes, MM. Drouart, Duponcelle, Mme Dupuis, M. Escolar, Mme Foucart, MM. Galand, Garcia, Gosuin, Grijp, Guillaume, Mme Guillaume-Vanderroost, MM. Harmel, Hasquin, Hotyat, Mmes Huytebroeck, Jacobs, M. Leduc, Mme Lemesre, MM. Magerus, Maingain, Maison, Michel, Moureaux, Mme Nagy, M. Parmentier, Mme Payfa, MM. Picqué, Poullet, Rens, Roelants du Vivier, Simonet, Stalport, Mme Stengers, MM. Thys, Vandenhaute, van Eyll, Van Hauthem, Mme Van Tichelen, M. van Weddingen et Mme Willame.

S'est abstenu:

Onthouden heeft zich:

M. de Jonghe d'Ardoye.

M. de Jonghe d'Ardoye. — Monsieur le Président, j'ai pairé avec M. Huygens.

QUESTIONS ORALES — MONDELINGE VRAGEN

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

Aan de orde zijn de mondelinge vragen.

QUESTION ORALE DE MME NAGY A M. PICQUE, MINISTRE-PRESIDENT DE L'EXECUTIF, CONCERNANT «L'INTEGRATION DU PATRIMOINE DANS LES DECISIONS URBANISTIQUES DE LA REGION»

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW NAGY AAN DE HEER PICQUE, MINISTER-VOORZITTER VAN DE EXECUTIEVE, BETREFFENDE «DE INTEGRATIE VAN HET PATRIMONIUM IN DE STEDEBOUWKUNDIGE BESLISSINGEN VAN HET GEWEST»

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

Mme Nagy. — Monsieur le Ministre-Président, à plusieurs reprises, l'attention du Ministre a été demandée pour qu'il tienne compte dans les décisions urbanistiques d'une dimension liée à la sauvegarde du patrimoine.

Plusieurs exemples récents font craindre que la promotion immobilière prime sur une valorisation du patrimoine existant dans notre ville. C'est le cas du 14, rue Guimard, que Petrofina veut démolir. Il s'agit d'un immeuble néo-classique à proximité immédiate du square Frère-Orban.

La société Petrofina est la première société belge par son chiffre d'affaires qui s'élevait en 1985 à 577,673 milliards de francs et dont le bénéfice consolidé cette année-là a été de 22 milliards de francs.

La Commission de concertation, dont le représentant de l'Exécutif, a donné un avis unanime favorable à ce projet indéfendable, ce qui remet à l'ordre du jour la question de «visa préalable», dont on parle tant.

L'honorable Ministre peut-il me dire quels sont les éléments qui justifient l'avis favorable du délégué de l'Exécutif à la Commission de concertation? Le Ministre des Monuments et Sites vous a adressé, le 26 février, une lettre vous demandant d'attirer l'attention du fonctionnaire-délégué sur ce projet. Monsieur le Ministre, quelle est la suite que vous avez réservée à cette lettre? En matière de permis de bâtir, la responsabilité est double: celle de la commune et celle de la Région: aucun des deux acteurs ne peut agir sans le consentement de l'autre. Monsieur le Ministre, avez-vous confirmé le permis de démolir de cet immeuble original du quartier Léopold?

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

M. Picqué, Ministre-Président de l'Exécutif. — Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, je pense que si la rive de la rue Guimard concernée ne présente plus un très grand intérêt architectural depuis la construction d'un immeuble de dix niveaux aux numéros 10 et 12, — on ne peut donc pas vraiment parler d'une réelle valeur d'ensemble. Le bâtiment formant angle (n° 18), avec la rue de l'Industrie est d'une facture architecturale qui justifie pleinement sa cote 2 à l'inventaire du Sint-Lukasarchief.

Les immeubles 14 et 16 y sont cotés 4 comme valeur d'ensemble. L'existence simultanée des demandes de permis de bâtir pour les projets de la Banque De Groof et de la Société Petrofina ont permis de mener une réflexion urbanistique d'ensemble qui tient compte de ces valeurs architecturales.

La Commission de concertation a examiné des solutions qui lui semblent pouvoir répondre de façon satisfaisante aux problèmes tant de gabarit que de patrimoine.

En effet, la différence de gabarit subsistant aujourd'hui entre le n° 12 et 14 et la présence inesthétique du mur mitoyen trouvent une solution dans les projets présentés.

Reste le problème du patrimoine. Il a été tenu compte, je crois, des éléments patrimoniaux puisque le n° 18, proche du square Frère-Orban, est maintenu et rénové, de même que la façade du n° 16. De l'opinion de certains, le n° 14 devrait terminer la composition par une hausse de gabarit qui permettrait le raccord entre le n° 10 et le reste de la rue. Son architecture, en effet, mérite une réflexion. Des possibilités de maintien de la façade ont été examinées, tenant compte du souci de rehausser éventuellement l'immeuble.

La Commission de concertation s'est prononcée à l'unanimité le 5 février 1991.

Je crois, pour ma part, afin de me faire une opinion définitive sur la solution architecturale présentée, qu'il est bon d'examiner un projet, éventuellement alternatif, conçu de manière telle qu'il préserve la façade existante tout en accueillant le programme, c'est-à-dire, en fait, en imaginant une surhausse en aplomb ou en retrait de la façade, avec éventuellement une possibilité de maintien de cette façade.

Bref, nous devons voir s'il est possible de concilier le raccord du gabarit en rehaussant le n° 14 tout en assurant le maintien de la façade. Donc, avant que le fonctionnaire délégué ne se prononce, cette alternative sera examinée.

Nous verrons, à ce moment-là, si elle permet techniquement de satisfaire aux deux impératifs qui sont le raccord du gabarit et éventuellement le maintien de la façade.

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

Mme Nagy. — Monsieur le Président, M. le Ministre-Président est-il bien au courant de l'existence d'un avis défavorable de la Commission des Monuments et Sites pour la démolition du numéro 14 qui est une œuvre du même architecte que les numéros 16 et 18? Ces immeubles forment un ensemble.

Question complémentaire. Parce qu'une erreur urbanistique a été commise à l'époque, en permettant de rehausser un bâtiment dans le quartier Léopold, vous nous dites qu'il faudra démolir maintenant un bâtiment original. Ne serait-il pas plus intelligent, plus rationnel, d'améliorer l'esthétique du mur pignon que de dire que parce qu'il y a surélévation il faut raser l'hôtel de maître qui se trouve à côté? Avec une telle argumentation, on peut démolir, Monsieur le Ministre-Président, nombre d'immeubles à Bruxelles.

M. Picqué, Ministre-Président de l'Exécutif. — Je n'ai pas envie de polémiquer, Monsieur le Président. Je viens de répondre et cela suffit, je pense.

La rupture du gabarit à cet endroit est très vilaine en ne confère aucune valeur d'ensemble à cette rive de la rue Guimard. Le compromis le plus intelligent serait non pas de conserver tel quel le bâtiment du 14 mais de voir comment une transformation architecturale peut à la fois rattraper le gabarit avec le n° 10 tout en assurant le maintien de la façade. C'est dans cette direction-là que j'entends aller. L'important était surtout de donner des formes de protection aux bâtiments qui se trouvent plus loin, le 16 et le 18.

La Commission des Monuments et Sites n'a pas entamé une procédure de classement.

J'ai reçu une note m'invitant à être attentif au problème de l'architecture du 14. Mais celui-ci n'a pas fait l'objet d'un début de procédure de classement.

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

Het incident is gesloten.

QUESTION ORALE DE MME HUYTEBROECK A M. PICQUE, MINISTRE-PRESIDENT DE L'EXECUTIF, CONCERNANT «LES ACS DECERNES PAR LA REGION A L'ASBL GARDE D'ENFANTS MALADES»

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW HUYTEBROECK AAN DE HEER PICQUE, MINISTER-VOORZITTER VAN DE EXECUTIEVE, BETREFFENDE «DE GESCO'S DIE DOOR HET GEWEST AAN DE VZW «GARDE D'ENFANTS MALADES» WERDEN TOEGEKEND»

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

Mme Huytebroeck. — Monsieur le Président, Monsieur le Ministre-Président, vous savez sans doute qu'une ASBL assurant la garde à domicile des enfants malades a récemment été créée à l'initiative de différents échevins de la famille des communes bruxelloises.

Les services de garde d'enfants malades à domicile étant peu nombreux et ne couvrant pas toutes les communes de notre Région, cette ASBL semble vouloir combler des carences en ce domaine. Se pose bien évidemment la question du financement de ce service, sans parler des questions posées par son opportunité et son efficacité, mais de cela je ne parlerai pas ici.

Une convention devrait être signée entre cette ASBL et la Commission Communautaire française, celle-ci subsidiant l'ASBL à raison de 500 000 francs.

Mais le fonctionnement de ce service ne peut, semble-t-il être efficace que s'il dispose de 40 gardiennes ACS financées par la Région et je fais là référence à différents articles parus notamment dans «La Lanterne» de janvier ou «La Dernière Heure» de décembre 1990.

Ce service ne pouvant fonctionner sans ce personnel j'aimerais demander au Ministre-Président s'il a déjà eu des contacts avec les représentants de cette ASBL concernant le problème de ces ACS.

Et la Région a-t-elle déjà pris des dispositions pour attribuer des ACS à ce service et combien?

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

M. Picqué, Ministre-Président de l'Exécutif. — Monsieur le Président, j'ai, en effet, connaissance de la création d'une ASBL destinée à la prise en charge d'enfants malades.

J'ai eu l'occasion, en recevant les promoteurs de ce projet il y a environ une semaine de relever l'intérêt de leur initiative.

Je constate qu'un montant de 500 000 francs est effectivement prévu au budget de la Commission Communautaire française en ce qui concerne l'étude des problèmes relatifs à la garde d'enfants malades.

Lors de l'entrevue que j'ai eue avec les promoteurs de cette ASBL qui sont venus me voir non seulement pour m'interroger sur la possibilité d'obtenir des ACS mais aussi pour que je joue les bons offices dans des contacts avec certaines communes qui auraient manifesté tout récemment leur réticence, j'ai fait part que j'entamerais en effet un certain nombre de contacts avec les parties concernées au sujet de la faisabilité du projet.

Quant à la demande relative à la mise à disposition d'agents contractuels subventionnés, j'ai soumis cette demande à l'examen de mes services et je serai en mesure d'apporter une réponse lorsque je serai en possession de tous les compléments d'informations nécessaires relatifs à la faisabilité du projet, tant sur le plan méthodologique — c'est là, semble-t-il, qu'il y a encore des réticences — et sur le plan institutionnel, ainsi que sur son avenir financier. Donc, je ne suis pas opposé à la formule mais il faut, pour qu'elle puisse se concrétiser lever un certain nombre de réticences qui existent encore et auxquelles il faut pouvoir donner une réponse qui nous permettrait d'avancer. Je songe au rôle des communes, notamment dans le dispositif qui est envisagé ici.

M. le Président. — La parole est à Mme Huytebroeck pour une question complémentaire.

Mme Huytebroeck. — Monsieur le Ministre-Président, je vous remercie pour votre réponse. Dans la mesure où il s'agit

d'un service qui doit être rapidement mis en place, qu'il y a une convention signée ou en passe de l'être, qu'une somme de 500 000 francs a été accordée par la Commission Communautaire française et que l'ASBL ne peut fonctionner sans personnel, avez-vous éventuellement un calendrier ou une échéance pour la mise en œuvre de cette ASBL?

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

M. Picqué, Ministre-Président de l'Exécutif. — Ce n'est pas à moi qu'il appartient d'établir le calendrier pour la mise en œuvre de cette ASBL. En outre, celle-ci agit dans un domaine de compétences qui n'est pas le mien. Je pense cependant que, pour éviter de tourner en rond pendant des mois, il faut lever un certain nombre d'hypothèques quant à la faisabilité du projet. On m'a ainsi interrogé sur la formule qui serait mise sur pied pour le dispatching des demandes. Par exemple, lorsque le dispatching s'adressera à un service communal existant déjà, dans quelle mesure la commune pourra-t-elle répondre à la demande et prendre sur elle la responsabilité d'un refus d'une demande formulée auprès du dispatching central de l'ASBL?

Toute une série de controverses existent sur la complémentarité du travail de cette ASBL avec les structures déjà existantes, notamment dans certaines communes. Il faut d'abord que tout le monde reçoive des garanties quant à une collaboration efficace. Je vais m'employer à ce que les zones d'ombre qui existent encore soient assez rapidement levées afin de pouvoir avancer dans ce domaine. C'est plutôt un rôle de médiateur et de Monsieur bons offices que je vais jouer en la matière. Si nous parvenons à un accord, on pourra alors considérer que cette mesure est généralisable sur l'ensemble de la Région bruxelloise et permettra éventuellement à cette ASBL d'exister.

Pour avoir déjà consulté les uns et les autres, je ne vous cache pas qu'il reste encore beaucoup de questions à résoudre.

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

Het incident is gesloten.

QUESTION ORALE DE M. DROUART A M. PICQUE, MINISTRE-PRESIDENT DE L'EXECUTIF, CONCERNANT «L'AIDE RECURRENTE DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE A LA COMMUNAUTE FRANÇAISE»

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DROUART AAN DE HEER PICQUE, MINISTER-VOORZITTER VAN DE EXECUTIEVE, BETREFFENDE «DE HERHAALDE STEUN VAN HET BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJK GEWEST AAN DE FRANSE GEMEENSCHAP»

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

M. Drouart. — Monsieur le Président, Monsieur le Ministre-Président, Chers Collègues, la Communauté française va amorcer dans les prochains jours le contrôle budgétaire 1991. Son budget 1992 prend déjà forme, dans les grandes lignes.

Dans ce cadre, l'Exécutif de la Communauté française répète à qui veut l'entendre que l'aide des régions (1,2 milliard pour la Région wallonne et 200 millions pour la Région de Bruxelles-Capitale) est appelée à se reproduire et ce durant plusieurs années. Elle deviendrait de la sorte récurrente.

Connaissant les graves problèmes politiques au sein de votre majorité, causés par l'octroi de cette aide au Conseil de la Communauté française, le Ministre-Président peut-il me dire si l'aide de 68,5 millions que son Exécutif a octroyée est effectivement une aide récurrente?

Le Ministre-Président a-t-il pris les mesures nécessaires afin d'organiser un accord de coopération entre les deux institutions?

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

M. Picqué, Ministre-Président de l'Exécutif. — Monsieur le Président, mes Chers Collègues, j'ai déjà eu l'occasion de m'expliquer longuement au sein de ce Conseil sur les termes de l'aide régionale octroyée à la Communauté, notamment lors de la séance plénière du 25 janvier 1991.

Je rappelle que le principe de la prise en charge régionale qui a été adopté, concerne un montant de 22,5 millions, consacrés aux projets d'équipements sportifs des communes et un montant de 46 millions pour ce qui concerne les infrastructures touristiques.

Il s'agit là des montants qui doivent figurer dans l'ajustement du budget 1991.

Par ailleurs, il est actuellement impossible de citer des chiffres pour les dépenses qui seront à supporter au cours des années à venir.

En ce qui concerne la coopération avec la Communauté française, des contacts sont actuellement en cours avec cette institution afin de définir la mise en œuvre concrète des mécanismes permettant l'utilisation des crédits budgétaires qui sont affectés à cette opération — à savoir, la constitution d'une ASBL dans le domaine du tourisme social et l'intervention des pouvoirs locaux dans le cadre des travaux subsidiés pour les projets relatifs aux infrastructures sportives communales.

Nous en sommes là pour l'instant. Il ne m'est pas possible aujourd'hui de citer des chiffres pour 1992, tout étant d'ailleurs fonction de l'identification d'un certain nombre de besoins réels dans le secteur des infrastructures touristiques et dans celui des équipements sportifs communaux.

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

Het incident is gesloten.

QUESTION ORALE DE MME NAGY A M. PICQUE, MINISTRE-PRESIDENT DE L'EXECUTIF, CONCERNANT «LES CONTRAINTES TECHNIQUES LIEES AU PROJET TGV»

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW NAGY AAN DE HEER PICQUE, MINISTER-VOORZITTER VAN DE EXECUTIEVE, BETREFFENDE «DE TECHNISCHE BEPERKINGEN VAN HET SST-PROJECT»

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

Mme Nagy. — Monsieur le Président, dans sa réponse à ma question écrite n° 256, l'honorable Ministre confirme la

nécessité de déborder de l'assiette existante du côté de la rue de France. Ce qui aura pour conséquence la suppression de celle-ci dans le cadre du projet TGV.

Sans entrer dans des considérations concernant les exigences britanniques qui mériteraient d'être examinées de façon plus approfondie, je me permets de rappeler au Ministre que la Commission de concertation qui s'est réunie le 22 février 1990 avait précisé que «la Commission se prononce sur l'étude d'impact Stratec telle qu'elle est connue à ce jour. Si des éléments neufs apparaissaient, tels que l'élargissement substantiel de la gare du Midi, il y aurait lieu de représenter une étude d'impact complète.»

Le Ministre peut-il me dire à quel stade cette étude va intervenir?

Par ailleurs, il se confirme que la SNCB souhaiterait faire un bénéfice de plus d'un milliard de francs provenant d'opérations immobilières, dont celle à réaliser sur l'îlot Côte d'Or, pour financer le méga-terminal qu'elle veut réaliser.

Alors que l'on peut affirmer que, moyennant des aménagements mineurs, la gare du Midi est à même d'accueillir les voyageurs du TGV, la Région devrait intégrer ces exigences dans son schéma directeur. Ce n'est pas, me semble-t-il, faire preuve d'une politique de l'aménagement du territoire cohérente.

Le Ministre partage-t-il ce point de vue?

Enfin, la programme actuel proposé par l'étude commanditée par la Région ne repose pas sur une estimation financière sérieuse pour la Région quant aux réalisations, notamment en matière d'infrastructure. De plus, des chantiers gigantesques seront en cours pendant des années avec toutes les conséquences que cela entraîne. Et enfin, ce programme ne prend pas en considération les nuisances liées au bruit et la façon dont la SNCB entend les combattre.

Le Ministre peut-il me dire quand nous disposerons de toutes les données nécessaires?

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

M. Picqué, Ministre-Président de l'Exécutif. — Monsieur le Président, je porte à la connaissance de Mme Nagy les éléments d'information suivants:

Pour assurer la continuité de l'étude d'impact TGV réalisée à l'initiative de la SNCB et en combler certaines lacunes, j'ai entamé une réflexion — avec les membres d'un bureau — à propos de l'élaboration d'un schéma de développement en vue de revitaliser les abords de la gare et cela, dans tous les domaines, afin de donner une cohérence à l'aménagement du territoire dans cette zone confrontée à l'arrivée du TGV.

Cette étude comportait plusieurs phases: l'élaboration d'un plan de travail, la définition de l'opération, la collecte et la synthèse des données, la notification des problèmes ainsi repérés et les options stratégiques, les options d'aménagement et un schéma directeur ainsi que la préparation de la consultation publique.

Cette étude a jusqu'à présent, été suivie par un comité technique composé des représentants des Ministres directement concernés. MM. Grijp et Thys, ainsi que des représentants de l'administration de l'urbanisme, de l'administration des déplacements, de la STIB, de la SNCB et des communes concernées qui sont au nombre de quatre.

Le premier projet de rapport a été déposé en septembre 1990.

Il s'est avéré qu'entre-temps — et j'y insiste —, la SNCB avait déposé une demande de CU2 portant sur l'aménagement de sa gare et une série de fonctions complémentaires s'appuyant sur la totalité de l'îlot Côte d'Or, d'une part, et sur trois îlots, côté rue Fonsny, d'autre part.

Les caractéristiques de cette proposition, tant en ce qui concerne le volet urbanistique que le programme fonctionnel s'y rattachant et les schémas de circulation proposés, étaient en totale contradiction avec les options générales développées par les consultants que nous avions amenés à réfléchir à cette problématique.

Des contacts bilatéraux entre mon cabinet et la SNCB se sont, dès lors, noués après le conflit apparu entre les arguments avancés tant par la SNCB que par la Région, voici quelques mois. Les discussions ont porté principalement sur deux points: le projet de gare et le programme fonctionnel; les problèmes de circulation.

Pour ce qui concerne le premier point, le projet de la SNCB a fortement évolué. Toutes les installations d'accueil des passagers se font au rez-de-chaussée; il n'y a donc plus de couverture de l'assiette SNCB par des bâtiments disposés au-dessus des rails. De plus, la gare ne prend plus appui sur les îlots côté rue Fonsny.

Elle prend, par contre, encore appui sur l'îlot Côte d'Or compte tenu de la nécessité de recouvrir la rue de France, d'une part, pour l'installation des voies du Terminal Transmanche et, d'autre part, pour permettre la construction d'un parking.

Il est opportun, dans ce contexte, de faire état de l'opération de promotion immobilière que la SNCB veut réaliser pour financer une partie de ses installations. Personne ne peut nier que la SNCB souhaite entreprendre là une opération aux fins de financer le terminal.

Il ne faut pas perdre de vue que l'Etat n'a pas donné à la SNCB — ce qui est paradoxal — les moyens de financer le projet TGV. Intervient là un fait étonnant: la SNCB doit se muer en promoteur immobilier pour faire face aux dépenses d'investissements qui lui sont imposées. Ce projet qui a évolué depuis est toujours en discussion. Pour l'heure, une dernière réunion est programmée. Je vous dirai dans quelques instants comment j'entends respecter un certain calendrier.

Pour ce qui concerne le deuxième point des discussions, c'est-à-dire les problèmes de circulation, je ne peux faire état, aujourd'hui, des conclusions qu'il convient d'en tirer, certaines questions techniques restant pendantes. Il faut noter une volonté d'assurer l'existence d'espaces publics aux abords de la gare. Le problème réside bien là: maintenir la qualité des espaces publics sans les sacrifier au flux de circulation.

A ce jour, les consultants préparent un rapport final intégrant les conclusions des contacts bilatéraux qui ont eu lieu pendant plusieurs mois avec la SNCB. Il s'agit, bien entendu, d'un état tel qu'il est connu à ce jour et susceptible encore de légères modifications dans les prochaines semaines.

Contractuellement, il est prévu de porter ce dossier à la connaissance du public en organisant une consultation dont j'entends proposer le planning suivant à mes collègues de l'Exécutif: affichage sur place du lancement de la procédure de consultation publique durant le mois d'avril; consultation du public durant le mois de mai dans les quatre communes; organisation d'une commission de concertation finale dans le courant du mois de juin 1991; dépouillement des avis fin juin

1991; passage définitif en Exécutif, début du mois de juillet. Je parle de l'examen du schéma directeur.

Il est donc bien clair que cette démarche s'inscrit dans la volonté exprimée par la Commission de Concertation du 22 février 1990 lorsqu'elle a exprimé son avis sur l'étude d'impact du bureau Stratec. Elle est aussi indépendante de la procédure légale d'enquête publique qui devra être suivie lorsque la SNCB déposera un nouveau CU2 sur le site.

Pour ce qui concerne le programme actuel proposé par l'étude commanditée par la Région, je partage parfaitement certaines inquiétudes. Il n'y aura pas de réponse à ce problème sans une structure opérationnelle que nous devons mettre en place dans la zone. Des contacts ont toujours lieu à ce sujet avec la SNCB.

Il est évident qu'une réponse ne sera apportée à l'ensemble de ces problèmes que par la structure opérationnelle que nous souhaitons mettre en place dans la zone. Des contacts ont encore lieu, pour le moment, à ce sujet avec la SNCB, notre volonté étant de réunir, dans la mesure du possible, tous les partenaires au sein d'une même structure, de manière à mieux contrôler l'ensemble des projets et leur développement. A ce moment seulement, il sera possible d'évaluer les incidences financières du projet en fonction du phasage, les contraintes liées aux chantiers et tous les phasage, les contraintes liées aux chantiers et tous les autres problèmes inhérents au développement d'un projet d'une telle envergure.

Notre espoir est d'aller vite — une consultation est évidemment nécessaire — et mon souci est de trouver une formule permettant aux partenaires de se fondre dans une structure opérationnelle, de façon à éviter une dispersion des actions.

Je rappelle que j'avais d'ailleurs proposé à la SNCB un syndicat d'étude, consistant à travailler ensemble sur un projet qui aurait été examiné par tous les acteurs. J'avais également proposé qu'ensuite, une sorte de société opérationnelle soit mise sur pied pour concrétiser l'ensemble de ce projet de manière cohérente et concertée.

Tel est donc l'état actuel du dossier.

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

Mme Nagy. — Monsieur le Président, je remercie M. le Ministre-Président pour ses précisions mais deux questions restent sans réponse.

Tout d'abord combien de mètres carrés seront-ils accordés à la SNCB pour lui permettre de réaliser — en bureaux, etc. — la plus-value dont il est question?

Ensuite, vous n'avez pas abordé la question de l'élaboration des PPA, telle que vous l'aviez annoncée en 1989, à cette tribune. Les PPA sont pourtant encore tout à fait nécessaires, d'un point de vue légal, pour une modification du plan de secteur aussi important que celle que vous proposez dans votre schéma directeur, et qui n'a pas de valeur légale.

M. le Président. — La parole est à M. Picqué, Ministre-Président de l'Exécutif.

M. Picqué, Ministre-Président de l'Exécutif. — Monsieur le Président, je répondrai d'abord à la seconde question de Mme Nagy.

Il est évidemment exclu de limiter la consultation publique au seul schéma directeur. Après l'adoption de ce dernier par l'Exécutif, les procédures normales — strictement légales — reprendront leur cours: PPA, certificat d'urbanisme et permis de bâtir. Il est évident que nous n'effectuerons pas un saut de puce entre le schéma directeur et le permis de bâtir. Je me suis limité, dans mon propos, au planning de consultation publique au sujet du schéma directeur. Il est évident qu'ensuite, la procédure relative aux PPA sera entamée.

En ce qui concerne le nombre de mètres carrés autorisés pour la promotion SNCB, je ne souhaite pas vous répondre aujourd'hui quoique nous ayons, bien entendu, négocié avec la SNCB dans le sens d'une réduction très importante de ses appétits en la matière. Nous avons donc essayé de faire preuve de bonne volonté et de tenir compte de ce qui était nécessaire à la SNCB pour réaliser son financement de terminal — sans qu'une plus-value excessive doive être supportée par la Ville — d'octroyer des mètres carrés devait se faire en prenant en considération l'équilibre urbanistique du quartier.

Nous serons donc bien en-dessous — je ne puis vous donner de chiffres aujourd'hui — de l'emprise souhaitée par la SNCB dans son dossier initial. Vous prendrez connaissance assez rapidement des résultats de cette négociation car nous sommes arrivés au moment où l'Exécutif et moi-même devons prendre nos responsabilités et faire connaître notre décision. Comme je viens de le dire, cette promotion devra être réalisée dans le souci d'une cohérence urbanistique.

Je souhaite faire savoir à Mme Nagy que ce dossier, dès le départ, comportait des éléments malsains qui sont les suivants: la SNCB devait réaliser une plus-value; au niveau de son opération immobilière, elle devait assurer et rencontrer l'incidence du prix du terrain; elle devait — et doit toujours — construire des parkings dont le rapport financier est faible.

La SNCB devait donc assurer trois objectifs: réaliser une plus-value, rencontrer les exigences d'un propriétaire et construire une infrastructure qui n'est pas production de fortes recettes.

A mon avis, dans de telles circonstances, il est clair que la SNCB ne doit pas être liée par une procédure permettant à un vendeur de placer la barre très haut, sans quoi elle serait amenée à réaliser un projet urbanistique tout à fait traumatisant pour la ville. En effet, sur le plan de sa promotion immobilière, la SNCB doit retrouver le *return* de l'incidence du prix du terrain. J'ai donc attiré son attention sur la possibilité de recourir à des expropriations. Je lui ai conseillé de ne pas s'enfermer dans des négociations de gré à gré car celles-ci engendrent un surcoût tel qu'il est indispensable de s'orienter vers le «gigantisme tertiaire» dans la ville, seule possibilité permettant de trouver une quelconque plus-value.

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

Het incident is gesloten.

QUESTION ORALE DE M. ANDRE A M. PICQUE, MINISTRE-PRESIDENT DE L'EXECUTIF, ET A M. GOSUIN, SECRETAIRE D'ETAT ADJOINT AU MINISTRE DU LOGEMENT, DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA CONSERVATION DE LA NATURE ET DE LA POLITIQUE DE L'EAU, CONCERNANT «LA PUBLICITE PERSONNELLE DU SECRETAIRE D'ETAT DANS LE BOIS DE LA CAMBRE»

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ANDRE AAN DE HEER PICQUE, MINISTER-VOORZITTER VAN DE EXECUTIEVE, EN AAN DE HEER GOSUIN, STAATSSECRETARIS TOEGEVOEGD AAN DE MINISTER BELAST MET HUISVESTING, LEEFMILIEU, NATUURBEHOUD EN WATERBELEID, BETREFFENDE «DE PERSOONLIJKE PUBLICITEIT VAN DE STAATSSECRETARIS IN HET TERKAMERENBOS»

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

M. André. — Monsieur le Président, j'aurais sans doute dû interroger les Ministres dans le cadre des questions d'actualité.

Récemment, dans la Forêt de Soignes nous avons vu apparaître une affiche assez surprenante que je me dois de vous décrire afin de rendre ma question intelligible. Imaginez un panneau blanc de 5 à 6 mètres carrés sur lequel on lit, en lettres vertes: «Ici, dix-sept mille arbres, grâce à pampers. Pour la Forêt de Soignes — Région bruxelloise — Eaux et Forêts, Didier Gosuin, Secrétaire d'Etat à l'Environnement, Bruxelles-Capitale.»

Si je ne puis que me réjouir de la décision de l'Exécutif de procéder à la plantation de nouveaux arbres pour compenser l'effet dévastateur des récentes tempêtes sur la forêt, je m'inquiète toutefois de l'amalgame réalisé par cette annonce. Au vu de cette inscription, le jeu de caractères aidant, il est difficile de savoir si la firme indiquée sponsorise la plantation des arbres ou la publicité personnelle d'un Secrétaire d'Etat, à moins, bien entendu, que notre jeune Ministre ne fasse de la publicité pour des couches-culottes.

A une question d'actualité que posait notre Collègue M. Draps, le 22 février 1990, relative à l'utilisation de subventions publiques pour s'assurer une publicité personnelle, le Ministre-Président avait répondu que «en tout état de cause c'est une pratique qu'il ne faut pas généraliser. Croyez-moi je suis assez malin pour savoir où je dois mettre mon nom à bon escient.»

Aussi ma question sera double et je souhaiterais que M. le Ministre-Président y réponde également.

Ce qui est vrai pour une subvention publique l'est-il par extension lorsqu'elle est couplée à une sponsorisation privée?

Ce qui s'applique au Ministre-Président s'applique-t-il par extension aux Secrétaires d'Etat?

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

M. Picqué, Ministre-Président de l'Exécutif. — Monsieur le Président, je laisse au Secrétaire d'Etat, le soin de répondre à cette question. Sa réponse sera certainement bien argumentée.

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

M. Gosuin, Secrétaire d'Etat adjoint au Ministre du Logement, de l'Environnement, de la Conservation de la Nature et de la Politique de l'Eau. — Monsieur le Président, après avoir effectué une étude géographique des lieux, M. André a rectifié sa question. L'endroit incriminé n'était, en effet, pas le Bois de la Cambre mais la Forêt de Soignes.

Vous avez, en effet, pu voir un panneau informant de travaux réalisés avec une société privée dans le cadre d'un partenariat. Le panneau mentionne les différents intervenants.

Je continue à prétendre qu'il ne s'agit pas d'une publicité intempestive.

Je sais que c'est devenu une tradition, pour vous et votre groupe, de soulever ce genre de publicité alors que vous ne vous en cachiez pas, loin de là, selon un rythme et une fréquence plus importants, lorsque vous aviez des responsabilités.

J'estime qu'il s'agit simplement d'un panneau informatif comme il en existe beaucoup, précisant l'étendue d'un chantier, ce qui va y être construit, les différents intervenants, etc.

Ces panneaux ne résultent pas de subventions publiques et ne sont donc pas à charge du contribuable.

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

M. André. — Monsieur le Président, je souhaiterais recevoir le commentaire du Ministre-Président. En effet les intervenants sont la Région bruxelloise et une firme dont le nom figure sur ce panneau. A ma connaissance, l'organe intervenant est la Région et non le Secrétaire d'Etat, quelles que soient ses qualités. Cette question engage directement le Ministre-Président.

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

M. Picqué, Ministre-Président de l'Exécutif. — Monsieur le Président, j'instruirai ce dossier avec soin et attention.

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

Het incident is gesloten.

QUESTION ORALE DE M. PATERNOSTER A M. GOSUIN, SECRETAIRE D'ETAT ADJOINT AU MINISTRE DU LOGEMENT, DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA CONSERVATION DE LA NATURE ET DE LA POLITIQUE DE L'EAU, CONCERNANT «LE RAPPORT DES ANNEES 1989 ET 1990 DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA SLRB»

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PATERNOSTER AAN DE HEER GOSUIN, STAATSSECRETARIS TOEGEVOEGD AAN DE MINISTER BELAST MET HUISVESTING, LEEFMILIEU, NATUURBEHOUD EN WATERBELEID, BETREFFENDE «HET VERSLAG VAN DE JAREN 1989 EN 1990 VAN DE RAAD VAN BESTUUR VAN DE BRUSSELSE GEWESTELIJKE HUISVESTINGSMAATSCHAPPIJ»

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

M. Paternoster. — Monsieur le Président, lorsque le logement était une matière nationale, en vertu des dispositions légales — arrêté royal du 10 décembre 1970 portant sur le Code du Logement, article 35 de l'annexe —, le Ministre compétent déposait chaque année sur le bureau des Chambres législatives le rapport du conseil d'administration de chaque société nationale — SNL et SNT — faisant connaître la situation des affaires.

Le Secrétaire d'Etat pourrait-il nous faire savoir quand nous aurons connaissance du rapport des années 1989 et 1990 de la Société régionale du Logement bruxellois?

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

M. Gosuin, Secrétaire d'Etat adjoint au Ministre du Logement, de l'Environnement, de la Conservation de la Nature et de la Politique de l'Eau. — Monsieur le Président, en réponse à la question de l'honorable membre de notre Assemblée, je peux lui transmettre les élements de réponse suivants.

Il n'existe pas, à ma connaissance, d'obligation formelle de dépôt des rapports de pararégionaux devant le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale.

Concernant la publication des rapports de la Société du Logement de la Région de Bruxelles-Capitale, notamment pour les années 1989 en 1990: depuis 1986, la SLRB a joint à la publication de ses comptes annuels un rapport de la cellule d'accueil que constituait le cadre restreint dans lequel celle-ci a fonctionné jusqu'au moment de la dissolution de la SNL.

Parallèlement, le rapport annuel de la SNL intégrait un chapitre consacré à la Région bruxelloise et qui comprenait: un rapport sur les activités proprement dites; une description desdites activités; une description de l'utilisation des crédits d'investissement.

Le dernier rapport est celui publié en 1990 par la SNL et il concernait l'année 1989.

Le rapport concernant l'année 1990 est attendu pour mai 1991. C'est bien entendu très volontiers que je le déposerai auprès du bureau du Conseil régional à ce moment.

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

Het incident is gesloten.

QUESTION ORALE DE M. MAINGAIN A M. GOSUIN, SECRETAIRE D'ETAT ADJOINT AU MINISTRE DU LOGEMENT, DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA CONSERVATION DE LA NATURE ET DE LA POLITIQUE DE L'EAU, CONCERNANT «LE QUARTIER DE LA SAMARITAINE A BRUXELLES-VILLE, DEMANDE DES ADIL'S»

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MAINGAIN AAN DE HEER GOSUIN, STAATSSECRETARIS TOEGEVOEGD AAN DE MINISTER BELAST MET HUISVESTING, LEEFMILIEU, NATUURBEHOUD EN WATERBELEID, BETREFFENDE «DE SAMARITANENWIJK IN BRUSSEL-STAD, AANVRAAG VOOR VIHT»

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

M. Maingain. — Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, Monsieur le Secrétaire d'Etat, le quartier de la Samaritaine connaît une nouvelle montée de la tension et ce, à juste titre, en raison des délais mis par différentes autorités compétentes à respecter les engagements pris à l'égard des habitants lors des négociations de l'été 1989.

La Ville de Bruxelles est en premier lieu responsable en ce qui concerne son programme de rénovation urbanistique du quartier.

Mais, à l'époque, la Région de Bruxelles s'était aussi engagée à ce que les habitants de ce quartier, expulsés et contraints de déménager, bénéficient de l'intervention financière, connue sous l'expression simplifiée d'ADIL, même si toutes les conditions requises à l'application de la réglementation en vigueur dans ce secteur n'étaient pas rencontrées.

Je crois savoir que le Secrétaire d'Etat à l'Environnement et au Logement a veillé à ce que toutes les démarches administratives utiles soient menées à bonne fin pour permettre la liquidation des montants dus aux bénéficiaires.

Monsieur le Secrétaire d'Etat pourrait-il me préciser les montants d'allocation déjà effectivement payés aux bénéficiaires et le nombre de ceux-ci et, dans l'hypothèse où la procédure administrative de liquidation serait encore en cours, de me faire savoir à quelle étape de la procédure se présente un éventuel blocage ou retard?

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

M. Gosuin, Secrétaire d'Etat adjoint au Ministre du Logement, de l'Environnement, de la Conservation de la Nature et de la Politique de l'Eau. — Monsieur le Président, en réponse à la question de l'honorable membre, je peux lui transmettre les éléments de réponse suivants: vu que toutes les conditions requises n'étaient pas rencontrées pour l'application de l'arrêté royal du 7 juin 1989 concernant l'octroi pour la Région de Bruxelles-Capitale d'une allocation de déménagement, installation et loyer en faveur de personnes évacuées d'habitations insalubres ou d'habitations faisant l'objet d'un arrêté d'expropriation ou d'une autorisation de démolir, l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale a pris un arrêté spécifique le 31 mai 1990 afin de régler quarante-six situations et permettre l'octroi d'un montant forfaitaire de 15 000 francs à chacun des ménages concernés par un déménagement et une nouvelle installation.

Cette décision, vu qu'elle modifiait le budget de la section logement en créant un nouvel article 33.62, avait besoin pour être exécutoire d'une délibération budgétaire qui a été prise le 25 octobre 1990 par l'Exécutif dans le cadre d'une délibération budgétaire globale concernant les différentes sections et qui a, par ailleurs, été bien entendu intégrée dans l'ajustement budgétaire du budget des dépenses de 1990 voté par le Conseil régional le 28 novembre 1990.

J'ai reçu l'avis favorable de l'Inspection des Finances sur ce dossier le 11 décembre 1990; toutes les dispositions visant la décision d'engagement du crédit concerné ont alors été prises et le montant de 690 000 francs a été engagé le 28 décembre 1990. Cependant la traduction concrète de cet engagement, à savoir l'ordonnancement du montant de 690 000 francs s'est alors heurté à la question de l'installation concrète de la trésorerie régionale. L'ordonnancement est cependant enfin en cours et tout devrait être réglé très prochainement.

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

Het incident is gesloten.

La séance plénière du Conseil est close.

Prochaine séance plénière sur convocation du Président.

De plenaire vergadering van de Raad is gesloten.

Volgende plenaire vergadering op bijeenroeping van de Voorzitter.

(La séance est levée à 18 h 05.)

(De vergadering is om 18 u. 05 gesloten.)

ANNEXES

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

— les recours en annulation partielle du décret du Conseil flamand du 31 juillet 1990 relatif à l'enseignement-II (n°s 267, 268, 269 et 270 du rôle).

— le recours en annulation du décret de la Communauté française du 12 juillet 1990 modifiant certaines dispositions de la législation de l'enseignement (n° 271 du rôle).

Pour information.

En application de l'article 113 de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour d'arbitrage, la Cour d'arbitrage notifie l'arrêt n° 3/91 rendu le 7 mars 1991, en cause:

la demande de suspension partielle du décret du Conseil flamand du 21 décembre 1990 «houdende begrotingstechnische bepalingen alsmede bepalingen tot begeleiding van de begroting 1991» (contenant des dispositions budgétaires techniques ainsi que des dispositions accompagnant le budget 1991) (inscrite sous le n° 257 du rôle).

Pour information.

BIJLAGEN

In uitvoering van artikel 76 van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Arbitragehof, geeft het Arbitragehof kennis van:

— de beroepen tot gedeeltelijke vernietiging van het decreet van de Vlaamse Gemeenschap van 31 juli 1990 betreffende het onderwijs-II (nrs. 267, 268, 269 en 270 van de rol).

— het beroep tot vernietiging van het decreet van de Franse Gemeenschap van 12 juli 1990 «modifiant certaines dispositions de la législation de l'enseignement» (nr. 271 van de rol).

Ter informatie.

In uitvoering van artikel 113 van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Arbitragehof, geeft het Arbitragehof kennis van ht arrest nr. 3/91 uitgesproken op 7 maart 1991, in zake:

de vordering tot gedeeltelijke schorsing van het decreet van de Vlaamse Raad van 21 december 1990 houdende begrotingstechnische bepalingen alsmede bepalingen tot begeleiding van de begroting 1991 (ingeschreven onder nr. 257 van de rol).

Ter informatie.

44.153 — E. Guyot, s. a., Bruxelles