

Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale

Séance plénière  
du vendredi 17 janvier 1992

SEANCE DE L'APRES-MIDI

SOMMAIRE

	Pages
EXCUSE	302
INTERPELLATIONS (suite):	
— De M. Hasquin à M. Thys, Ministre des Travaux publics, des Communications et de la Rénovation des Sites d'Activités économiques désaffectés, concernant «la prolongation du métro en direction d'Erasme»	302
— Interpellation jointe de M. Moureaux, concernant «la prolongation du métro en direction d'Erasme»	302
— Interpellation jointe de Mme Nagy, concernant «le choix du mode d'exploitation de la desserte en transport public du site d'Erasme»	302
Discussion. — <i>Orateurs</i> : MM. Hasquin, Moureaux, Mmes Nagy, Carton de Wiart, MM. Simonet, Michot, Cornelissen, Thys, Ministre des Travaux publics, des Communications et de la Rénovation des Sites d'Activités économiques désaffectés	302
Motion. — <i>Orateur</i> : M. le Président	311
ORDRE DES TRAVAUX	311
MOTION D'ORDRE	311

Brusselse Hoofdstedelijke Raad

Plenaire vergadering  
van vrijdag 17 januari 1992

NAMIDDAGVERGADERING

INHOUDSOPGAVE

	Blz.
VERONTSCHULDIGD	302
INTERPELLATIES (vervolg):	
— Van de heer Hasquin tot de heer Thys, Minister belast met Openbare Werken, Verkeer en de Vernieuwing van Afgedankte Bedrijfsruimten, betreffende «de verlenging van de metro naar Erasmus toe»	302
— Toegevoegde interpellatie van de heer Moureaux, betreffende «de verlenging van de metro naar Erasmus toe»	302
— Toegevoegde interpellatie van mevrouw Nagy, betreffende «de keuze van exploitatiewijze van de verbinding van het openbaar vervoer naar Erasmus toe»	302
Bespreking. — <i>Sprekers</i> : de heren Hasquin, Moureaux, de dames Nagy, Carton de Wiart, de heren Simonet, Michot, Cornelissen, Thys, Minister belast met Openbare Werken, Verkeer en de Vernieuwing van Afgedankte Bedrijfsruimten	302
Motie. — <i>Spreker</i> : de Voorzitter	311
REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN	311
ORDE MOTIE	311

	Pages		Blz.
<b>QUESTIONS D'ACTUALITE:</b>		<b>DRINGENDE VRAGEN:</b>	
— De M. De Berlangeer à M. Anciaux, Secrétaire d'Etat adjoint au Ministre des Finances, du Budget, de la Fonction publique et des Relations extérieures, sur les conclusions à tirer de l'étude réalisée sur la petite criminalité dans le cadre de la recherche scientifique non économique	312	— Van de heer De Berlangeer aan de heer Anciaux, Staatssecretaris toegevoegd aan de Minister belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt en Externe Betrekkingen, over de besluiten te trekken uit de studie over de kleine criminaliteit binnen het raam van het wetenschappelijk niet-economisch onderzoek	312
— De M. Galand à M. Anciaux, Secrétaire d'Etat adjoint au Ministre des Finances, du Budget, de la Fonction publique et des Relations extérieures, sur la mise en service actuelle du projet Medi 100	313	— Van de heer Galand aan de heer Anciaux, Staatssecretaris toegevoegd aan de Minister belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt en Externe Betrekkingen, over het inwerkingstellen van het project Medi 100	313
— De Mme Lemesre à M. Thys, Ministre des Travaux publics, des Communications et de la Rénovation des Sites d'Activités économiques désaffectés, sur l'abattage d'un grand marronnier avenue Louise	314	— Van mevrouw Lemesre aan de heer Thys, Minister belast met Openbare Werken, Verkeer en de Vernieuwing van Afgedankte Bedrijfsruimten, over het vellen van een grote kastanjeboom op de Louizalaan	314
— De Mme Lemesre à M. Gosuin, Ministre du Logement, de l'Environnement, de la Conservation de la Nature et de la Politique de l'Eau, et à M. Hotyat, Secrétaire d'Etat adjoint au Ministre-Président de l'Exécutif, sur le déversage de boues par des véhicules de «Bruxelles-propreté» sur un terrain à Neder-Over-Heembeek	314	— Van mevrouw Lemesre aan de heer Gosuin, Minister belast met Huisvesting, Leefmilieu, Natuurbehoud en Waterbeleid, en aan de heer Hotyat, Staatssecretaris toegevoegd aan de Minister-Voorzitter van de Executieve, over het storten van slijk door voertuigen van «Net-Brussel» op een terrein te Neder-Over-Heembeek	314
— De M. de Marcken de Merken à M. Chabert, Ministre des Finances, du Budget, de la Fonction publique et des Relations extérieures, sur les retombées pour la Région de Bruxelles-Capitale de la récente location par le Parlement européen du Centre international des congrès	315	— Van de heer de Marcken de Merken aan de heer Chabert, Minister belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt en Externe Betrekkingen, over de gevolgen voor het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest van de recente huur door het Europees Parlement van het Internationaal Congrescentrum	315
— De M. Paternoster à M. Thys, Ministre des Travaux publics, des Communications et de la Rénovation des Sites d'Activités économiques désaffectés, sur la prolongation de la ligne de tram 18	315	— Van de heer Paternoster aan de heer Thys, Minister belast met Openbare Werken, Verkeer en de Vernieuwing van Afgedankte Bedrijfsruimten, over de verlenging van tramlijn 18	315
— De M. Moureaux à M. van Eyll, Secrétaire d'Etat adjoint au Ministre du Logement, de l'Environnement, de la Conservation de la Nature et de la Politique de l'Eau, sur la démolition de plusieurs immeubles place des Barricades	316	— Van de heer Moureaux aan de heer van Eyll, Staatssecretaris toegevoegd aan de Minister belast met Huisvesting, Leefmilieu, Natuurbehoud en Waterbeleid, over de afbraak van verschillende gebouwen op het Barricadenplein	316
<b>QUESTIONS ORALES:</b>		<b>MONDELINGE VRAGEN:</b>	
— De M. Adriaens à M. Picqué, Ministre-Président de l'Exécutif, concernant «le projet de construction d'un hôtel avenue du Maelbeek»	317	— Van de heer Adriaens aan de heer Picqué, Minister-Voorzitter van de Executieve, betreffende «een bouwproject voor een hotel op de Maalbeeklaan»	317
— De M. Simonet à M. Picqué, Ministre-Président de l'Exécutif, concernant «la non-crédation pour l'Exécutif des outils de sa politique de planification et d'urbanisme»	318	— Van de heer Simonet aan de heer Picqué, Minister-Voorzitter van de Executieve, betreffende «de niet-aanwending door de Executieve van de middelen voor haar plannings- en stedenbouwkundig beleid»	318
— De M. Galand à M. Picqué, Ministre-Président de l'Exécutif, concernant «la Tour Noire à Bruxelles-Ville»	319	— Van de heer Galand aan de heer Picqué, Minister-Voorzitter van de Executieve, betreffende «de Zwarte Toren te Brussel-Stad»	319

Séance plénière du vendredi 17 janvier 1992  
Plenaire vergadering van vrijdag 17 januari 1992

	Pages		Blz.
— De M. Simonet à M. Picqué, Ministre-Président de l'Exécutif, et à M. Grijp, Ministre de l'Economie, concernant «les contacts éventuels avec le Ministre des Affaires économiques afin d'assurer la survie des épiceries nocturnes»	320	— Van de heer Simonet aan de heer Picqué, Minister-Voorzitter van de Executieve, en aan de heer Grijp, Minister belast met Economie, betreffende «de mogelijke contacten met de Minister voor Economische Zaken teneinde het voortbestaan van de nachtkruidenierszaken te verzekeren»	320
— Question orale jointe de M. Lemaire, concernant «la nécessité d'une concertation avec les autorités nationales sur la situation des magasins de nuit»	320	— Toegevoegde mondelinge vraag van de heer Lemaire, betreffende «de noodzaak van overleg met de nationale overheden over de toestand van de nachtwinkels»	320
— De M. Adriaens à M. Gosuin, Ministre du Logement, de l'Environnement, de la Conservation de la Nature et de la Politique de l'Eau, concernant «des autorisations d'exploitation de centres de tri de déchets»	321	— Van de heer Adriaens aan de heer Gosuin, Minister belast met Huisvesting, Leefmilieu, Natuurbehoud en Waterbeleid, betreffende «de exploitatievergunningen van afvalsorteercentra»	321
— De M. Cornelissen à M. Gosuin, Ministre du Logement, de l'Environnement, de la Conservation de la Nature et de la Politique de l'Eau, concernant «les implications d'un projet de directive européenne visant à modifier les régimes de responsabilités et de garanties dans la construction»	322	— Van de heer Cornelissen aan de heer Gosuin, Minister belast met Huisvesting, Leefmilieu, Natuurbehoud en Waterbeleid, betreffende «de gevolgen van een ontwerp van richtlijn van de Europese Gemeenschappen houdende wijziging van de stelsels inzake aansprakelijkheid en waarborgen in de bouw»	322
— De M. Galand à M. Grijp, Ministre de l'Economie, concernant «l'aide de 18,5 millions accordés à la société Cinta et les options de politique économique qui l'ont justifiée»	323	— Van de heer Galand aan de heer Grijp, Minister belast met Economie, betreffende «de steun van 18,5 miljoen aan de maatschappij Cinta en de politieke opties die deze steun rechtvaardigen»	323
— De M. Cauwelier à M. Thys, Ministre des Travaux publics, des Communications et de la Rénovation des Sites d'Activités économiques désaffectés, concernant «les travaux de réfection à effectuer d'urgence dans les tunnels bruxellois afin de prévenir les accidents dus à l'effondrement des parois»	324	— Van de heer Cauwelier aan de heer Thys, Minister belast met Openbare Werken, Verkeer en de Vernieuwing van Afgedankte Bedrijfsruimten, betreffende «de hoogdringende herstelwerken aan de Brusselse tunnels, ter voorkoming van ongevallen door neerstortende wanden»	324

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

— La séance est ouverte à 14 h 35.

De vergadering wordt geopend om 14 u. 35.

**M. le Président.** — Je déclare ouverte la séance plénière du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale du 17 janvier 1992 (*Après-midi.*)

Ik verklaar de plenaire vergadering van de Brusselse Hoofdstedelijke Raad van 17 januari 1992 geopend. (*Namiddag.*)

**EXCUSE — VERONTSCHULDIGD**

M. Lemaire.

**INTERPELLATIONS**

*Suite*

**INTERPELLATIES**

*Vervolg*

**M. le Président.** — L'ordre du jour appelle la suite des interpellations.

Aan de orde is het vervolg van de interpellaties.

**INTERPELLATION DE M. HASQUIN A M. THYS, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DES COMMUNICATIONS ET DE LA RENOVATION DES SITES D'ACTIVITES ECONOMIQUES DESAFFECTES, CONCERNANT «LA PROLONGATION DU METRO EN DIRECTION D'ERASME»**

**INTERPELLATION JOINTE DE M. MOUREAUX, CONCERNANT «LA PROLONGATION DU METRO EN DIRECTION D'ERASME»**

**INTERPELLATION JOINTE DE MME NAGY, CONCERNANT «LE CHOIX DU MODE D'EXPLOITATION DE LA DESSERTE EN TRANSPORT PUBLIC DU SITE D'ERASME»**

*Discussion*

**INTERPELLATIE VAN DE HEER HASQUIN TOT DE HEER THYS, MINISTER BELAST MET OPENBARE WERKEN, VERKEER EN DE VERNIEUWING VAN AFGEDANKTE BEDRIJFSRUIMTEN, BETREFFENDE «DE VERLENGING VAN DE METRO NAAR ERASMUS TOE»**

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER MOUREAUX, BETREFFENDE «DE VERLENGING VAN DE METRO NAAR ERASMUS TOE»**

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW NAGY, BETREFFENDE «DE KEUZE VAN DE EXPLOITATIEWIJZE VAN DE VERBINDING VAN HET OPENBAAR VERVOER NAAR ERASMUS TOE»**

*Bespreking*

**M. le Président.** — Mesdames, Messieurs, l'ordre du jour appelle l'interpellation de M. Hasquin et les interpellations joints de M. Moureaux et Mme Nagy à M. le Ministre Thys.

Dames en Heren, aan de orde is de interpellatie van de heer Hasquin en de toegevoegde interpellaties van de heer Moureaux en mevrouw Nagy tot Minister Thys.

La parole est à M. Hasquin.

**M. Hasquin.** — Monsieur le Président, je fais tout d'abord remarquer qu'une fois de plus, c'est le groupe libéral qui assure un semblant de quorum à cette Assemblée. Mais, je vous félicite de commencer les réunions à l'heure exacte.

Monsieur le Président, Messieurs les Ministres, la problématique des hôpitaux académiques est née en Belgique à la fin des années 60. Plusieurs gouvernements nationaux avaient estimé indispensable de créer des hôpitaux universitaires en dehors des réseaux publics traditionnels. De longues négociations se sont déroulées à la fin des années 60 et des décisions importantes sont tombées en matière d'implantations hospitalières vers 1967-1968. C'est à cette époque que, tant à l'UCL qu'à l'ULB, ont été étudiés les problèmes d'implantation de ces hôpitaux en Région bruxelloise.

L'implantation de l'hôpital académique Erasme et de la faculté de médecine de l'ULB à Anderlecht a été décidée en 1970 après une étude approfondie qui montra l'impossibilité d'implantation dans le «pentagone bruxellois» et qui mit en lumière les perspectives avantageuses qui s'offraient en matière d'infrastructure au Meylemeersch — ring de Bruxelles, projet de ligne de métro. Ce sont des considérations analogues qui, dans le chef de l'UCL, à la même époque, ont milité en faveur du choix de Woluwe-Saint-Lambert.

Les deux universités, à cette époque, avaient constitué des groupes qui travaillaient en harmonie avec les pouvoirs publics, les bureaux spécialisés en Région bruxelloise. C'est en fonction d'une série de critères objectifs et de plans de développement des communications que les sites d'implantation de Woluwe-Saint-Lambert et d'Anderlecht avaient été retenus.

On constate que, d'un côté, les choses sont allées bon train puisque la station Alma a été inaugurée en 1982 — les premiers travaux en direction de Woluwe avaient démarré dans les années 1972-1973.

En revanche, la prolongation du métro à Erasme avance lentement et est même périodiquement remise en cause par des associations comme Inter-Environnement, par exemple. Certes, ces associations et les adversaires du métro lourd en général reconnaissent que la desserte du «Campus Erasme» est déficiente, même si des améliorations sont intervenues récemment, mais elles ne proposent aucun palliatif valable. Par ailleurs, de récents propos du président de la STIB ne semblaient pas témoigner d'une hâte excessive à mener l'opération à son terme!

Il est donc opportun de rappeler deux décisions politiques importantes:

1° Le 23 juin 1989, le Ministre de la Région bruxelloise, Philippe Moureaux, écrivait au directeur général de la STIB, M. Devroye, pour lui faire part de ce qu'il «estime que la

réalisation [du] prolongement [de la ligne 1B jusqu'à l'hôpital Erasme] doit être exécutée en priorité vu son coût réduit par rapport au kilométrage supplémentaire offert et vu la population à desservir et les possibilités de parkings à proximité des stations». Il était question en outre dans cette lettre d'un calendrier d'exécution ne dépassant pas trois ans sur les années 90-91 et 92, le début des travaux en 1990 «pour autant que les possibilités budgétaires du budget de la Région bruxelloise le permettent. A cet effet, une étude sur les dépenses à engager en 1990 a été demandée à l'administration» et le maintien de l'exploitation de la ligne 103 par trams. De plus, il faut savoir que la zone «Erasme, faculté de médecine, CERIA» connaît actuellement un va-et-vient permanent de 16 à 17 000 personnes par jour.

2° La déclaration de l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale d'octobre 1989, dans son volet relatif à la «politique des déplacements dans la Région de Bruxelles-Capitale» mettait l'accent sur la nécessité que le réseau de transport soit «maillé et évite les correspondances [et qu'il] permette le passage fréquent et régulier de véhicules agréables et confortables» mais il privilégiait les «micro-investissements en surface, répartis sur l'ensemble du territoire de la Région et permettant de résoudre globalement les situations insatisfaisantes». Parmi les investissements lourds, la priorité était donnée à l'axe Nord-Midi-Place Albert comme ligne pilote de tramways et à la ligne 1B: «Les stations Bizet et Amandiers seront mises en service dans les meilleurs délais de manière à rentabiliser les investissements réalisés. Le prolongement de la ligne 1B vers le CERIA et Erasme sera réalisé compte tenu des décisions antérieures, des moyens financiers et des options d'exploitation prises dans le présent accord.» Ces informations étaient reprises à la page 36 de la déclaration de l'Exécutif.

On vient certes d'inaugurer la station Bizet, mais plus que jamais, le moment est venu de savoir si l'Exécutif est décidé à maintenir ses engagements politiques et à prévoir les dispositions budgétaires qui s'imposent pour les mener à bien. S'il n'en était pas ainsi, l'hôpital académique Erasme et la faculté de médecine de l'ULB seraient victimes de discriminations inacceptables et injustifiées. (*Applaudissements sur les bancs libéraux.*)

**M. le Président.** — La parole est à M. Moureaux pour développer son interpellation jointe.

**M. Moureaux.** — Monsieur le Président, Messieurs les Ministres, Chers Collègues, il va sans dire que je me joins avec conviction à l'interpellation de notre Collègue, M. Hasquin, et que je partage l'argumentation qu'il vient de développer.

La remise en cause de la prolongation du métro jusqu'à l'hôpital Erasme par un certain nombre d'associations est tout à fait inacceptable pour le groupe socialiste. Les arguments invoqués paraissent davantage relever de ce que j'appellerai le slogan que d'une approche réaliste du dossier.

Je voudrais être bien compris: voici déjà un certain nombre d'années que je m'occupe d'urbanisme et d'aménagement du territoire à Bruxelles et que je suis cette question de près, ou à tout le moins avec beaucoup d'attention. Je me suis toujours prononcé en faveur d'un réseau de transports en commun plus léger que le métro lourd.

Au moment où j'exerçais les fonctions d'échevin de l'urbanisme de l'Agglomération de Bruxelles, les études aboutissaient à la conclusion que le principe du métro ne devait être retenu que lorsque l'importance de la demande de déplacement ne pouvait être satisfaite par les véhicules de surface, tramways et autobus.

On sait que l'idée de construire un métro ne concerne en fait que les villes importantes à densité élevée, théoriquement d'au moins un million d'habitants. Je ne me prononcerai pas sur le choix du métro dans des villes de quatre à cinq cent mille habitants dans ce pays.

Il était clair que le choix du métro lourd à Bruxelles était discutable, était un cas limite du point de vue de la théorie des déplacements dans les grandes agglomérations.

Cependant, les choses étant ce qu'elles sont, j'ai toujours considéré que la ligne 1, A et B, ayant été réalisée, il convenait — c'est une évidence pour ceux qui essaient d'aborder les problèmes politiques avec un minimum de sérieux — de valoriser au maximum l'investissement consenti.

Dans cette perspective, il serait donc complètement absurde d'arrêter la ligne à Bizet alors qu'en la prolongeant vers Erasme, on va pouvoir desservir, outre l'hôpital universitaire et la nouvelle faculté de médecine, une population de près de dix mille personnes dans le quartier du Vogelenzang ainsi que divers pôles d'emplois et d'enseignement: l'école CERIA serait située sur la ligne.

A ces considérations s'ajoute un argument d'équité.

Il est clair que le choix du Meylemeersch pour implanter l'hôpital universitaire de l'ULB a fait l'objet — notre Collègue, M. Hasquin, y a insisté — d'une étude approfondie qui a pris en compte l'arrivée du métro sur le site. Cette arrivée a été promise par les différents responsables politiques en charge de ce dossier. Il n'y a aucune raison de revenir sur une promesse faite à une institution surtout quand on a honoré celle qui avait été faite à une autre.

Je voudrais insister à cet égard, à titre personnel, sur le fait que dans ce dossier, ceux qui partagent mes convictions dans le cadre du pluralisme idéologique bruxellois, ont accepté avec loyauté la construction du métro dans l'autre direction. Ayant négocié à l'époque avec les associations qui, aujourd'hui, tiennent des conférences de presse, ayant été amené à discuter avec elles du problème plus général de l'investissement en métro lourd qui, pouvait paraître discutable sur le plan de la théorie, en ce qui concerne Woluwe-Saint-Lambert et le site de Saint-Luc, je constate que ces associations qui, aujourd'hui, s'élèvent contre le métro prolongé vers Erasme, ont estimé à l'époque que pour des raisons d'objectivité philosophique elles ne pouvaient pas, même au nom de principes sur l'aménagement urbain, prendre position contre le métro vers Saint-Luc.

Aussi, je demande simplement que ce qui était vrai hier le reste aujourd'hui, et que ces associations fassent preuve d'un sens de l'équité lorsqu'il s'agit d'honorer les engagements pris à l'égard de l'autre institution universitaire, de manière à réaliser un équilibre contribuant à la richesse de la ville dont on veut faire la véritable capitale européenne de la démocratie.

Comme l'a démontré le député Eric Tomas, vice-président de la STIB, le coût de la prolongation vers Erasme est inférieur à ce qu'affirment les associations et ne compromet pas, dans la mesure où l'on respecte les engagements pris, le programme pluriannuel fixé par l'Exécutif.

En réalité, au montant de 5 milliards pris en compte par la commission consultative pour l'étude et l'amélioration des transports publics, les associations ajoutent le prix de l'acquisition de nouvelles rames et arrivent ainsi à un coût global de 8 milliards. Or, en réalité le matériel en question a été acquis et payé dès 1989. La décision du conseil d'administration de la STIB du 9 juin 1989 de commander trente-deux voitures de métro visait l'exploitation de la petite ceinture, la desserte des

stations en construction Bizet, Amandiers Clémenceau et la desserte du site d'Erasme.

Les nouvelles acquisitions de matériel métro dont on sera certainement amené à faire état, car je pense qu'elles sont inéluctables, ne se justifient donc pas spécifiquement par l'extension vers Erasme mais bien par des nécessités globales du réseau et l'augmentation de sa fréquentation.

Les associations disent craindre que l'extension vers Erasme hypothèque l'amélioration de l'ensemble du réseau des transports en commun à Bruxelles. J'estime qu'il faut les rassurer. En effet, selon les prévisions, les dépenses devraient être étalées sur quatre ans, de 1993 à 1996, période correspondant au délai technique nécessaire pour réaliser le prolongement. L'effort budgétaire pour arriver à Erasme, qui se situe entre 750 et 875 millions par an, est donc normalement comparable à ce qui a été consacré en 1990, 1991 et 1992 à la réalisation des infrastructures.

Lorsque nous ayons examiné le budget régional, le Ministre a confirmé que la réalisation du prolongement vers Erasme ne compromettrait nullement le programme pluriannuel fixé par l'Exécutif.

Les associations elles-mêmes reconnaissent d'ailleurs que l'hôpital Erasme est mal desservi à l'heure actuelle et elles proposent la mise en place d'un tram rapide, un *sneltram*.

Mais pour que ce système soit véritablement attractif, il faut éviter les ruptures de charge et envisager, dans ce but, de faire circuler ce tram sur la ligne de métro 1B d'Erasme à Stockel, sinon cela n'aurait pas de sens. De toute façon, quelle que soit la solution adoptée, il faut réaliser un tronçon en souterrain sous la chaussée de Mons, une station souterraine pour la desserte CERIA et un passage souterrain sous le ring. Dans l'hypothèse d'un *sneltram*, seul le tronçon central traversant le quartier du Vogelenzang serait réalisé en surface, en remplacement d'un tunnel comportant une station. Selon les estimations, l'économie ainsi réalisée serait de l'ordre de 600 à 800 millions.

En revanche, le remplacement du matériel métro sur la ligne 1B par du matériel tramway rapide atteindrait une somme exorbitante, de 6 à 7 milliards. La solution présentée comme une économie devient dès lors un surcoût inacceptable pour les investissements de la STIB et n'est donc pas envisageable.

En conclusion, si l'on veut réellement desservir l'hôpital Erasme, comme cela fut promis, par une ligne de transports en commun attractive, c'est-à-dire qui évite les ruptures de charge, la solution la plus rationnelle est le prolongement de la ligne 1B vers Erasme.

De façon globale, je pense pouvoir dire que le Conseil régional et l'Exécutif sont acquis à la position que je viens de décrire, mais il est indiscutable que la campagne de presse lancée par un certain nombre d'associations et d'organisations a engendré une confusion dans les esprits et bien des inquiétudes quant à la fermeté de nos choix et de nos décisions.

J'avoue avoir été surpris d'entendre le président de la STIB dire qu'il serait préférable de procéder au bouclage de la petite ceinture. C'est ennuyeux, dans la mesure où je croyais savoir que ce président avait adhéré au programme d'investissements que nous avons arrêté de commun accord, après de nombreuses réflexions et discussions. Je suppose qu'il s'agit d'une erreur d'appréciation ou d'une mauvaise compréhension des journalistes qui ont relaté ses propos.

M. Delathouwer pourra constater que l'Exécutif n'a jamais envisagé ce qu'il propose. Il s'agit donc de réflexions de caractère purement académique.

Je souhaiterais qu'aujourd'hui le Ministre puisse, au nom de l'Exécutif, remettre les pendules à l'heure à l'égard de la population bruxelloise.

Je demande donc à M. le Ministre des Travaux publics et des Communications de bien vouloir confirmer clairement les engagements pris par l'Exécutif au sujet du prolongement du métro jusqu'à l'hôpital Erasme et de nous préciser — il faut en effet se donner les moyens de sa politique — les conditions techniques et financières dans lesquelles cette décision irrévocable pourra être exécutée. (*Applaudissements sur les bancs de la majorité.*)

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

**Mme Nagy.** — Monsieur le Président, Messieurs les Ministres, Chers Collègues, beaucoup de choses ont déjà été dites sur le prolongement du métro jusqu'à Erasme. Plutôt que de se lancer dans la bagarre des «pour» et des «contre», Ecolo cherche à ce que le débat démocratique préalable à toute décision ait lieu et se passe dans les conditions optimales d'information et de respect des interlocuteurs.

Au sein d'Ecolo, il y a des malades comme dans tous les partis, mais il n'y a pas, en revanche, de lien plus affirmé avec un établissement hospitalier qu'avec un autre!

La question qui se pose n'est donc pas de savoir comment assurer à Erasme une desserte équivalente à celle de Saint-Luc, mais bien comment, dans le cadre de moyens régionaux limités, assurer au mieux la desserte en transports publics d'Erasmus et de cette partie de l'ouest d'Anderlecht.

Il ne faut pas non plus caricaturer ce débat en faisant s'affronter les «pro-métro» et les «pro-tramway». Chaque technique de transport a ses qualités et ses défauts. Une décision responsable consiste à faire le choix de la technique la plus adaptée à la demande de déplacement car, en définitive, c'est bien le voyageur qui doit être l'élément déterminant et c'est donc «le maître-achat», celui qui a le rapport qualité/prix le plus élevé qu'il faut promouvoir.

Bruxelles n'a que trop souffert, avant la régionalisation de 1989, de décisions basées sur des considérations étrangères aux besoins des voyageurs. La façon dont certains ont lancé le débat sur le prolongement du métro jusqu'à Erasme procède des mêmes mauvaises habitudes. Nous ne sommes pas naïfs au point de croire que la «fée» régionalisation aurait pu déjà exaucer tous les vœux des Bruxellois et, en particulier, celui de voir la classe politique renoncer aux raisonnements biaisés à l'origine de tant de GTI, les trop fameux et ruineux «Grands Travaux Inutiles».

Après ces premières interventions que Herman De Croo n'aurait pas reniées, Ecolo tient à remettre le débat sur ses rails en analysant objectivement le problème au départ des hypothèses suivantes:

1. l'ouest d'Anderlecht, et en particulier l'hôpital Erasme, doivent être mieux reliés au centre-ville par les transports en commun;

2. les moyens financiers de la Région sont limités et il n'est donc pas possible de s'engager simultanément dans plusieurs grands projets: métro, épuration des eaux, logement, environnement, etc.

Le lien entre le développement d'une infrastructure de transport et de l'occupation du sol dans le cadre de la dynamique urbaine ne peut être nié.

Il importe néanmoins de ne pas inverser la démarche en justifiant des implantations inadéquates pour rentabiliser des infrastructures surdimensionnées: les moyens de transport sont des moyens au service de la population et de ses activités, et non une fin en soi. Il conviendrait donc en premier lieu de définir le projet urbanistique du Meylemeersch et de calibrer par la suite l'offre de transport.

La décision prise il y a plus de vingt ans d'implanter aux limites de l'agglomération les trois grands hôpitaux universitaires et l'hôpital militaire relève d'une théorie urbanistique qui a montré ses limites: les économies réalisées sur le coût des terrains sont dérisoires par rapport aux coûts économiques et sociaux engendrés par ces implantations excentrées: accessibilité nulle à pied, limitée en transports en commun (malgré le métro, il faut 1 heure pour aller d'Uccle à Saint-Luc!), et en voiture (sans parler des importantes surfaces consacrées au parking).

N'oublions pas que ces décisions datent de la fin des *golden sixties*, période euphorique qui a vu décider simultanément un réseau terriblement destructeur d'autoroutes urbaines réalisé en partie et un réseau mégalomane de métro lourd (plus de 100 km) censé résoudre les problèmes de déplacement à la place des tramways. Seuls 40 km ont pu être réalisés après 25 ans de grands travaux.

Néanmoins, ces implantations d'hôpitaux étant réalisées, il est essentiel de leur assurer une accessibilité optimale; elle n'existe aujourd'hui ni pour l'hôpital Erasme, ni pour l'AZ de la VUB, ni pour l'hôpital militaire. Partir de *a priori* que seul le métro offre une accessibilité valable aboutit à une impasse; cela reviendrait à prolonger le métro de Bizet à Erasme et de Simonis à l'AZ VUB par l'avenue de Jette et à fermer l'hôpital militaire, à moins d'exploiter l'axe Nord-Midi en métro après avoir construit un tunnel de la gare du Nord à Neder-Over-Heembeek en passant par le pont Van Praet!

Il faut savoir que si le métro est prolongé jusqu'à Erasme par souci de compensation avec Saint-Luc, il sera politiquement impossible de refuser de construire une ligne jusqu'à la VUB à Jette: la demande formelle portée par le SP est déjà déposée.

Admettons que les 20 milliards nécessaires ne sont pas mobilisables et poussons la réflexion plus loin pour placer la recherche d'une bonne desserte des trois hôpitaux dans le cadre général de l'amélioration de la mobilité à Bruxelles. Mon intervention ne traitera que de la desserte de l'hôpital qui fait l'objet actuellement de la discussion publique. Il conviendra bien entendu de faire de même pour les deux hôpitaux restants.

L'hôpital Erasme et le quartier du Vogelenzang sont actuellement desservis par:

a) la ligne de tram 103 souffrant de cinq handicaps:

1. un tracé sinueux en fin de ligne,
2. une mauvaise liaison avec le métro en direction du centre suite au refus de laisser circuler le tram à double sens dans la trémie Jamart décidée par la commune d'Anderlecht,
3. une exploitation irrégulière rue Wayez à cause des hésitations de la commune à rendre cet axe aux piétons et au tramway,
4. un terminus à la gare du Midi depuis que les autorités régionales et nationales ont décidé d'exploiter la petite ceinture

en métro lourd sans se soucier du problème des correspondances que cela créerait,

5. des fréquences médiocres du fait de l'arrêt de nombreux tramways au CERIA aux heures de pointe,

b) la ligne de bus 74 faisant la navette en semaine et jusqu'à 20 heures uniquement entre la station de métro Veeveyde et Erasme,

c) la ligne de bus 98 assurant la liaison neuf fois par jour en semaine uniquement entre le square des Héros à Uccle et Erasme,

d) plusieurs lignes de la société flamande De Lijn aux horaires peu attractifs et sans compatibilité des titres de transport avec la STIB hormis l'abonnement MTB desservent Erasme.

Ce service est manifestement insuffisant; il faut l'améliorer de toute urgence.

Il existe plusieurs façons d'améliorer le service de transport public d'Erasme. Ces différentes méthodes peuvent être regroupées en deux familles:

— l'option métro lourd consistant à prolonger la ligne 1B au delà de Bizet avec mise en service entre 1997 et 1999,

— l'option tramway consistant à compléter et valoriser l'infrastructure existante avec mise en service en 1994.

Une option basée uniquement sur l'autobus n'est pas à retenir dans ce cas parce qu'elle impliquerait l'abandon pur et simple d'une partie du réseau tramway à une époque où les avantages en matière d'environnement et de confort en sont redécouverts. En outre, ces voies de tram ont à peine plus de dix ans et ont coûté, à l'époque, 230 millions.

L'option «métro lourd» comporte différentes variantes. La plus souvent citée est celle qui prévoit:

— le prolongement du tunnel de la station Bizet jusqu'au ring par la chaussée de Mons,

— la création d'une station CERIA dans l'échangeur autoroutier et d'un parking de dissuasion de mille places,

— une longueur totale de 3.300 mètres dont 300 mètres déjà construits au-delà de Bizet,

— trois stations en remplacement des huit arrêts existant actuellement,

— le coût d'investissement est estimé entre trois et cinq milliards selon les sources et 700 à 800 millions pour le parking de dissuasion,

— la durée des travaux varie de trois ans et demi à cinq ans et demi, selon les sources.

L'option «tramway» peut se traduire de différentes façons. La variante proposée par Ecolo concrétise réellement une volonté de redéployer à Bruxelles le mode de transport le plus adapté à la ville: il ne pollue pas, il minimise les bruits et les vibrations, il roule en site propre et s'intègre à la circulation générale lorsque les contraintes l'imposent. Il a une capacité correspondant à la demande bruxelloise et il offre un confort apprécié de tous et surtout des personnes âgées.

Cette variante se compose de deux lignes beaucoup moins sinueuses que celle du 103 actuel. Elles partent toutes deux d'Erasme pour se diriger ensuite vers les quartiers centraux de la ville.

Le métro étant en service jusqu'à Bizet, il est essentiel de voir combien de personnes sont desservies dans les deux options.

Pratiquement tous les quartiers à forte densité sont actuellement desservis par le métro, à l'exception d'une partie de la Roue et des habitants situés au nord du boulevard Maurice Carême. De même CERIA se situe à 1 200 mètres de Bizet. La station Bizet constitue donc un terminus naturel tout indiqué pour un transport de grande capacité.

Quant aux parkings, il faut constater que celui qui se situe au terminus du 103 est entièrement occupé — 500 places — pour les activités liées à Erasme. Il ne peut donc être compté comme futur parking de dissuasion. Le parking prévu à la station CERIA entre en ligne de compte pour 1 000 voitures, mais doit donc figurer dans les estimations financières si ses utilisateurs sont repris dans les recettes de trafic.

Le choix de deux lignes de tram présente plusieurs avantages: il permet de prendre en compte une population répartie sur un territoire assez vaste entre La Roue et Scherdemael qu'il est impossible de desservir par une seule ligne, fût-elle de métro, tout en assurant, depuis Erasme, des relations directes, sans correspondance avec le centre ville.

Les options métro et tramway diffèrent fondamentalement sur le plan des nuisances liées aux chantiers. Nombreux sont les habitants, les commerçants, les industriels qui ont déjà souffert de ces grands travaux du métro: départs, faillites, crises de nerfs... ont frappé durement les boulevards du centre dans les années 70, le Boulevard Léopold II et le centre d'Anderlecht par la suite, sans parler du vieux Molenbeek qui ne s'en est pas encore remis quinze ans après!

Les ingénieurs de la STIB ont toujours minimisé cet aspect lorsqu'ils sont venus défendre leurs projets devant les premiers intéressés, à savoir les habitants; l'histoire ne leur a malheureusement pas donné raison.

Le métro circulant en souterrain de Bizet à la station Vogelenzang, il n'émettra aucun bruit. Seules des vibrations transmises par le sol peuvent être perceptibles.

Les émissions de bruit et de vibrations dues au tram ne peuvent être niées; elles seront, bien entendu, identiques à celles qui sont perçues actuellement toutes les quatre à cinq minutes durant la journée. Il convient toutefois de relativiser «l'émergence» de bruit du fait de la présence toute proche du ring avec le trafic intense que l'on connaît. Le bruit du tram peut être réduit grâce à certaines techniques et si les habitants du Vogelenzang restent demandeurs de la mise en souterrain, pourquoi ne pas y consacrer les 200 millions prévus pour mettre le 103 à faible profondeur sur 500 m?

Je me permets toutefois de rappeler qu'on n'a toujours pas réalisé la couverture du tunnel routier du Boulevard Saint Michel ni de celui qui traverse le parc du Cinquantenaire, malgré les demandes pressantes des habitants. Les finances régionales sont manifestement à deux vitesses: rapides pour faire passer les mauvais projets et lentes pour «cicatriser» les réalisations du passé.

Une différence importante entre l'option métro et l'option tram, c'est que la première coûte cher en frais fixes (essentiellement les stations) quelle que soit la fréquence de passage, tandis que le coût de la seconde est modulable puisqu'il s'agit davantage de coûts salariaux, donc d'emplois.

Rappelons que le coût des stations de métro est de près de 20 millions par an et par station de métro, quel que soit le nombre de voyageurs qui embarquent par station.

Sans même compter les énormes investissements à consentir pour le métro, le taux de couverture des dépenses d'exploitation par les recettes sera nettement supérieur dans la formule tram. En comptant l'amortissement des investissements — ce qui n'est que normal puisque toutes les dépenses sont prises en charge par la même Région — l'écart est énorme: 5 à 10 p.c. pour le métro et 20 à 30 p.c. pour deux lignes de tram!

Le contrat de gestion liant la Région à la STIB prévoit une augmentation de la dotation de la STIB chaque fois que la Région lui impose d'exploiter des infrastructures coûteuses. Les surcoûts liés à l'exploitation du métro vont donc être à charge de notre Région.

Les frais d'investissement sont eux aussi à charge de la Région. Sur la base d'un accord politique liant les partis de la majorité, le mode de financement du métro vers Erasme est prévu par une procédure qu'Ecolo a déjà dénoncée à maintes reprises: il s'agit de vendre les biens dont la Région a hérité des Ministères nationaux des Travaux Publics et des Communications afin de créer un fonds. Celui-ci servirait à financer ces ouvrages en dehors du contrôle du Conseil régional.

Nous estimons par ailleurs inopportun de vendre le patrimoine foncier de la Région au moment où elle envisage — dit-elle — de créer une régie foncière régionale.

Il faut également se rappeler que l'astuce utilisée par les techniciens du métro (ancien Service spécial des études et promotion des transports urbains) a toujours été de sous-estimer largement le coût des travaux afin d'obtenir les accords nécessaires. Par la suite, les suppléments s'accumulent au point que le coût total augmente considérablement (de 25 à 95 p.c.)

Le scénario qui nous menace, c'est de se lancer dans l'aventure sur la base d'un coût sous-estimé et d'un fonds surestimé. Si le pot aux roses n'est découvert que lorsque les travaux sont bien entamés, il faudra trouver de l'argent frais ailleurs pour achever l'ouvrage «à tout prix». (*Applaudissements sur les bancs Ecolo.*)

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

**Mme Carton de Wiart.** — Monsieur le Président, Chers Collègues, je souhaite situer mon intervention dans le droit fil de la déclaration de l'Exécutif et me placer en dehors de considérations qu'on appelle en Belgique philosophiques.

Erasme et Saint-Luc ont droit tous les deux à mon respect sincère. Les habitants de l'ouest, ceux de l'est de notre Région, ceux du nord, du sud et du centre ont le droit de disposer d'un service convenable de transports en commun.

Je ne ferai pas non plus de fétichisme sur le mode de transport. Les habitants et les usagers prennent le moyen de transport le plus rapide et le plus confortable mis à leur disposition. Si c'est un métro, ils prendront le métro. Si c'était un tram rapide et confortable, ils prendraient le tram.

Nous discutons donc de l'accessibilité par les transports en commun du site d'Erasme. Que dit à ce sujet la déclaration de l'Exécutif?

«Le prolongement de la ligne 1B vers CERIA et Erasme sera réalisé compte tenu des décisions antérieures, des moyens financiers et des options d'exploitation prises dans le présent accord.»

Les décisions antérieures datent d'avant la naissance de notre Conseil, d'avant le contrat de gestion de la STIB puisque c'est en juin 1989 que le Conseil d'administration de la STIB



confie l'examen détaillé du projet de prolongement de la ligne 1B jusqu'à l'hôpital Erasme.

L'Exécutif de la Région de Bruxelles, qui est responsable devant nous aujourd'hui, a fait des choix que la majorité d'entre nous a acceptés: la priorité parmi les investissements lourds revient à l'achèvement de l'axe souterrain Nord-Midi-Albert qui deviendra ainsi une ligne pilote de tramway. D'une manière générale, l'Exécutif n'a pas choisi d'accorder la priorité au métro. Voilà pour les options d'exploitation.

Reste les moyens financiers, et là je ne peux pas cacher mon inquiétude. Le budget 1991 prévoyait 10 millions pour différentes études, de tracés notamment. Qui fait ces études? Avec quels cahiers des charges? Quand verrons-nous les résultats? Le budget 1992 prévoit 20 millions pour la poursuite des études. Ces quelques dizaines de millions sont encore peu de choses face au coût minimum que représenterait la prolongation de la ligne de métro vers Erasme. Un document officiel transmis à la Commission consultative pour l'étude et l'amélioration des transports publics en date du 14 octobre 1991 cite le chiffre de cinq milliards pour cet investissement, y compris quatre voitures de métro.

Cinq milliards, c'est beaucoup. C'est beaucoup pour la Région bruxelloise. Si nous devons dépenser cette somme, estimant que la desserte d'Erasme par le métro se justifie, comment résister alors à la demande, sans doute tout aussi justifiable, de réaliser un accès métro pour l'AZ VUB dans le quartier du Laerbeek et, tant qu'on y est de réaliser le bouclage de la petite ceinture grâce à un tunnel supplémentaire? Nous savons bien que les pressions existent, que certains sont intéressés par ce type de travaux.

Il faudra décider de casser ce chapelet de travaux, toujours justifiables mais qui, mis bout à bout, constituent un cercle vicieux.

Les décisions en matière d'infrastructure ont des effets à très long terme. L'Exécutif le sait bien pour avoir inauguré récemment une station de métro dont il n'est pas certain qu'il aurait décidé la construction. Les réponses données aujourd'hui à la question du prolongement de la ligne 1B vers Erasme auront des effets à très long terme sur le budget de la Région et sur celui de la STIB mais aussi sur l'ensemble du service des transports en commun à Bruxelles. Un service qui n'est pas à la hauteur pour le moment, il faut l'avouer.

La mise en métro de la petite ceinture, a été décidée en son temps par Herman De Croo sans prévoir aucun matériel d'exploitation supplémentaire. Aux heures de pointe le transport des usagers se fait dans des conditions indécentes. En dehors de ces heures, les fréquences sont trop faibles. De plus, le matériel disponible actuellement roule jusqu'à la corde. Après 15 ans d'excellents services, ce matériel est usé. Les 32 voitures de métro qui ont été commandées, ici encore, quelques semaines avant la mise en place de notre Conseil, seront-elles suffisantes pour desservir avec une fréquence attractive les lignes existantes et leurs prolongements éventuels? Nous voilà reparti dans la spirale infernale des dépenses nécessaires si nous voulons un métro et pas seulement des stations vides et donc peu sûres.

Le site d'Erasme doit être parfaitement desservi par les transports en commun. Je ne me prononcerai sur aucune solution technique qui devrait de toute façon être examinée à la lumière d'une évaluation des incidences sur le milieu urbain conformément au projet que nous travaillons en Commission.

A mi-chemin de cette législature, il serait bon que l'Exécutif réfléchisse à la manière dont il engagera la Région pour sortir

de cette spirale infernale que représente le mode d'exploitation en métro dans une ville de moins d'un million d'habitants.

Les Bruxellois qui aiment leur métro ont droit à la vérité des chiffres. (*Applaudissements sur les bancs du FDF-ERE et Ecolo.*)

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

**M. Simonet.** — Monsieur le Président, Messieurs les Ministres, Chers Collègues, le point de vue du PRL a déjà été développé par M. Hasquin, mais je souhaiterais pouvoir m'exprimer ici en tant qu'élu de la commune d'Anderlecht en faveur des arguments qui plaident pour la prolongation du métro jusqu'à l'hôpital Erasme.

Je profite d'ailleurs de l'occasion pour féliciter M. Moureaux pour le grand talent avec lequel il a paraphrasé l'argumentation du député Tomas, Vice-Président de la STIB, à cette tribune.

**M. Moureaux.** — Soyez sérieux. J'ai donné une conférence de presse avec M. Hasquin et nous nous sommes partagé l'argumentation.

**M. Simonet.** — Je crois que le débat initié par M. Hasquin est effectivement, comme l'a dit M. Moureaux, d'une brûlante actualité puisqu'un certain nombre d'associations pseudo-environnementales et de défense des usagers de la STIB ont clamé leur opposition au prolongement de la ligne 1B sans être évidemment capables de présenter une alternative acceptable sur le plan des coûts d'investissement.

Le plus piquant — et cela a d'ailleurs été rappelé par plusieurs intervenants — est de constater que ce sont les adversaires les plus virulents de la prolongation du métro qui constatent amèrement que le site d'Erasme, bien qu'en pleine expansion — l'a-t-on assez dit —, est très mal desservi — c'est le moins qu'on puisse dire — par les transports en commun.

Plus fort encore, un peu à l'instar — et on me pardonnera la comparaison — des dirigeants du MRAX qui, quoiqu'ils habitent les beaux quartiers de Rhode-St-Genèse ou d'Uccle, se permettent de pontifier sur l'intégration des Marocains dans le bas-Molenbeek, les associations qui s'opposent à la prolongation du métro ne sont absolument pas sur la même longueur d'ondes que les habitants de la zone...

**M. Moureaux.** — Si c'est là l'originalité de votre discours par rapport au mien et à celui de M. Hasquin, je ne vous félicite pas!

**M. Simonet.** — ... et notamment pas sur la même longueur d'ondes que les représentants du Comité de quartier Vogelenzang qui se sont prononcés en faveur d'un tracé en souterrain de faible profondeur jusqu'à Erasme!

Il est donc particulièrement intéressant aujourd'hui de connaître le point de vue actuel de l'Exécutif alors que celui-ci a en juin 1989, comme en octobre 1990, affirmé sa volonté d'assurer le prolongement de la ligne 1B vers CERIA et Erasme.

A titre personnel, je pense que les données techniques et financières ne manquent pas pour défendre avec acharnement l'arrivée du métro à Erasme.

Tout d'abord — on l'a déjà signalé —, j'imagine que le Ministre régional des Communications qui a inauguré en grande pompe vendredi dernier la station de métro Bizet se rend compte lui-même que cette station n'est pas envisageable

sur un plan géographique comme point d'aboutissement, comme terminus de la ligne 1B.

Comme Mme Carton de Wiart l'a fait brièvement tout à l'heure, je voudrais attirer l'attention des membres de notre Conseil sur le développement déséquilibré du réseau du métro bruxellois entre l'est et l'ouest de l'agglomération. D'un côté, à l'est, les ramifications du métro voulues par la STIB se sont étendues jusqu'aux limites de la Région à Stockel. De l'autre côté, à l'ouest, le développement du réseau s'est arrêté peu après le centre de la commune d'Anderlecht, hier à la station Veeweyde, aujourd'hui à la station Bizet, sans jamais franchir le ring.

Cette situation explique sans nul doute que, depuis plusieurs années, tant les autorités académiques de l'ULB que l'hôpital Erasme, la province de Brabant, la commune d'Anderlecht réclament le prolongement de la ligne 1B jusqu'à Erasme.

Deuxième point, sur le plan financier et technique, la réalisation des infrastructures nécessaires — on n'en a pas suffisamment parlé — mérite d'être brièvement décrite. On sait que la portion de trajet entre Bizet et Erasme est d'une longueur de 3 080 mètres. En clair, cela fait 3 kilomètres.

J'observe sur ce point que l'administration régionale a elle-même relevé en octobre 1991 qu'en termes de coût au kilomètre d'axe de métro, les investissements seront moins élevés que partout ailleurs à Bruxelles à la fois et — je cite — en raison de la configuration des terrains et en raison de l'absence d'expropriations coûteuses et destructrices du tissu urbain.

Sur le plan financier, le Ministre Thys a souligné, il y a quelques semaines, en séance, que le programme pluriannuel en matière de transports publics, que s'est fixé l'Exécutif ne serait nullement compromis par l'extension du réseau jusqu'à Erasme. M. Moureaux l'a rappelé.

Les investissements sont assez aisés à chiffrer et ils oscilleront pour le prolongement jusqu'à Erasme entre 3 et 3,5 milliards.

Le coût de ces travaux serait évidemment réparti sur plusieurs années et on peut idéalement estimer — comme M. Moureaux et moi-même — qu'en cas de début de chantier en 1993, le prolongement devrait être achevé pour fin 1996 au plus tard ce qui représente une charge annuelle d'investissements d'environ 800 millions par an.

Troisième point, la situation urbanistique et démographique du quartier Erasme est également un élément déterminant en faveur de la thèse du prolongement. Le quartier du Vogelenzang déjà habité depuis plusieurs années et équipé en infrastructures connaît aujourd'hui un boom spectaculaire qui n'est pas sans relation avec le transfert de la totalité de la Faculté de Médecine de l'ULB sur le site de l'hôpital Erasme.

De nouvelles constructions sont actuellement en cours et des opérations de promotion immobilière en logements, hôtels et infrastructures de loisirs sont en voie de réalisation.

Sur le plan démographique, le périmètre aux alentours de l'hôpital Erasme, à savoir les quartiers du Vogelenzang et La Roue, compte à l'heure actuelle entre 8 et 9 000 habitants.

Ce nombre devrait encore augmenter au cours des prochaines années puisque les opérations de promotion immobilière en cours ou en projet dont je viens de parler devraient permettre d'attirer dans la zone entre 3 et 4 000 habitants supplémentaires.

Aux résidents de ce quartier, il convient, lorsqu'on analyse l'utilité du prolongement, d'ajouter le nombre des emplois de

la zone qui inclut outre le zoning industriel et scientifique du Meylemeersch, le CERIA, la Faculté de Médecine et l'hôpital Erasme ainsi que leurs emplois annexes. On peut ainsi estimer à environ 6 000 unités le nombre d'emplois sur le site.

Enfin, dernier point, au niveau de l'accès à la zone, on ne peut négliger les quelque 9 000 étudiants qui fréquentent les cours des écoles du CERIA ou la Faculté de Médecine de l'ULB ainsi que les 2 000 visiteurs quotidiens de l'hôpital Erasme. Il y a donc incontestablement une demande quotidienne en transports publics qui ne peut être rencontrée que par le prolongement de la ligne 1B.

Des études ont été effectuées en la matière et en réalité, la STIB a évalué le trafic journalier vers le terminal Erasme à près de 23 000 voyageurs par jour ce qui garantit la rentabilité de l'extension puisque le trafic escompté est supérieur ou en tous cas, équivalent à la fréquentation que l'on connaît à l'heure actuelle sur les autres branches terminales du réseau de métro bruxellois.

Nous savons tous combien le Ministre Thys s'est fait le chantre des parkings de dissuasion.

Le plan Iris reprend d'ailleurs un emplacement de parking de transit d'environ 1 000 places au niveau de l'échangeur de la Chaussée de Mons et du ring, ce qui permettra d'assurer une connexion directe entre le ring et le métro et de drainer de nouveaux clients pour la STIB.

Je voudrais donc, comme M. Hasquin, que le Ministre puisse nous faire part des intentions de l'Exécutif quant au commencement du chantier (sera-ce en 1993?) et à son achèvement (sera-ce fin 1996?).

Enfin, en tant qu'Anderlechtois, j'aimerais connaître le point de vue de M. Thys sur l'avenir du tram 103 en cas de prolongement du métro jusqu'à Erasme.

En effet, selon certaines associations et mandataires anderlechtois, le tracé du tram 103 pourrait utilement être modifié à partir du rond-point du Meir ce qui lui permettrait d'atteindre, via l'avenue du Roi Soldat, l'avenue Marius Renard et le boulevard Joseph Bracops, l'important complexe commercial qu'est le Westland Shopping Center.

Des études sur les possibilités de restructuration du réseau du tram 103 ont-elles d'ores et déjà été commandées et dans la négative, sont-elles envisagées?

Je remercie le Ministre des éclaircissements qu'il pourra nous fournir. (*Applaudissements sur les bancs du PRL.*)

**M. le Président.** — La parole est à M. Michot.

**M. Michot.** — Monsieur le Président, Monsieur le Ministre-Président, Monsieur le Ministre des Transports, le Front National est favorable à la prolongation d'une ligne d'un vrai métro jusqu'à l'hôpital Erasme et cela, sans aucune considération politique, sans aucun souci d'équilibre au vu de ce qui a déjà été fait pour l'hôpital Saint-Luc.

Notre parti a toujours souhaité une augmentation des lignes d'un vrai métro vers les limites de la Région bruxelloise, ainsi qu'une extension en dehors de ses limites aussi bien vers le nord, le sud et l'est que l'ouest. Ainsi, comme vous pouvez le constater, nous ne sommes pas toujours sectaires!

Une concertation avec les autres Régions et l'Etat central est donc absolument nécessaire pour étudier les coûts des travaux, leur partage, les tracés, les coûts d'exploitation et le partage de ceux-ci.

Comme vous le savez, tous les Belges peuvent emprunter le métro. Celui-ci n'est pas exclusivement réservé aux Bruxellois. Un ingénieur de direction de la STIB me disait encore voici quelque temps que, budgétairement, tout était possible. Et lorsque les fonds sont insuffisants, il est toujours possible de s'en procurer!

Le métro est le meilleur moyen — même s'il n'est pas le seul — de désengorger les rues de Bruxelles d'une circulation parfois impossible. C'est aussi le meilleur moyen de promouvoir l'utilisation des transports en commun en Région bruxelloise qui d'un point de vue écologique, permettrait de diminuer le niveau trop élevé de pollution engendrée par la circulation automobile. Quant aux piétons, ils connaîtraient de nouveau la signification du mot «trottoir» que l'on confond encore trop souvent avec un parking!

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

**M. Cornelissen.** — Monsieur le Président, Messieurs les Ministres, Chers Collègues, lors de plusieurs conférences de presse, j'ai déjà eu l'occasion de faire connaître la position officielle du FDF en matière de conception du réseau des transports publics à Bruxelles.

Pour nous, il est clair que pour des raisons budgétaires et pour des motifs urbanistiques, il n'est pas possible d'envisager une multiplication à l'infini des axes de métro dans notre ville, mais il convient aussi de voir les choses clairement : les lignes de métro existantes seront, quelles que soient les modifications ultérieures du réseau, une donnée permanente des transports bruxellois. Je crois qu'il faut en être conscient avant d'aller plus avant dans la problématique d'Erasmus.

Il est vrai que pour ce qui est de la conception générale du réseau, diverses possibilités existent dont, notamment, un retour accru au tram, à l'instar de ce qui se fait à l'étranger, en agissant par ailleurs de manière volontariste sur le stationnement. Il y a là beaucoup à faire.

Cependant, cette politique de retour au tram ne remet pas en cause la finition de ce qui est quasi terminé. La station Bizet vient d'être inaugurée; dans peu de temps, ce sera le tour de la station Clémenceau et, ensuite, de la station Amandiers. Faire le contraire serait contribuer à ajouter quelques pages au *Journal des travaux inutiles*, responsabilité que personne ne souhaite porter.

En outre, des engagements ont été pris dans le passé, qui concernent explicitement Erasmus. Il faut rappeler, lorsqu'on rouvre le dossier déjà fort épais et ancien, que la desserte en métro du campus de l'ULB à Anderlecht est prévue depuis 1971. Cette décision était, soulignons-le, parallèle à la réalisation du complexe hospitalo-facultaire de l'ULB au Meylemeersch.

C'est à titre purement transitoire que la ligne 103 a été prolongée en 1982 et que son terminus a été déplacé du CERIA à Erasmus.

Faisant suite à des prises de position de l'ULB en 1986 et 1988 et à une demande concrète du Ministre de la Région bruxelloise, le conseil d'administration de la STIB a décidé en juin 1989 de prolonger la ligne de métro jusqu'à Erasmus.

La déclaration de l'Exécutif mis en place après les élections du 18 juin 1989 prévoit que la prolongation de la ligne 1B vers CERIA et Erasmus sera réalisée «compte tenu des décisions antérieures», — c'est tout à fait clair — «des moyens financiers et des options d'exploitation envisagées dans l'accord du Gouvernement».

Un engagement ferme a été pris en octobre 1990 en vue de rencontrer les préoccupations financières. Un fonds budgétaire spécial est créé au budget régional à partir de 1992 afin de réaliser les études et les travaux préliminaires de sorte que le chantier démarre dans le courant de 1992.

Le respect des engagements est essentiel: il ne peut être question — vous comprendrez que je me différencie assez aisément de l'orateur précédent sur ce point — de favoriser ou de léser par le transport public l'accès à des infrastructures appartenant à une obédience philosophique déterminée.

Vous vous rappellerez l'exemple de l'enseignement et la place que le transport scolaire a occupé dans de longues querelles stériles avant de trouver sa conclusion dans le Pacte scolaire.

Certains orateurs ont évoqué des arguments de type économique. La zone visée est caractérisée par la mixité de son développement — logements, industries et services — et elle est en pleine mutation à la suite du transfert de la Faculté de Médecine de l'ULB. En comparant les chiffres communiqués à la Commission consultative pour l'étude et l'amélioration des transports publics, on constate que l'axe Veeweyde-Brel passerait d'une fréquentation quotidienne de l'ordre de 13 000 voyages à environ 20 000, ce qui ferait de la branche anderlechtoise la plus chargée du réseau.

Je ne compte pas répéter ce que M. Simonet a fort bien dit à propos du parking de dissuasion d'environ 1 000 places qui doit être implanté à proximité de l'échangeur de la Chaussée de Mons. Ce parking est effectivement repris dans les premiers documents de conclusion du plan Iris.

Par ailleurs, la complémentarité avec le réseau *De Lijn* pourra être organisée par le transit des voyageurs à CERIA ou à Erasmus.

J'estime également qu'il est faux d'affirmer que la réalisation du prolongement vers Erasmus empêchera d'autres efforts d'amélioration du réseau. En effet, le programme étale les travaux et la mise en service est envisagée pour 1999. Le montage budgétaire présenté à la Commission consultative prévoit un effort annuel moyen du même ordre de grandeur que celui consenti actuellement pour l'achèvement des travaux de l'axe Nord-Sud.

Quant à la ligne 103, je ne répéterai pas ce qui a été dit par un orateur précédent. On peut effectivement lui trouver un parcours très utile à partir du rond-point du Meir en direction du Westland Shopping Center, ce qui permettrait d'ailleurs de toucher une importante population supplémentaire. Dans le même ordre d'idées, on pourrait revoir l'itinéraire du bus 47 pour l'adapter de manière à mieux rencontrer les besoins de mobilité des Anderlechtois.

Personnellement, je tiens à insister sur le respect des engagements pris antérieurement, d'une part, et sur les moyens de mettre en œuvre à terme ce prolongement, d'autre part. Il ne faut pas tenter d'éviter ce qui a été décidé. Nous nous trouvons à un point de non-retour et cela doit être clair pour tout le monde. (*Applaudissements sur divers bancs.*)

**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, Chers Collègues, vous me permettez de répondre conjointement aux questions qui me sont posées par les différents intervenants, concernant l'extension du métro vers le centre universitaire et l'hôpital Erasmus.

On me demande de confirmer les engagements pris par l'Exécutif lors de sa déclaration de politique générale de 1989 et de préciser les conditions dans lesquelles cette extension du métro sera réalisée.

On me demande par ailleurs de donner les éléments comparatifs entre modes d'exploitation métro/tram/bus.

A cette dernière question, je répondrai que, de manière tout à fait générale, chaque mode de transport correspond à un débit de voyageurs spécifique. Ainsi, le métro peut se justifier pour un débit supérieur à 8 000 voyageurs par heure et par sens. Le tram est le moyen idéal pour un débit entre 2 000 et 8 000 voyageurs par heure et par sens, alors que le bus convient parfaitement pour un débit inférieur à 2 000 voyageurs par heure et par sens.

Chaque mode de transport correspond donc à un volume de demande de transport qui lui est propre. Voilà une des nombreuses raisons pour lesquelles, l'Exécutif a décidé de maintenir et de développer, de manière équilibrée, l'ensemble des trois modes de transport existants à Bruxelles, alors qu'avant la régionalisation, le réseau de la STIB s'orientait progressivement vers un réseau composé uniquement de lignes de métro et de lignes de bus, avec la suppression totale du tramway.

Quant à l'hypothèse de la création d'un « tram rapide », baptisé « Sneltram » du fait de ses origines amstellodamoises, il apparaît d'un premier examen qu'il générerait des coûts d'investissement et d'exploitation difficilement supportables, vu l'introduction d'un quatrième mode de transport dans notre Région.

Il semble bien, par ailleurs, que ce mode de transport soit inadapté à l'espace urbain bruxellois. En effet, pour des raisons de sécurité me dit-on, il faudrait envisager la réalisation de sites totalement infranchissables, ce qui reviendrait à créer des barrières artificielles dans la ville. Cela aurait alors le même effet destructeur du tissu urbain, et donc social, qu'une voie autoroutière. Ce n'est sans doute pas ce que souhaitent les promoteurs de cette suggestion.

Les différentes décisions prises par l'Exécutif en 1989 et approuvées par votre Conseil vont dans le sens d'une répartition des moyens disponibles entre les trois modes de transport : tram, bus et métro. En ce qui concerne plus spécifiquement Erasme, il a été clairement décidé de prolonger la ligne de métro 1B, compte tenu des décisions antérieures à la régionalisation et en fonction des moyens financiers disponibles.

Les estimations de la fréquentation potentielle du métro sur le prolongement vers Erasme et établies par mon administration prévoient un débit largement inférieur à celui que je viens de vous citer pour une exploitation de type métro, mais l'extension vers Erasme doit être considérée comme le prolongement d'un vaste système déjà opérationnel, que l'on compte étendre jusqu'à sa limite « naturelle ». Il est donc acceptable, sur des tronçons de lignes d'un réseau de métro, d'admettre des niveaux de fréquentation moindres, la rentabilité devant être calculée au niveau global du système, et non de manière marginale.

La programmation pluriannuelle jusqu'en 1994 des investissements en matière de transports en commun a été décidée par l'Exécutif en date du 4 octobre 1990 et annexée au budget régional 1991 approuvé par votre Conseil. Cette programmation prévoit, sur la durée de la législature, un budget total de 50 millions pour entamer les études descriptives et comparatives des divers tracés envisagés vers Erasme, comportant une évaluation la plus précise du coût global des différentes solu-

tions, y compris l'impact financier au niveau de l'exploitation de la ligne.

Cette comparaison technico-économique devra permettre à l'Exécutif de choisir en connaissance de cause le tracé le mieux approprié aux besoins et correspondant à des coûts d'investissement et d'exploitation minimisés.

Une première phase de cette étude est engagée pour un montant de 10 millions. Elle sera terminée d'ici six mois. Il est entendu que tout projet sera soumis aux dispositions applicables en matière d'urbanisme et d'environnement.

Je voudrais maintenant pendant quelques minutes faire état de l'aspect budgétaire de ce problème. Je me dois d'indiquer à l'Assemblée que le programme arrêté en 1991 et les engagements pris, à savoir la finalisation d'ici 1994 de la totalité du prolongement de l'axe Nord-Sud, y compris les aménagements nécessaires en surface aux deux extrémités, la station de métro « Amandiers », proche de la cité modèle, la station de métro « Clémenceau », devant les abattoirs d'Anderlecht, et la remise en service du tunnel vicinal à Laeken, nécessitent l'ensemble des moyens budgétaires prévus.

C'est la raison pour laquelle l'Exécutif a prévu de couvrir les investissements relatifs à un prolongement de la ligne 1B à partir d'un fonds budgétaire qui est créé en 1992. Un montant de 580 millions est dès à présent inscrit à ce fonds, dont 100 millions seront consacrés à la prolongation de la ligne 1B.

Ce fonds est alimenté par la valorisation du patrimoine « travaux publics » et « communications », tel que c'est prévu dans le programme pluriannuel approuvé par le Conseil en 1991.

La concrétisation de ce système de financement sera opérationnelle après l'adoption par le Conseil du projet d'ordonnance relatif à l'aliénation des biens domaniaux. Cette ordonnance a été discutée en Commission et sera prochainement examinée en séance publique.

Mais je peux déjà vous indiquer que mon point de vue est qu'on ne peut envisager le prolongement de la ligne 1B que dans sa globalité et pas, comme ce fut trop souvent le cas par le passé, par des décisions partielles, ce qui aurait pour effet d'allonger la durée des chantiers et de ne plus maîtriser le coût de réalisation.

En clair, il faut que l'étude, la construction et la mise en exploitation du prolongement se fassent en une fois de « Bizet » à « Erasme » en intégrant l'ensemble des investissements nécessaires en infrastructure et en matériel roulant.

A propos du matériel roulant, des besoins criants existent d'ores et déjà, à la suite de la situation aberrante dans laquelle un de mes prédécesseurs, Ministre des Communications national, a mis la STIB et ses clients à l'occasion de la mise en service du métro de la petite ceinture ! Les lignes de métro ont été, de ce fait, moins bien desservies en fréquence et en capacité. Le matériel est « surutilisé », ce qui est la cause des perturbations actuelles.

Je voudrais donc, en conclusion de mon intervention, préciser que j'applique strictement la déclaration de l'Exécutif dans sa globalité. (*Applaudissements sur les bancs de la majorité.*)

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

**Mme Nagy.** — Monsieur le Président, le métro fou que M. De Croo a « lâché » dans notre ville ne sera pas arrêté par la volonté de la majorité de ce Conseil, a clairement répondu M. le Ministre des Communications.

D'ici 1999, le problème de l'hôpital Erasme ne sera pas résolu et les habitants de la partie ouest d'Anderlecht n'auront pas le service de transport public auquel ils ont pourtant droit.

Prolonger le métro jusqu'à Erasme serait une folie d'un point de vue financier. Je constate, en outre, que le Ministre n'a même pas pris la peine d'examiner la possibilité d'une solution alternative autre que celle du «*snelttram*» ou du métro, et qui consisterait en l'amélioration de la ligne 103 ou en son dédoublement. Je voudrais vous communiquer un chiffre éloquent en la matière. M. le Ministre Thys reconnaît que le recours au métro ne se justifie qu'à raison de 8 000 voyageurs par heure et par sens. Sachez, Monsieur le Ministre, que le nombre prévu de déplacements jusqu'à Erasme est de 8 440 par jour! Quelle différence par rapport aux 8 000 voyageurs par heure et par sens que vous avez cités!

**M. Moureaux.** — Avez-vous lu les conclusions de la Commission, Madame?

**Mme Nagy.** — Par conséquent, nous pouvons parler de métro fou, de gouffre financier... Votre raisonnement, Monsieur le Ministre, découle d'arguments — souvent répétés sous forme d'incantation — ayant trait à des accords préalables à la régionalisation, mais nous espérons que, petit à petit, la situation financière de notre Région vous ramènera à la raison et qu'enfin, les habitants de l'ouest d'Anderlecht, les usagers d'Erasme pourront disposer d'un système de transports par tram au meilleur prix possible, offrant le meilleur service possible et ne nous enfonçant pas dans une logique folle de dépenses. (*Applaudissements sur les bancs Ecolo.*)

## ORDRE DU JOUR — MOTIE

*Dépôt — Indiening*

**M. le Président.** — Mesdames, Messieurs, en conclusion de ces interpellations l'ordre du jour suivant signé par MM. Vandebussche, Moureaux, André, Harmel, Cornelissen a été déposé.

Dames en Heren, tot besluit van deze interpellaties werd volgende motie ingediend, ondertekend door de heren Vandebussche, Moureaux, André, Harmel, Cornelissen.

«Le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale,

— ayant entendu les interpellations de MM. Hasquin, Moureaux et Mme Nagy, concernant la prolongation du métro en direction d'Erasme et la réponse de M. Thys, Ministre des Travaux publics, des Communications et de la Rénovation des Sites d'Activités économiques désaffectés,

— considérant l'importance que revêt cette prolongation pour l'hôpital universitaire Erasme et la nouvelle faculté de médecine de l'Université libre de Bruxelles;

— considérant l'apport qu'elle constituera pour l'ensemble de la zone;

invite l'Exécutif à poursuivre ses efforts en termes de mobilité et de priorité aux transports en commun en engageant, par ailleurs, la prolongation de la ligne 1B de Bizet à Erasme dans les meilleurs délais, compte tenu des décisions antérieures et des moyens disponibles.»

«De Brusselse Hoofdstedelijke Raad,

— gehoord de interpellaties van de heren Hasquin, Moureaux en mevrouw Nagy, betreffende de verlenging van de metro naar Erasmus toe en het antwoord van de heer Thys, Minister belast met Openbare Werken, Verkeer en de Vernieuwing van Afdankte Bedrijfsruimten,

— overwegende het belang van deze verlenging voor het academisch ziekenhuis Erasmus en de nieuwe faculteit geneeskunde van de «Université libre de Bruxelles»;

— overwegende de bijdrage die zij betekent voor heel het gebied;

nodigt de Executieve uit haar inspanningen inzake mobiliteit en prioriteit voor het openbaar vervoer voort te zetten en bovendien zo snel mogelijk te laten overgaan tot de verlenging van lijn 1B van Bizet tot Erasmus, rekening houdend met de vroegere beslissingen en de beschikbare middelen.»

Le vote sur cet ordre du jour aura lieu ultérieurement.

Over deze motie zal later worden gestemd.

La discussion est close.

De bespreking is gesloten.

## ORDRE DES TRAVAUX

### REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN

**M. le Président.** — Je vous propose de passer à présent aux questions d'actualité et d'entendre les questions orales après le vote en Assemblée réunie de la Commission communautaire commune. (*Assentiment.*)

Ik stel voor nu de dringende vragen te behandelen en de mondelinge vragen na de stemming in de Verenigde Vergadering van de Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie te behandelen. (*Instemming.*)

## MOTION D'ORDRE

### ORDE MOTIE

**M. le Président.** — La parole est à M. Hasquin.

**M. Hasquin.** — Monsieur le Président, je voudrais intervenir par motion d'ordre avant d'entendre les questions d'actualité.

Je déplore, en effet, que vous ayez usé de votre autorité de Président pour refuser d'inscrire ce qui me paraît être véritablement une question d'actualité à l'ordre du jour de notre débat: le problème des rapports de la Région bruxelloise avec ses voisines, la Communauté française et la Région wallonne.

Nous avons eu l'occasion, en Bureau élargi, de décider d'organiser, à la suite d'ailleurs d'une demande de nos Collègues Ecolo, un très large débat dans cette enceinte, débat qui sera certainement très long, voire difficile, et nous avons convenu d'attendre pour ce faire que les déclarations d'investiture des exécutifs de la Région wallonne et de la Communauté française soient chose faite.

Cependant, en sus de ces déclarations attendues, un certain nombre de Ministres de la Communauté française se sont déjà

exprimés publiquement. Le Président de notre Exécutif lui-même s'est répandu sur les ondes voici quelques jours encore en réponse aux propos de M. Happart.

Dans ces conditions, à partir du moment où l'Exécutif avait la parole et se manifestait déjà, il me paraissait opportun — d'autant qu'un Ministre de la Communauté française, M. Lebrun, avait abordé le problème du financement de la Communauté française en rapport avec le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale — de pouvoir poser une question d'actualité aujourd'hui au Ministre-Président.

Il a exprimé son avis sur les propos de M. Happart. J'aimerais le connaître également sur les propos du Ministre PSC de la Communauté, M. Lebrun. Vous avez estimé que ce n'était pas opportun. Je le déplore car il s'agit d'une forme de censure, qui n'est même pas déguisée, et c'est regrettable.

J'estime qu'une question d'actualité ne suscite pas nécessairement un grand débat mais au moins, c'était témoigner vis-à-vis de l'extérieur de l'intérêt que porte notre Assemblée à cette problématique qui concerne tous les Bruxellois.

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

**Mme Nagy.** — Monsieur le Président, en ce qui concerne cette motion d'ordre de M. Hasquin, je tiens à rappeler aux libéraux que, lorsque mon groupe a introduit auprès du Bureau élargi, en temps opportun et en bonne et due forme, une demande d'interpellation de l'Exécutif pour connaître les conséquences de certains accords pour notre Région, ils ne nous ont pas soutenus.

Dès lors, au lieu de susciter, au moyen d'une question d'actualité, un débat à travers lequel on essaie de rattraper le temps perdu et l'opportunité ratée, je pense qu'il aurait été préférable de soutenir le groupe Ecolo lorsqu'il a demandé au Conseil d'ouvrir une discussion permettant aux Bruxellois d'adopter une position commune face aux événements qui se sont déroulés en Région wallonne et en Communauté française. A cette époque, le groupe PRL et la majorité — dont le Président du Conseil — ont refusé cette possibilité à notre Parlement bruxellois. Or, à cette époque, cette initiative aurait été utile car il était encore possible de manifester notre position et d'influencer les décisions. Je considère donc que l'attitude du groupe PRL est quelque peu désinvolte. (*Applaudissements sur les bancs Ecolo.*)

**M. le Président.** — Chers Collègues, j'ai expliqué à M. Hasquin les raisons pour lesquelles je n'avais pas admis qu'il pose sa question. Il a le droit de regretter ma décision. Il n'y a pas de débat sur la décision que j'ai prise.

**M. Simonet.** — Monsieur le Président, dans ce cas, il ne fallait pas donner la parole à Mme Nagy.

**M. Hasquin.** — Monsieur le Président, je n'ai pas mis les Ecolo en cause alors qu'ils impliquent le groupe PRL. Dès lors, leur répondre est la moindre des choses.

**M. le Président.** — Nous n'engagerons pas de débat à ce sujet.

**M. Hasquin.** — Je n'engage pas de débat, je tiens à éclairer l'Assemblée.

**M. le Président.** — Monsieur Hasquin, je vous rappelle l'ordre des choses: le Bureau élargi se prononce sur l'ordre du jour.

Dans sa sagesse, il a décidé de ne pas accepter d'entendre maintenant l'interpellation demandée par le groupe Ecolo.

Je n'ai pas accepté votre question, Monsieur Hasquin. En ma qualité de Président, j'ai le droit de la refuser. Vous pouvez regretter cette décision.

Nous poursuivons les travaux prévus à notre ordre du jour.

## QUESTIONS D'ACTUALITE

### DRINGENDE VRAGEN

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

Aan de orde zijn de dringende vragen.

**DRINGENDE VRAAG VAN DE HEER DE BERLANGEER TOT DE DE HEER ANCIAUX, STAATSSECRETARIS TOEGEVOEGD AAN DE MINISTER BELAST MET FINANCIEN, BEGROTING, OPENBAAR AMBT EN EXTERNE BETREKKINGEN, OVER DE BESLUITEN TE TREKKEN UIT DE STUDIE OVER DE KLEINE CRIMINALITEIT BINNEN HET RAAM VAN HET WETENSCHAPPELIJK NIET-ECONOMISCH ONDERZOEK**

**QUESTION D'ACTUALITE DE M. DE BERLANGEER A M. ANCIAUX, SECRETAIRE D'ETAT ADJOINT AU MINISTRE DES FINANCES, DU BUDGET, DE LA FONCTION PUBLIQUE ET DES RELATIONS EXTERIEURES, SUR LES CONCLUSIONS A TIRER DE L'ETUDE REALISEE SUR LA PETITE CRIMINALITE DANS LE CADRE DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE NON ECONOMIQUE**

**De Voorzitter.** — Het woord is aan de heer De Berlangeer.

**De heer De Berlangeer.** — Mijnheer de Staatssecretaris, enkele dagen geleden meldde de pers dat u voorstelde een netwerk voor criminaliteitspreventie op te richten in Brussel. In dit verband stelde u voor minderjarige daders onmiddellijk na het plegen van een wandaad ter beschikking te stellen van een dienst voor sociale hulp die hen degelijke begeleiding zou geven.

Graag kreeg ik van u hieromtrent enige verduidelijking.

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

**De heer Anciaux, Staatssecretaris toegevoegd aan de Minister belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt en Externe Betrekkingen.** — Mijnheer de Voorzitter, in het kader van de mij gedelegeerde bevoegdheden inzake wetenschappelijk onderzoek met niet-economische finaliteit heb ik in december 1990 — dus meer dan een jaar geleden en geruime tijd vóór de verkiezingsuitslag van 24 november 1991 bekend werd — een wetenschappelijk onderzoek laten instellen in verband met de gevoelens van onrust en onveiligheid die bij bepaalde bevolkingsgroepen zouden heersen. Dit onderzoek werd ingesteld met het oog op het uitwerken van een lokaal preventieplan inzake criminaliteit. Dit onderzoek is inderdaad beperkt

gebleven. Het werd namelijk uitgevoerd in zes complexen van een Sociale Huisvestingsmaatschappij in de binnenstad. Uit dit onderzoek bleek duidelijk dat er bij de bewoners een gevoel van onrust bestaat inzake criminaliteit en in het bijzonder inzake kleine criminaliteit en dat dit gevoel kan worden voorkomen indien men een echt preventieplan inzake kleine criminaliteit zou opstellen.

Naar aanleiding van de lessen die uit het wetenschappelijk onderzoek werden getrokken, heb ik samen met de wetenschapsmensen een aantal conclusies onderzocht die moeten leiden tot de oprichting van een netwerk ter preventie van de kleine criminaliteit. De Vrije Universiteit van Brussel kreeg de opdracht dit onderzoek uit te voeren. Aan de hand van de resultaten van dit onderzoek en na consultatie van het begeleidingscomité en van de verantwoordelijken van de rijkswacht van het district Brussel, heb ik de mening geopperd dat wij «een dienst voor dringende sociale hulp» zouden moeten oprichten die in staat zou zijn permanente bijstand te verlenen aan de slachtoffers van kleine criminaliteit en die tevens de meestal jonge daders opvangt en sociaal begeleidt. Wij stellen immers vast — het werd mij tijdens de vergadering van het begeleidingscomité trouwens door de rijkswacht bevestigd — dat het vaak voorkomt dat jonge daders van kleine criminaliteit enkele uren nadat zij door de rijkswacht werden opgepakt, opnieuw op straat lopen, tot groot ongenoegen van de bevolking. Politie noch rijkswacht weten wat zij moeten doen met deze kleine «misdadigers» en wensen dat men een dienst zou oprichten voor het verlenen van dringende sociale hulp. Deze dienst zou zowel uit psychologen als uit criminologen moeten zijn samengesteld en zou nauw moeten samenwerken met de politionele diensten.

Bij het opsturen van het volledig resultaat van het wetenschappelijk onderzoek naar de diverse verantwoordelijke instellingen in Brussel zal ik mijn voorstel herhalen in de hoop dat de verantwoordelijken, die zich vooral op het gemeentelijk vlak en bij de politionele diensten situeren, dienaangaande een «ronde tafel» gesprek zouden organiseren.

Ik ben zo vrij hier bovendien te vermelden dat de Minister-Voorzitter van de Hoofdstedelijke Executieve een gewestelijk veiligheidsplan voorbereidt om na te gaan in welke mate wij de kleine criminaliteit het hoofd kunnen bieden.

**QUESTION D'ACTUALITE DE M. GALAND A M. ANCIAUX, SECRETAIRE D'ETAT ADJOINT AU MINISTRE DES FINANCES, DU BUDGET, DE LA FONCTION PUBLIQUE ET DES RELATIONS EXTERIEURES, SUR LA MISE EN SERVICE ACTUELLE DU PROJET MEDI 100**

**DRINGENDE VRAAG VAN DE HEER GALAND TOT DE HEER ANCIAUX, STAATSSECRETARIS TOEGEVOEGD AAN DE MINISTER BELAST MET FINANCIEN, BEGROTING, OPENBAAR AMBT EN EXTERNE BETREKKINGEN, OVER HET INWERKINGSTELLEN VAN HET PROJECT MEDI 100**

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

**M. Galand.** — Monsieur le Président, Monsieur le Secrétaire d'Etat, le projet Medi 100 se met en place actuellement dans le but de mieux répondre aux différents types d'appels d'urgence. Pourriez-vous me dire pourquoi l'association SOS-Médecins, qui pourtant a fait la preuve de sa fiabilité et de sa

compétence depuis plusieurs années, n'a pas été associée à la mise en route de ce projet? Lors de la discussion du budget, vous aviez pourtant déclaré que cela se ferait.

J'en viens à la deuxième partie de ma question. Quelle est l'instance scientifique qui assurera le suivi et l'évaluation de la période expérimentale qui va bientôt démarrer?

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

**De heer Anciaux,** Staatssecretaris toegevoegd aan de Minister belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt en Externe Betrekkingen. — Mijnheer de Voorzitter, begin december werd in de Brusselse Executieve de reorganisatie van de dringende medische hulp in het Brussels Hoofdstedelijke Gewest goedgekeurd. Vanaf 1 januari van dit jaar is een experiment gestart tot inschakeling van de huisartsen zowel bij het ontvangen en beantwoorden van de telefonische oproepen als bij de dringende medische bezoeken ter plaatse.

Zoals ik bij de bespreking van de begroting heb gezegd, werden overeenkomsten afgesloten met twee representatieve organisaties van huisartsen, enerzijds, l'association francophone «L'Office d'entraide médicale», dont le Président est le docteur Jean Vossen de Jette en anderzijds de «Vlaamse wachtdienst van Brussel» met als Voorzitter dokter Walter Renier.

Het was mij onmogelijk met meerdere organisaties overeenkomsten af te sluiten. Wel heb ik er mijn best voor gedaan opdat elke doktersorganisatie zou worden betrokken bij deze nieuwe organisatie van de dringende medische hulpverlening. Verschillende organisaties hebben zich aangesloten in het kader van de Franstalige organisatie «L'Office d'entraide médicale».

J'ai également invité le docteur Duboulet, responsable de l'Organisation SOS-Médecins, à contacter le docteur Vossen dans le but de s'associer à l'Office d'Entraide médicale. C'est à eux à trouver un accord. Je ne vois aucun inconvénient à ce que l'association SOS-Médecins participe à la réorganisation de l'aide médicale urgente. Ce sont les médecins généralistes qui doivent maintenant s'organiser entre eux. Tout est prévu pour que les choses se passent le mieux possible.

Mijnheer Galand, ik heb ook een «Hoge Raad voor Dringende medische hulp», en français un «Conseil Supérieur d'Aide médicale d'urgence» opgericht om deze organisatie van dringende medische hulp te begeleiden, te evalueren en te zorgen voor het onderricht van al degenen die erin actief zijn.

Deze «COSAMU», zoals men zegt, is ongeveer een week geleden geïnstalleerd en bestaat uit ten eerste, de geneesheren specialisten, diensthouders van de vijf erkende urgentiediensten die meewerken: l'hôpital Saint-Pierre du CPAS à Bruxelles, l'hôpital Erasme de l'ULB à Anderlecht, l'hôpital Saint-Luc de l'UCL à Woluwe-Saint-Lambert, het AZ van de VUB in Jette en het Sint-Elisabethziekenhuis van de KUL/UCL in Ukkel. Daarbij komt nog een vertegenwoordiger van het militair hospitaal omdat de daar gevestigde zeer gespecialiseerde dienst inzake brandwonden ook een rol speelt in het kader van de dringende medische hulp.

Een tweede groep bestaat uit de vertegenwoordigers van de huisartsen.

Tenslotte zijn er de vertegenwoordigers van de brandweer en de dringende medische hulp en van de twee leden van het Verenigd College van de Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie, die bevoegd zijn voor de volksgezondheid.

**QUESTION D'ACTUALITE DE MME LEMESRE A M. THYS, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DES COMMUNICATIONS ET DE LA RENOVATION DES SITES D'ACTIVITES ECONOMIQUES DESAFFECTES, SUR L'ABATTAGE D'UN GRAND MARRONNIER AVENUE LOUISE**

**DRINGENDE VRAAG VAN MEVROUW LEMESRE TOT DE HEER THYS, MINISTER BELAST MET OPENBARE WERKEN, VERKEER EN DE VERNIEUWING VAN AFGEDANKTE BEDRIJFSRUIMTEN, OVER HET VELLEN VAN EEN GROTE KASTANJEBOOM OP DE LOUZALAAN**

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

**Mme Lemesre.** — Monsieur le Président, j'avais adressé ma question à M. Gosuin car je considérais qu'il s'agissait d'une atteinte à l'environnement. Vous m'avez renvoyée à M. Thys. Je suppose donc que c'est lui qui est responsable de l'abattage. (*Sourires sur de nombreux bancs.*)

Quoi qu'il en soit, ce grand marronnier de l'avenue Louise, à hauteur de l'immeuble n° 445, a été abattu un jour férié sans autre forme de procès alors qu'il était parfaitement sain et qu'il ne menaçait nullement la circulation. Ce qui est plus grave: comment un tel abattage a-t-il pu avoir lieu sans avertissement, sans délivrance de permis de bâtir par la Ville de Bruxelles?

Je répercute ici une question de mon Collègue Hatry au Conseil communal de la Ville de Bruxelles. L'échevin lui a répondu clairement qu'il n'y avait pas eu de permis de bâtir. Je me tourne donc vers les Ministres régionaux afin de savoir si c'est bien un service régional qui a procédé à cet abattage et au «dessouchage» puisqu'il y a encore à cet endroit un trou béant. S'il ne s'agit pas d'un service régional, il y a eu acte de piratage et il convient alors de prendre d'autres mesures.

**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, je partage le courroux de notre honorable Collègue. Dès que j'ai eu connaissance de la question, je me suis enquis auprès de notre administration. Je voudrais rassurer l'intervenante: ce marronnier a été abattu avant que je n'exerce des compétences sur l'administration de l'équipement et du développement. En revanche, l'abattage ayant été réalisé, l'administration nationale précédente avait laissé des souches. Nous avons donc décidé en mars 1991 de «dessoucher» à neuf endroits sur l'avenue Louise pour permettre de replanter des arbres vigoureux, opération prévue pour la semaine prochaine. Ces travaux se font en parfaite connaissance de l'Administration de la Ville de Bruxelles.

Chacun remarquera, Monsieur le Président, Chers Collègues, que nous faisons de gros efforts afin d'assurer une gestion adéquate de toutes les plantations d'alignement. Nous sommes en train de remédier à ce qui avait été mal fait précédemment.

Je le répète, je partage l'indignation de Mme Lemesre. Nous demandons toujours, en ce qui nous concerne, depuis la régionalisation, les permis de bâtir nécessaires dans le contexte de l'urbanisme. Il s'agissait ici d'un «dessouchage», conséquence d'un abattage précédent.

**M. le Président.** — La parole est à Mme Lemesre.

**Mme Lemesre.** — Permettez-moi une brève mise au point, Monsieur le Président. Le Ministre n'a pas répondu tout à fait à ma question. «Mon» arbre était situé à hauteur du 445. J'ai un témoin oculaire en la personne de Paul Hatry... (*Rires.*) Cet abattage a eu lieu le 11 novembre.

**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. — Je ne mets pas en doute vos propos, Madame, et ne puis avancer de témoin oculaire. Soyez assurée que les documents dont je dispose, et notamment des plans, corroborent la réponse que je viens de vous donner. Je suis prêt à rencontrer le Ministre Hatry pour lui prouver la véracité du rapport fait par mon administration.

**QUESTION D'ACTUALITE DE MME LEMESRE A M. GOSUIN, MINISTRE DU LOGEMENT, DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA CONSERVATION DE LA NATURE ET DE LA POLITIQUE DE L'EAU, ET M. HOTYAT, SECRETAIRE D'ETAT ADJOINT AU MINISTRE-PRESIDENT, SUR LE DEVERSAGE DE BOUES PAR DES VEHICULES DE «BRUXELLES-PROPRETE» SUR UN TERRAIN A NEDER-OVER-HEEMBEEK**

**DRINGENDE VRAAG VAN MEVROUW LEMESRE TOT DE HEER GOSUIN, MINISTER BELAST MET HUISVESTING, LEEFMILIEU, NATURBEHOUD EN WATERBELEID, EN DE HEER HOTYAT, STAATSSECRETARIS TOEGEOGD AAN DE MINISTERVOORZITTER, OVER HET STORTEN VAN SLIJK DOOR VOERTUIGEN VAN «NET BRUSSEL» OP EEN TERREIN TE NEDER-OVER-HEEMBEEK**

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

**Mme Lemesre.** — Monsieur le Président, la Région procède actuellement au déversement d'une boue fortement polluée puisqu'elle est constituée des déchets du balayage des artères de la ville par les camions balayeurs du service des missions nouvelles Bruxelles-Propreté, déversement sur un terrain situé 198, chaussée de Vilvorde, à Neder-Over-Heembeek. Ce terrain appartient à la Région, initialement à l'Agglomération. Il servait à stocker des bouteilles, des papiers, des conteneurs actuellement. Maintenant, la Région y déverse donc cette boue qui contient notamment de l'oxyde de carbone, mais elle ne semble pas avoir demandé d'autorisation à la Ville de Bruxelles pour ce déversement de type toxique. L'IBGE — et je me tourne plus spécialement vers le Ministre responsable de l'Environnement — ne semble pas avoir été chargé d'étudier la teneur de cette boue ni les conséquences de ce déversement sur ce terrain. Or, celui-ci étant en pente, les boues peuvent dévaler jusqu'à la chaussée, de même qu'elles peuvent s'infiltrer dans la terre et contaminer la nappe phréatique. A mon sens, il s'agit d'un déversement clandestin de la Région bruxelloise sur un terrain de la Ville de Bruxelles puisque, je le répète, il n'a fait l'objet d'aucune autorisation de celle-ci pas plus que d'une enquête *commodo et incommodo*. J'attends donc des éclaircissements.

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



**M. Hotyat**, Secrétaire d'Etat adjoint au Ministre-Président.  
— Monsieur le Président, Chers Collègues, je répondrai également au nom de mon Collègue, M. Gosuin.

L'intervention de l'agence «Bruxelles-Propreté» assure une meilleure propreté des voiries de ses zones d'intervention. Bien évidemment, les réservoirs des engins mécanisés, récemment mis en service, où se retrouvent eaux, boues, papiers, feuilles mortes et — vous m'en excuserez — crottes de chien, doivent être vidangés. Toutes les communes qui utilisent de tels engins, rencontrent une difficulté pratique qu'il ne faut ni exagérer, ni nier. La mise en place d'une station régionale d'épuration des eaux y apportera normalement une solution définitive.

Mon cabinet a, en décembre dernier, demandé à «Bruxelles-Propreté» que soit apportée la meilleure solution, à la fois pragmatique et légale, pendant la période transitoire actuelle. Vu l'intérêt que vous manifestez, je me suis enquis de l'état du dossier. Nos «balayures» sont effectivement déposées sur une de nos terrains où elles séchent avant d'être évacuées vers une destination appropriée, par exemple, une décharge. On peut y voir quelques mètres cubes en dépôt, essentiellement des feuilles mortes.

En ce qui concerne l'aspect réglementaire, nous nous situons à l'intersection de la législation sur les déchets et de celle relative aux eaux usées. Les experts concluent déjà que le règlement général sur la protection du travail n'est pas d'application et que dans l'hypothèse où il y aurait lieu de recourir à la loi du 26 mars 1971 sur la protection des eaux de surface, il appartiendrait au service compétent de l'Administration régionale d'intervenir. Il n'y a donc, au stade actuel de l'analyse juridique, ni enquête publique, ni autorisation des autorités communales à obtenir en vertu du RGPT. L'Agence «Bruxelles-Propreté» poursuit l'examen du dossier en liaison avec les spécialistes de l'ARNE et de l'IBGE.

En ce qui concerne la protection de l'environnement, gardons à l'esprit qu'en l'absence de balayage, la pluie entraîne depuis toujours ces détritiques dans les caniveaux et égouts. Il n'y a donc pas manifestement là un problème urgent nouveau. La seule urgence, nous paraît-il, est d'améliorer la propreté des voiries, ce à quoi l'Agence s'emploie.

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

**Mme Lemesre.** — Je constate donc que vous n'avez pas demandé l'autorisation à la Ville et que lorsqu'il s'agit d'intersection nous avons affaire à une politique de deux poids, deux mesures. En effet, quand il s'agit du secteur privé, vous imposez enquêtes et permis, tandis que vous, Région, vis-à-vis de la commune, — que vous êtes souvent prompt à sermonner — vous ne vous adressez pas à elle pour demander l'autorisation pour un tel déversage.

**M. Hotyat**, Secrétaire d'Etat adjoint au Ministre-Président.  
— Je crois que vous avez mal compris ma réponse. Je vous ai expliqué qu'en fait, d'après l'analyse des experts juridiques, la commune n'est pas compétente dans cette affaire.

**QUESTION D'ACTUALITE DE M. DE MARCKEN DE MERKEN A M. CHABERT, MINISTRE DES FINANCES, DU BUDGET, DE LA FONCTION PUBLIQUE ET DES RELATIONS EXTERIEURES, SUR LES RETOMBÉES POUR LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE DE LA RECENTE LOCATION PAR LE PARLEMENT EUROPEEN DU CENTRE INTERNATIONAL DES CONGRES**

**DRINGENDE VRAAG VAN DE HEER DE MARCKEN DE MERKEN TOT DE HEER CHABERT, MINISTER BELAST MET FINANCIEN, BEGROTING, OPENBAAR AMBT EN EXTERNE BETREKKINGEN, OVER DE GEVOLGEN VOOR HET BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJK GEWEST VAN DE RECENTE HUUR DOOR HET EUROPEES PARLEMENT VAN HET INTERNATIONAAL CONGRESCENTRUM**

**M. le Président.** — La parole est à M. de Marcken de Merken pour poser sa question.

**M. de Marcken de Merken.** — Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, le Parlement européen a loué officiellement, avec option d'achat, le 10 janvier de cette année, le Centre international des Congrès dont le Ministre Thys était un des acteurs prophétiques. Le Ministre concerné peut-il nous informer des différentes retombées de la conclusion de ce contrat sur la Région de Bruxelles-Capitale? Peut-il également nous préciser s'il a eu connaissance des principales modalités de cette convention?

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

**M. Chabert**, Ministre des Finances, du Budget, de la Fonction publique et des Relations extérieures. — Monsieur le Président, Chers Collègues, je dois tout d'abord rappeler à l'honorable membre que la location avec option d'achat, signée par le Parlement européen, du Centre international des Congrès a été conclue avec une société de droit privé dans laquelle la Région de Bruxelles-Capitale n'a aucune participation.

L'Exécutif n'a été mêlé d'aucune façon à la négociation du contrat et n'en connaît par conséquent pas les modalités, sinon celles que l'honorable membre a pu lire, comme nous, dans la presse.

Ces précisions étant apportées, il y a lieu de se réjouir de cette signature qui renforce la place de Bruxelles comme siège central décisionnel de la Communauté européenne.

Cette nouvelle situation s'harmonise parfaitement avec la politique tant de l'Etat national que de la Région qui se veut un lieu d'accueil pour toutes les institutions internationales souhaitant s'établir sur son territoire.

L'impact de la décision du Parlement européen ne manquera pas d'engendrer des effets très bénéfiques pour la Région de Bruxelles-Capitale et d'ailleurs pour l'ensemble du pays.

Je voudrais enfin ajouter que la présence plus marquée du Parlement européen dans notre Région impose à l'Exécutif et à ce Conseil de veiller de manière accrue, d'une part, à la qualité de l'accueil et, d'autre part, à une intégration harmonieuse de cette nouvelle donne dans le tissu urbain pour le plus grand profit de nos hôtes et de la population de notre Région.

**QUESTION D'ACTUALITE DE M. PATERNOSTER A M. THYS, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DES COMMUNICATIONS ET DE LA RENOVATION DES SITES D'ACTIVITES ECONOMIQUES DESAFFECTES, SUR LA PROLONGATION DE LA LIGNE DE TRAM 18**

**DRINGENDE VRAAG VAN DE HEER PATERNOSTER TOT DE HEER THYS, MINISTER BELAST MET OPENBARE WERKEN, VERKEER EN DE VERNIEUWING VAN AFGEDANKTE BEDRIJFSRUIMTEN, OVER DE VERLENGING VAN TRAMLIJN 18**

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

**M. Paternoster.** — Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, Mesdames, Messieurs, la STIB a prévu de prolonger

la ligne de tram 18 depuis la place Saint-Denis à Forest jusqu'au square Maurice Raindorf situé au carrefour Dieweg-avenue Wolvendael à Uccle.

Une pétition circule dans ce quartier proposant le prolongement jusqu'au Fort Jaco, terminus actuel de la ligne 92, soit un prolongement supplémentaire d'environ 2,3 km.

Ne serait-il pas souhaitable de prolonger cette ligne de plus ou moins un kilomètre jusqu'à la future ligne RER — halte de Saint-Job — située au carrefour de l'avenue Carsoel et rue de la Pêcherie, comme proposé dans la presse ces derniers jours?

**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, tout d'abord, je remercie l'honorable membre pour sa question.

L'objectif du prolongement proposé est de rétablir une relation tramway entre Forest et Uccle-Danco via la rue de Stalle, et ce à la demande des deux communes, celles de Forest et d'Uccle.

Vu le réaménagement récent de la Place Danco par la commune d'Uccle, il n'était pas possible d'y établir un terminus. En accord avec la commune d'Uccle, il a été décidé de l'implanter le plus près possible de Danco en fonction des possibilités techniques soit au Dieweg.

La halte Saint-Job à laquelle fait allusion notre Collègue est déjà desservie par les lignes 92 — tram — et 43 et 60 — autobus — et les lignes vicinales.

Dès lors, il ne paraît pas possible en termes d'exploitation, et nécessaire en termes de service, que nous examinions une autre prolongation pour le moment vers cette halte.

**QUESTION D'ACTUALITE DE M. MOUREAUX A M. VAN EYLL, SECRETAIRE D'ETAT ADJOINT AU MINISTRE DU LOGEMENT, DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA CONSERVATION DE LA NATURE ET DE LA POLITIQUE DE L'EAU, SUR LA DEMOLITION DE PLUSIEURS IMMEUBLES PLACE DES BARRICADES**

**DRINGENDE VRAAG VAN DE HEER MOUREAUX TOT DE HEER VAN EYLL, STAATSSECRETARIS TOEGEVOEGD AAN DE MINISTER BELAST MET HUISVESTING, LEEFMILIEU, NATUURBEHOUD EN WATERBELEID, OVER DE AFBRAAK VAN VERSCHILLENDE GEBOUWEN OP HET BARRICADENPLEIN**

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

**M. Moureaux.** — Monsieur le Président, je n'ai certainement pas été le seul dans cette Assemblée à me réjouir en apprenant la désignation du nouveau Secrétaire d'Etat M. van Eyll et en prenant connaissance de ses attributions. En effet, nous étions nombreux à penser que celles-ci lui permettraient de consacrer son temps et une attention soutenue à la protection des monuments et des sites. Et, ô désespoir! A peine est-il installé que, patatras! Des monuments classés tombent sous la pioche des démolisseurs!

Je suis vraiment inquiet. Il a été dit que l'Etat national ne classait pas beaucoup et que Bruxelles était mal protégée. C'est vrai. Cependant, avant la création de la Région, le 8 août 1988 exactement, M. Tobbacq «soi-même» a — enfin! — fait classer 48 immeubles à Bruxelles dont la place des Barricades, les façades et toitures des maisons qui se trouvent autour de cette place, boulevard Bischoffsheim, les deux angles.

Vous venez de dire, Monsieur Thys, que le rôle de la Région était de cicatriser ce qui avait été mal fait précédemment. Cependant, dans le cas présent, il ne s'agit plus de cicatrices mais de plaies béantes! On casse trois ans plus tard ce qui venait d'être protégé par un arrêté de classement vraiment indispensable! Je ne dois pas être le seul à penser de la sorte. Je vois à son banc le Secrétaire d'Etat, M. Ancaux, qui lui aussi connaît bien cette place. C'est un des plus hauts lieux de Bruxelles, qui mérite un respect considérable, ne serait-ce que sur le plan de l'urbanisme et de l'histoire et cela, pour ceux qui connaissent bien l'histoire de la dernière guerre mondiale, du fameux «faux Soir» et des anecdotes qui l'entourent. C'est donc un lieu qui tient à la conscience collective et vous avez laissé, je ne sais par quelle distraction, détruire, ses façades et ses toitures.

Il paraît que vous allez rétablir les lieux dans l'état qui était le leur avant le classement. Car celui-ci aurait été fait à tort les bâtiments n'étant pas dans leur état d'origine. Je vous signale qu'un arrêté de classement protège les immeubles tels qu'ils se trouvent.

**M. Simonet.** — Vous dépassez votre temps de parole!

**M. Moureaux.** — Je crois disposer de cinq minutes.

**M. Simonet.** — Cinq minutes pour la question et pour la réponse!

**M. Moureaux.** — En fait, Monsieur Simonet, j'essaie de respecter le règlement qui consiste à ne pas lire un papier. Il y a toujours un revers aux médailles. Fatalement, il est plus difficile d'être bref lorsqu'on improvise!

En fait, Monsieur le Ministre, je voudrais que vous nous disiez très brièvement que cela ne se reproduira plus et que c'est intolérable. Je n'entrerais pas dans des détails juridiques puisqu'il s'agit ici d'une question d'actualité. Cependant, lorsque vous nous demandez de discuter une nouvelle législation avec des listes de protection, le *minimum minimorum* est que vous ne laissiez pas abattre des façades, des toitures et des monuments classés sans qu'un véritable débat soit organisé à propos de ce qui doit être fait!

Il est trop tard à présent pour réparer ce qui a été détruit en 24 heures, mais pour l'avenir, je vous demande des engagements fermes!

**M. le Président.** — La parole est à M. van Eyll, Secrétaire d'Etat.

**M. van Eyll,** Secrétaire d'Etat adjoint au Ministre du Logement, de l'Environnement, de la Conservation de la Nature et de la Politique de l'Eau. — Monsieur le Président, M. Moureaux a évoqué ce qui aurait pu être une distraction de ma part. Dois-je informer le Conseil... (*Le groupe Ecolo interrompt le Secrétaire d'Etat et lui reproche de lire un texte.*)

Je prends lecture d'un certain nombre de notes mais je n'ai pas l'intention de lire un texte.

M. Moureaux a donc fait allusion à la distraction. Puis-je informer le Conseil que ce dossier a reçu un avis favorable le 17 octobre 1991 du Collège des bourgmestre et échevins de la Ville de Bruxelles? Jusqu'à preuve du contraire, j'ai été désigné le 17 décembre. Le 25 octobre 1991, la Commission des Monuments et des Sites a émis un avis favorable avec quelques réserves. Enfin, un arrêté de l'Exécutif du 20 novembre 1991 a autorisé les travaux de démolition et de reconstruction, en reprenant ces réserves.

Nous partageons l'émoi de M. Moureaux dans la mesure où il est difficile de voir un joyau de la ville être la proie des démolisseurs, même si c'est pour de bonnes raisons, surtout si on les ignore. Un travail d'information aurait manifestement dû être fait préalablement. Je m'en suis chargé, malheureusement un peu tard, après les coups de pioche. Aujourd'hui, l'information a donc été donnée.

J'en viens à l'aspect juridique.

La Commission royale des Monuments et des Sites consultée a jugé pouvoir émettre un avis favorable non pas sur base de l'article 14 de la loi de 1931, article qui règle la procédure du déclassement, mais sur base de l'article 3 de ladite loi.

La question est de savoir si la Région a respecté les procédures prévues par l'article 3, à savoir l'avis favorable du Collège — je vous en ai communiqué la date —, l'avis favorable de la Commission royale des Monuments et des Sites, l'instance qui a introduit le dossier de classement de la place des Barricades — elle connaît les excellentes raisons qui l'ont amenée à émettre un avis favorable — et enfin, l'arrêté de l'Exécutif, ce dernier a été pris en bonne et due forme.

Il apparaît donc que la décision a été prise en toute légalité. Celle-ci est-elle opportune? Il semble qu'à la fois les autorités de la ville et les autorités compétentes en matière de Monuments et de Sites ont recommandé cette solution.

Si vous n'avez pas lu la presse à ce sujet, je tiens à préciser que la maison qui est démolie actuellement a été construite en 1910, après que les autorités de l'époque eurent autorisé la démolition d'une maison qui était, elle, complètement dans le style de l'ensemble de la place. La maison détruite ne respectait pas le style de la place. Les conditions mises dans l'avis de la Commission royale des Monuments et des Sites et reprises par l'Exécutif obligent les maîtres de l'ouvrage à reconstruire la maison exactement dans le style néo-classique de la place.

C'est la raison pour laquelle la Commission royale des Monuments et des Sites, dont on sait combien elle est jalouse des joyaux de la Ville de Bruxelles, a émis un avis favorable.

**M. le Président.** — La parole est à M. Moureaux.

**M. Moureaux.** — Monsieur le Président, j'émettrai les considérations suivantes :

1° Je n'ai pas reçu d'engagement de l'Exécutif qu'il fera à l'avenir plus attention, et je le regrette.

2° Je crois qu'il est tout à fait incompréhensible qu'une Commission des Monuments et des Sites donne des avis aussi contradictoires à trois ans d'intervalle. Le classement s'effectue sur son avis et elle affirme maintenant qu'elle n'aurait pas dû classer, protéger ce bâtiment puisqu'il s'agissait d'un faux!

3° L'article 3 de la loi de 1931 permet d'apporter des changements et non de démolir entièrement un bâtiment classé.

**M. Cools.** — Il n'y a pas de réplique dans les questions d'actualité!

**M. Moureaux.** — Un droit de réplique d'une minute est prévu par le règlement, Monsieur Cools.

Je considère que la réponse du Secrétaire d'Etat n'est pas satisfaisante et j'espère avoir l'occasion d'en reparler en commission.

**M. le Président.** — La parole est à M. van Eyll, Secrétaire d'Etat.

**M. van Eyll,** Secrétaire d'Etat adjoint au Ministre du Logement, de l'Environnement, de la Conservation de la Nature et de la Politique de l'Eau. — Monsieur le Président, permettez-moi de compléter ma réponse afin de défendre l'honorabilité de la Commission royale des Monuments et des Sites, qui me semble être composée de personnes compétentes, et afin de prouver qu'elle n'a pas commis d'acte sacrilège.

Si la Commission n'avait pas classé ce bâtiment, on pouvait construire n'importe quoi sur cet emplacement en dehors de la logique des Monuments et des Sites. Si la Commission l'avait déclassé à l'occasion de la procédure évoquée plus haut, les travaux ultérieurs auraient pu échapper à ses exigences. Grâce à la procédure adoptée, la reconstruction se fera selon la logique des Monuments et Sites.

**M. le Président.** — Pour respecter la procédure des questions d'actualité, je propose que le débat soit poursuivi en Commission.

Je vous propose d'interrompre brièvement la séance du Conseil pour procéder au vote nominatif prévu dans le cadre de l'assemblée réunie.

Ik stel voor de vergadering van de Brusselse Hoofdstedelijke Raad even te schorsen om de vergadering van de Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie te openen.

— *La séance est suspendue à 16 h 45.*

*De vergadering wordt geschorst om 16 u. 45.*

— *La séance est reprise à 16 h 50.*

*De vergadering wordt hervat om 16 u. 50.*

**M. le Président.** — La séance est reprise.

*De vergadering is hervat.*

## 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 M. ADRIAENS A M. PICQUE, MINISTRE-PRESIDENT DE L'EXECUTIF, CONCERNANT «LE PROJET DE CONSTRUCTION D'UN HOTEL AVENUE DU MAELBEEK»**

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ADRIAENS AAN DE HEER PICQUE, MINISTER-VOORZITTER VAN DE EXECUTIEVE, BETREFFENDE «EEN BOUWPROJECT VOOR EEN HOTEL OP DE MAALBEEKLAAN»**

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

**M. Adriaens.** — Monsieur le Président, avant de poser ma question, je me permettrai de regretter l'absence de hiérarchie

entre les différents types de travaux de notre assemblée. Les questions orales sont toujours repoussées après les votes et l'on a pu constater, une fois de plus, que les questions d'actualité qui devraient être brèves donnent lieu à de véritables interpellations. Ce n'est pas ce qui est prévu au règlement et je regrette que celui-ci ne soit pas suivi.

La question que je désire poser à M. le Ministre-Président concerne une demande de certificat d'urbanisme numéro 2, déposée dans l'intention de construire un hôtel de 250 chambres à l'angle de l'avenue du Maelbeek et de la chaussée de Wavre.

Une Commission de concertation s'est réunie et la décision des participants fut la suivante: la commune d'Ixelles était favorable, la SDRB s'est abstenue, l'Exécutif et l'administration de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire ont voté négativement.

La raison du vote négatif des responsables régionaux était le non-respect de la circulaire ministérielle sur les hôtels.

Je souhaite poser quatre questions à M. le Ministre-Président.

1) Peut-il me confirmer que l'Exécutif s'opposera toujours fermement à tout projet de construction d'un hôtel à l'endroit précité?

2) Pourquoi les délégués de l'Exécutif n'ont-ils fait référence qu'à la circulaire sur les hôtels, alors qu'il aurait été plus significatif de parler du fait que le projet était situé dans la zone d'intervention prioritaire numéro 8 de l'étude Espace Bruxelles Europe?

3) Si tout se passe bien, l'Exécutif va se contenter de repousser le projet d'hôtel, mais que fait-il pour respecter ses promesses de revitalisation des quartiers habités qui entourent l'Espace Bruxelles Europe? Où sont les réalisations concrètes?

4) Quelle est la position de l'Exécutif vis-à-vis de la SDRB? Celle-ci s'est, en effet, contentée de s'abstenir sur ce projet, alors que cette administration est théoriquement chargée de concrétiser la réalisation des projets destinés à protéger les habitants de l'extension des bâtiments à finalité européenne. L'Exécutif ne devrait-il pas décider de choisir d'urgence un organisme distinct de la SDRB pour prendre en charge les actions de rénovation urbaine dans les zones d'interventions prioritaires? Non seulement, la SDRB ne fait rien de positif, mais, de plus, elle ose s'abstenir quand des projets déments menacent les habitants des quartiers qui entourent l'Espace Bruxelles Europe.

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

**M. Picqué, Ministre-Président de l'Exécutif.** — En réponse aux questions de notre honorable Collègue, je puis dire que:

1. je m'oppose, dans le cadre de mes compétences en matière d'aménagement du territoire et d'urbanisme, à l'hôtel de 250 chambres prévu à l'angle de la rue du Maelbeek et de la chaussée de Wavre. En d'autres termes, aucun permis de bâtir ne sera délivré pour cette affectation. J'ai d'ailleurs communiqué par courrier ma position aux communes concernées et à l'investisseur à plusieurs reprises, et ce, il y a déjà plus de six mois;

2. l'avis défavorable rendu en concertation le 30 octobre 1991 par les délégués de l'Exécutif et l'administration de l'Urbanisme pour la non-conformité du projet à la circulaire sur les établissements hôteliers reposait sur des considérations

urbanistiques, telles que prévues dans le cadre de la procédure de la Commission de concertation;

3. l'objectif de revitalisation des quartiers habités dans les zones d'intervention prioritaire de l'Espace Bruxelles Europe, notamment dans la ZIP numéro 8, est confirmé. En effet, l'option habitat est concrétisée dans la mission de rénovation urbaine confiée à la SDRB sur la zone en vue d'y offrir du logement pour une population à revenus moyens. Je puis vous signaler que la demande de certificat d'urbanisme numéro 2 en la matière va être incessamment introduite par la SDRB. Ceci répond à la politique régionale en la matière, ainsi qu'aux objectifs planologiques de l'étude Espace Bruxelles Europe;

4. bien que, formellement, les membres de la Commission de concertation soient mandatés par leur propre institution et y remettent avis dans le cadre de ce mandat, j'ai partagé votre étonnement quant à l'abstention de la SDRB en séance du 30 octobre 1991. J'ai fait part de ma remarque aux autorités de la SDRB, leur rappelant la mission de rénovation que l'Exécutif leur a confiée dans cette zone. Mon étonnement était d'autant plus manifeste que la SDRB a précisément un rôle spécifique à jouer dans la zone Bruxelles-Europe.

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

**QUESTION ORALE DE M. SIMONET A M. PICQUE, MINISTRE-PRESIDENT DE L'EXECUTIF, CONCERNANT «LA NON-CREATION PAR L'EXECUTIF DES OUTILS DE SA POLITIQUE DE PLANIFICATION ET D'URBANISME»**

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER SIMONET AAN DE HEER PICQUE, MINISTER-VOORZITTER VAN DE EXECUTIEVE, BETREFFENDE «DE NIET-AANWENDING DOOR DE EXECUTIEVE VAN DE MIDDELLEN VOOR HAAR PLANNINGS- EN STEDEBOUWKUNDIG BELEID»**

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

**M. Simonet.** — Monsieur le Président, Messieurs les Ministres, Chers Collègues, l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale a fait adopter, à la hussarde, par notre Conseil son projet d'ordonnance organique de la planification et de l'urbanisme. On se souviendra, en effet, que c'est dans la précipitation, à la veille des vacances parlementaires et pendant d'éprouvantes séances de nuit, que la majorité de notre assemblée a adopté le texte de l'Exécutif.

L'opposition — le groupe PRL en particulier — avait, il y a six mois, invité le gouvernement régional à faire preuve de davantage de pondération et de réflexion avant de figer en termes de loi une matière aussi importante pour notre Région. Il n'y avait, hélas, rien à faire! Non seulement l'Exécutif avait négligé les avis émis par les partenaires économiques et sociaux, par les acteurs de terrain de l'urbanisme bruxellois et par les responsables communaux, mais il avait également, sur plusieurs points importants amendés lors des débats en Commission, refusé de consulter le Conseil d'Etat, ce que demandait le PRL, sous prétexte qu'il était urgent de modifier la loi de 1962 et donc de voter son ordonnance.

Or, que constatons-nous aujourd'hui? Six mois après ce vote bâclé, acquis à l'arraché, l'Exécutif n'a encore soumis à

notre Conseil aucun des outils de sa politique de planification et d'urbanisme.

Quand on pense que le programme de l'Exécutif en matière d'aménagement du territoire était qualifié par MM. Picqué et Hotyat d'acte politique le plus important de la législature régionale, on s'étonne de ne plus entendre parler du plan régional de développement ou du plan régional d'affectation des sols.

A l'urgence et à la surexcitation de l'Exécutif d'il y a six mois paraissent avoir succédé l'apathie, l'inertie et, pour tout dire, l'absence de projet cohérent pour l'urbanisme à Bruxelles.

Le Ministre-Président peut-il nous indiquer quand son Exécutif disposera enfin des instruments — annoncés — de son action en matière d'urbanisme et surtout quand, alors que nous avons déjà dépassé la moitié de la législature régionale, le Conseil régional aura enfin connaissance de ces outils que l'on nous présente comme fondamentaux pour l'aménagement du territoire à Bruxelles?

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

**M. Picqué, Ministre-Président de l'Exécutif.** — Monsieur le Président, Chers Collègues, M. Simonet, qui a effectivement suivi avec attention les débats parlementaires relatifs à l'ordonnance sur l'urbanisme, doit se rappeler que la réponse à sa question se trouve formellement dans le texte même de l'ordonnance :

— à l'article 210, qui précise que l'ordonnance entrera en vigueur pour le 1<sup>er</sup> juillet 1992; ceci afin de permettre l'élaboration des arrêtés d'exécution nécessaires à son fonctionnement;

— à l'article 203, qui prévoit que le premier plan régional de développement doit être adopté dans les deux ans de l'entrée en vigueur de l'ordonnance, ce qui indique bien que l'ordonnance ne produira ses effets que dans la seconde moitié de la législature. Pour tenir compte de ce fait, le paragraphe 2 de cet article précise que «l'Exécutif peut décider par arrêté motivé que le premier plan régional de développement pourra poursuivre tous ses effets pendant la durée de la législature qui suit directement celle au cours de laquelle il a été arrêté»;

— à l'article 30, qui prévoit qu'une modification du plan régional d'affectation du sol, ex-plan de secteur, ne peut découler que de dispositions du plan régional de développement imposant une telle modification, ceci afin de marquer clairement le lien hiérarchique entre ces deux plans.

A ce jour donc, rien ne permet de nous reprocher une quelconque inertie, d'autant que l'élaboration des arrêtés d'exécution est en cours avec l'aide de l'administration et que je veillerai à ce que ceux-ci entrent en vigueur en temps voulu.

Pour ce qui est de l'élaboration du plan régional de développement, la phase d'analyse — je rappelle, à cet égard, que de nombreuses études sectorielles ont été menées à notre demande — en est au stade de la synthèse.

Enfin, le projet de plan régional de développement devrait être arrêté par l'Exécutif dans le courant du premier trimestre 1993.

Le plan régional d'affectation du sol, quant à lui, ne devrait être élaboré qu'après l'adoption du plan régional de développement.

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

**M. Simonet.** — Monsieur le Président, je constate que le Ministre-Président reconnaît lui-même que l'urgence et la précipitation du mois de juillet n'étaient pas justifiées.

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

#### QUESTION ORALE DE M. GALAND A M. PICQUE, MINISTRE-PRESIDENT DE L'EXECUTIF, CONCERNANT «LA TOUR NOIRE A BRUXELLES-VILLE»

#### MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GALAND AAN DE HEER PICQUE, MINISTER-VOORZITTER VAN DE EXECUTIEVE, BETREFFENDE «DE ZWARTE TOREN TE BRUSSEL-STAD»

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

**M. Galand.** — Monsieur le Ministre-Président, c'est suite à la démolition des magasins Esders que le site de la Tour Noire à Bruxelles-Ville a été dernièrement dégagé. Il s'agit là d'un des éléments les plus importants de la première enceinte de Bruxelles et donc d'un des bâtiments les plus anciens et les plus symboliques de la ville.

L'idée a germé dans l'esprit de certains de profiter de la situation actuelle de la Tour pour lui redonner un environnement la mettant pleinement en valeur, par exemple en l'entourant d'un espace de verdure et de délassement.

A cet effet, Monsieur le Ministre-Président, une procédure d'expropriation ne pourrait-elle être entamée à l'encontre des actuels propriétaires?

Plus généralement, nous pensons que les pouvoirs publics actuels devraient se doter de moyens financiers suffisants visant à la mise en valeur du patrimoine bruxellois. Et nous comptons sur vous, Monsieur le Ministre-Président, pour que l'avenir de la Tour Noire ne devienne une sombre affaire. (*Hilarité.*)

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

**M. Picqué, Ministre-Président de l'Exécutif.** — Monsieur le Président, je précise que l'espace actuellement dégagé qui entoure la Tour Noire a fait l'objet d'une demande de certificat d'urbanisme numéro 2 qui vise, en effet, à la construction d'un immeuble sur le site. Ce certificat d'urbanisme devrait être délivré dans les tout prochains jours par la Ville de Bruxelles et ce, en reprenant l'avis conforme et favorable de notre fonctionnaire délégué, mais sous réserve :

1<sup>o</sup> de revoir l'architecture, en affirmant le rythme vertical de la façade en en traitant de façon mineure le niveau inférieur;

2<sup>o</sup> de prévoir toutes les mesures utiles à la sauvegarde des vestiges de la première enceinte, qui seraient découverts en cours de travaux. A cet effet, il a été précisé aux demandeurs de prendre contact avec la Commission royale des Monuments et Sites pour mettre au point les mesures adéquates;

3<sup>o</sup> d'élaborer un projet d'aménagement spécifique pour les abords de la Tour Noire répondant à un souci d'accessibilité et d'intégration.

On peut donc constater qu'une construction à cet endroit devrait être conçue de manière à valoriser la Tour Noire.

Il est vrai qu'il a été question d'une éventuelle procédure d'expropriation. Nous considérons toutefois que le coût d'une telle opération est très important et qu'il est possible d'assurer la construction de cet îlot dans le cadre de la mise en valeur et du développement de cette partie du cœur de la ville.

Par ailleurs, en ce qui concerne l'augmentation des moyens financiers des pouvoirs publics pour la mise en valeur du patrimoine bruxellois, je renvoie au projet d'ordonnance relatif à la protection des Monuments et Sites, déposé sur le bureau de ce Conseil, et qui relève des compétences de notre Collègue, le Secrétaire d'Etat Didier van Eyll.

Je voudrais ajouter que m'étant rendu sur place, afin de savoir si nous pouvions y aménager un espace qui aurait mieux dégagé et mis en valeur la Tour Noire, j'ai constaté qu'une telle démarche n'était pas du tout non fondée et qu'elle se heurtait à des obstacles financiers qui nous ont amenés à prendre nos responsabilités. Néanmoins, je puis vous garantir de l'extrême vigilance qui sera la nôtre afin que ce bâtiment, ce monument soit mis en valeur dans le cadre du lotissement de l'îlot.

**M. le Président.** — La parole est à M. Galand.

**M. Galand.** — Monsieur le Président, je voudrais dès lors demander si le Ministre-Président veillera à ce que la perspective reste au moins dégagée. En effet, une ville se construit non seulement par une accessibilité immédiate de ses vestiges et de ses monuments mais également par les perspectives qui se dégagent en enfilade de monuments, d'espaces publics à valoriser.

**M. Picqué,** Ministre-Président de l'Exécutif. — Nous serons attentifs à cette exigence.

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

**QUESTION ORALE DE M. SIMONET A M. PICQUE, MINISTRE-PRESIDENT DE L'EXECUTIF, ET A M. GRIJP, MINISTRE DE L'ECONOMIE, CONCERNANT «LES CONTACTS EVENTUELS AVEC LE MINISTRE DES AFFAIRES ECONOMIQUES AFIN D'ASSURER LA SURVIE DES EPICERIES NOCTURNES»**

**QUESTION ORALE JOINTE DE M. LEMAIRE, CONCERNANT «LA NECESSITE D'UNE CONCERTATION AVEC LES AUTORITES NATIONALES SUR LA SITUATION DES MAGASINS DE NUIT»**

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER SIMONET AAN DE HEER PICQUE, MINISTER-VOORZITTER VAN DE EXECUTIEVE, EN AAN DE HEER GRIJP, MINISTER BELAST MET ECONOMIE, BETREFFENDE «DE MOGELIJKE CONTACTEN MET DE MINISTER VOOR ECONOMISCHE ZAKEN TENEINDE HET VOORTBESTAAN VAN DE NACHTKRUIDENIERS-ZAKEN TE VERZEKEREN»**

**TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER LEMAIRE, BETREFFENDE «DE NOODZAAK VAN OVERLEG MET DE NATIONALE OVERHEDEN OVER DE TOESTAND VAN DE NACHTWINKELS»**

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

**M. Simonet.** — Monsieur le Président, la presse s'est fait l'écho, il y a quelques jours, de la volonté affirmée du Ministère national des Affaires économiques d'assurer le respect des lois du 22 juin 1962 et du 24 juillet 1973.

Cette volonté ministérielle nationale s'est concrétisée par des visites d'inspection systématiques dans de nombreux night-shops ou épiceries nocturnes de la Région bruxelloise.

Ces commerces ouverts tard dans la nuit connaissent un succès grandissant auprès de notre population puisqu'ils permettent aux Bruxellois de s'approvisionner ou de se réapprovisionner alors que les autres magasins ont, depuis longtemps déjà, fermé leurs portes.

Ces night-shops, qui sont aujourd'hui au nombre de 150 environ, génèrent des emplois pour plusieurs centaines de personnes en Région bruxelloise. Loin de moi l'idée de blâmer une autorité qui entend assurer le respect de la loi dont elle est le garant. Il n'en est pas moins vrai que des milliers de Bruxellois ne comprendraient pas que l'on laisse mourir la quasi-totalité des commerces de nuit de la Région et que l'on supprime ainsi, d'un trait de plume administratif, plusieurs centaines d'emplois.

Ma question sera simple: des contacts ont-ils été pris par l'Exécutif avec le Ministre des affaires économiques pour qu'une solution rapide soit trouvée en vue d'assurer la survie des épiceries nocturnes?

Dans l'affirmative, quel est le premier résultat de ces contacts? Dans la négative, quelles initiatives le Ministre-Président — en charge de l'emploi — et le Ministre Grijp — en charge de l'expansion économique — envisagent-ils de prendre?

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

**M. Grijp,** Ministre de l'Economie. — Monsieur le Président, comme M. Simonet, je constate que le phénomène des magasins de nuit a pris, ces derniers temps, une réelle ampleur. Il semble que l'existence de ces magasins trouve son origine dans les modifications de nos habitudes de vie, mais également dans les changements intervenus dans l'organisation de la structure économique et sociale. Le phénomène des magasins de nuit semble se manifester principalement dans les grandes villes, à Bruxelles en particulier. Cette matière demeure de la compétence exclusive du législateur national. Dès lors, elle est régie par des lois nationales concernant les pratiques du commerce. Les lois spéciales de 1980 et de 1988 n'ont pas changé cette attribution de compétences. Quoi qu'il en soit, ces magasins de nuit répondent à un besoin nouveau. Leur émergence pose effectivement différents problèmes. Compte tenu des spécificités propres et de l'ampleur du phénomène dans notre Région, il me paraît nécessaire de prendre contact, soit avec le Ministre des Affaires économiques, soit avec le Ministre des Classes moyennes afin de tenir une réunion d'information et de concertation. J'espère pouvoir fixer cette entrevue dès après la constitution du gouvernement national.

**M. le Président.** — Chers Collègues, M. Lemaire avait déposé une question jointe portant sur le même objet que celle de M. Simonet. Pour des raisons familiales fort douloureuses, M. Lemaire s'est fait excuser. Il a chargé M. de Marcken de Merken de poser la question à sa place.

Celui-ci a-t-il des éléments à ajouter à la question de M. Simonet?

La parole est à M. de Marcken de Merken.

**M. de Marcken de Merken.** — Monsieur le Président, par respect à l'égard de M. Lemaire, j'ajouterai quelques mots afin qu'il participe également à cette question orale.

Les raisons de l'apparition de ce nouveau type de commerces sont multiples mais je ne vais pas les examiner ici. Une chose est certaine: le succès de ces commerces témoigne de leur nécessité.

M. Lemaire a principalement voulu souligner le fait que ces night-shops ont une application stricte dans notre Région de Bruxelles-Capitale.

Monsieur le Ministre, vous avez répondu indirectement à sa question qui était la suivante: l'Exécutif n'estime-t-il pas opportun de prendre contact avec les autorités nationales compétentes, notamment afin d'attirer leur attention sur les enjeux que cette question représente pour notre Région?

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

**M. Grijp,** Ministre de l'Economie. — Monsieur le Président, je pense avoir déjà donné ma réponse. Nous le ferons dès que le gouvernement national sera constitué.

**M. le Président.** — Monsieur Simonet, avez-vous une question complémentaire à poser?

**M. Simonet.** — Je n'ai pas de question complémentaire à poser, Monsieur le Président. Je souhaite simplement ajouter une précision à ce que vient de dire le Ministre. Il ne me paraît pas aussi clairement que le Ministre l'a indiqué, que la matière soit restée de compétence exclusivement nationale. Le Ministre sait, en effet, que des dérogations permettant l'ouverture des «night shops» existent dans les zones à vocation touristique. Or, le tourisme est une communautaire. Il y a donc là un problème de conflit de compétences, à tout le moins entre les Communautés française et flamande d'une part, et le gouvernement national de l'autre.

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

**M. Grijp,** Ministre de l'Economie. — Dans ce cas, on discutera également avec les Communautés, pour autant que celles-ci veuillent encore s'occuper de nous, Monsieur Simonet.

**M. Simonet.** — C'est possible du côté francophone.

**M. Grijp,** Ministre de l'Economie. — Je m'en réjouis.

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

**QUESTION ORALE DE M. ADRIAENS A M. GOSUIN, MINISTRE DU LOGEMENT, DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA CONSERVATION DE LA NATURE ET DE LA POLITIQUE DE L'EAU, CONCERNANT «DES AUTORISATIONS D'EXPLOITATION DE CENTRES DE TRI DE DECHETS»**

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ADRIAENS AAN DE HEER GOSUIN, MINISTER BELAST MET HUISVESTING, LEEFMILIEU, NATUURBEHOUD EN WATERBELEID, BETREFFENDE «DE EXPLOITATIEVERGUNNINGEN VAN AFVALSORTEERCENTRA»**

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

**M. Adriaens.** — Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, le plan régional des déchets est actuellement à l'enquête

publique mais cela justifie-t-il un immobilisme coupable voire dangereux, en matière de gestion des déchets?

Depuis des mois nous connaissons les péripéties tragiques du dossier du centre de tri de la société Demets. Mise sous scellés à l'initiative de la Ville de Bruxelles pour cause de défaut de permis d'exploiter, cette installation a donc fonctionné dans l'illégalité pendant plusieurs années.

Aujourd'hui, c'est la PJ qui met sous scellés une dizaine d'entreprises du même type (justice distributive?). Les décomptes s'accroissent donc le long de plusieurs voiries importantes.

Le Ministre peut-il me donner réponse aux questions suivantes:

1) Quelle solution d'urgence a-t-elle été prise pour que les déchets pris en charge par ces entreprises puissent continuer à être traités correctement?

2) Quelle est la situation exacte de ces entreprises? Des permis d'exploiter ont-ils été délivrés, oui ou non?

3) Quels sont les responsables de cet imbroglio dans lequel on se rejette les responsabilités? La Ville de Bruxelles? La Région? La province?

4) Des dispositions ont-elles été prises pour régulariser rapidement les irrégularités mises en évidence par l'action du parquet? Si oui, lesquelles?

**M. le Président.** — La parole est à M. Gosuin, Ministre.

**M. Gosuin,** Ministre du Logement, de l'Environnement, de la Conservation de la Nature et de la Politique de l'Eau. — Monsieur le Président, Chers Collègues, d'après mes informations sept entreprises sont concernées par les actions récentes de la police judiciaire.

Pour rappel, la police judiciaire a posé les scellés sur les entreprises en se basant sur le fait que ces entreprises poursuivent leurs activités sans permis d'exploiter, ce qui est effectivement illégal.

Passons en revue le cas de chacune de ces 7 entreprises:

— Trois d'entre elles sont situées sur le territoire de la Région flamande et dépendent donc de l'Administration régionale flamande pour ce qui concerne leur permis d'exploitation.

— Deux dossiers sont actuellement soumis à la Députation permanente de la Province qui, je vous le rappelle, délivre encore les permis d'exploitation de classe 1 en attendant la nouvelle législation sur le «Permis environnement».

— La société Demets, qui représente de loin la plus grosse entreprise d'évacuation de déchets de la Région, s'est vu octroyer en décembre 1991 un permis provisoire contenant des conditions très strictes, entre autres en ce qui concerne le charroi et la nature des déchets traités. Les conditions ont été définies par les techniciens de la commune et de l'IBGE. L'autorisation définitive fera l'objet d'une analyse détaillée par l'IBGE. La réouverture de la société Demets, a permis l'évacuation de tous les déchets «en souffrance», suite aux fermetures de ces entreprises.

— Enfin, les exploitants de la quatrième entreprise viennent seulement d'entamer les démarches afin d'introduire une demande d'exploiter.

Quant aux responsabilités respectives, je pense que chacun en porte sa part :

— à savoir les autorités publiques qui ne traitent pas toujours les dossiers avec la célérité nécessaire et ;

— les exploitants eux-mêmes, qui prennent le risque de lancer leurs activités sans en avoir l'autorisation.

Enfin, il faut également souligner la complexité de la procédure, la multiplicité des niveaux de décision (Commune, Province, Région), et l'inadaptation de la nomenclature du RGPT, en particulier en ce qui concerne ce type d'entreprise.

Comme vous le savez, afin que ce genre de retard ne puisse plus se reproduire dans notre Région et afin également de rendre la procédure plus transparente et plus simple, nous avons revu toute la législation afférente aux établissements classés dans le cadre du permis environnement et des études d'incidence qui sont actuellement examinés en Commissions du Conseil régional.

Des délais sont prévus de manière explicite dans ces textes; il ne sera dès lors plus possible pour une commune ou une administration d'accumuler un retard dans le traitement des dossiers. En outre, le niveau provincial est supprimé dans la nouvelle procédure, ce qui aura pour effet de clarifier et d'accélérer ladite procédure.

Enfin, un travail de fond est déjà entamé afin de revoir secteur par secteur les conditions d'exploitation à imposer dans un environnement urbain, et, le cas échéant, de clarifier les rubriques du RGPT, qui sont à la base de celles du permis environnement.

Parallèlement à cela, nous renforçons de manière prioritaire les moyens mis à dispositions de l'IBGE, de telle sorte que l'Institut puisse assurer le traitement de ces dossiers de manière optimale.

J'espère avoir ainsi répondu aux interrogations de l'honorable membre.

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

**QUESTION ORALE DE M. CORNELISSEN A M. GOSUIN, MINISTRE DU LOGEMENT, DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA CONSERVATION DE LA NATURE ET DE LA POLITIQUE DE L'EAU, CONCERNANT « LES IMPLICATIONS D'UN PROJET DE DIRECTIVE EUROPEENNE VISANT A MODIFIER LES REGIMES DE RESPONSABILITES ET DE GARANTIES DANS LA CONSTRUCTION »**

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER CORNELISSEN AAN DE HEER GOSUIN, MINISTER BELAST MET HUISVESTING, LEEFMILIEU, NATUURBEHOUD EN WATERBELEID, BETREFFENDE « DE GEVOLGEN VAN EEN ONTWERP VAN RICHTLIJN VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN HOUDENDE WIJZIGING VAN DE STELSLS INZAKE AANSPRAKELIJKHEID EN WAARBORGEN IN DE BOUW »**

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

**M. Cornelissen.** — Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, Chers Collègues, les services de la Commission des Communautés européennes ont travaillé à la rédaction d'une

directive visant l'harmonisation des législations nationales qui régissent les régimes de responsabilités et de garanties dans la construction.

En Belgique, comme en Espagne, en Italie, en France, au Grand-Duché de Luxembourg et aux Pays-Bas, la garantie actuelle est de dix ans. Le Royaume-Uni et l'Irlande connaissent un régime de garanties pouvant même aller jusqu'à quinze ans et plus par accord contractuel.

Le projet en cours d'élaboration tendrait à un assouplissement des contraintes pour les entrepreneurs et entraînerait une diminution du niveau de protection des consommateurs. C'est ce qui a suscité en septembre 1991 une réaction très critique du CECODHAS (Comité Européen de Coordination de l'Habitat Social) et le retrait par celui-ci de ses représentants dans les groupes de travail préparant la directive.

Cet organisme, porte-parole d'organisations du logement social qui gèrent en Europe près de 25 millions de logements, se montre en effet soucieux de les voir poursuivre leur rôle économique et social dans les meilleures conditions d'efficacité et de sécurité pour les usagers.

Une remise en cause de la garantie décennale concernerait aussi tous les particuliers qui effectuent des travaux de construction ou de rénovation.

Par ailleurs, les mesures incriminées semblent en totale contradiction avec l'article 100 A — 3 de l'Acte unique qui stipule: « La Commission, dans ses propositions prévues au paragraphe 1<sup>er</sup> en matière de santé, de sécurité, de protection de l'environnement et de protection des consommateurs, prend pour base un niveau de protection élevé. »

**M. le Ministre** peut-il me préciser si cette directive a déjà été examinée lors d'un Conseil des Ministres européens chargés du Logement et, dans la négative, où en est la procédure d'adoption?

**M. le Président.** — La parole est à M. Gosuin, Ministre.

**M. Gosuin**, Ministre du Logement, de l'Environnement, de la Conservation de la Nature et de la Politique de l'Eau. — Monsieur le Président, Chers Collègues, en réponse à la question de l'honorable membre de notre Assemblée, je peux lui communiquer les éléments d'information qui sont en ma possession à la suite de différents contacts entre mes services et ceux de la Commission européenne.

C'est à la suite d'un projet de directive européenne, discuté en octobre 1990, traitant de la responsabilité des prestataires de services et dont était exclu le secteur de la construction, qu'est apparue la nécessité de mieux coordonner cette matière au sein de la CEE, à partir d'une directive spécifique.

Un groupe de travail a donc été constitué sur le sujet et a réuni des experts désignés par les associations professionnelles du secteur autour de quatre thèmes :

- la réception des travaux;
- la responsabilité des entreprises;
- la couverture financière de la garantie légale;
- la garantie légale.

La Commission attend aujourd'hui les conclusions des travaux de ces experts afin de présenter une première formulation de la directive envisagée au sujet de la matière concernée. C'est à ce stade de la procédure qu'est la circulaire aujourd'hui.



Une fois cette étape franchie, la circulaire sera soumise à la consultation des professionnels du secteur et éventuellement modifiée. Elle fera le tour des services de la Commission pour une ultime relecture interne à celle-ci.

Ensuite, elle sera soumise en première lecture au Parlement européen et connaîtra alors les procédures habituelles d'examen qui sont en vigueur.

Son adoption est prévue pour la seconde partie de l'année au plus tard, puisqu'elle est censée être d'application au 1<sup>er</sup> janvier 1993.

Je peux, par ailleurs, vous confirmer que cette directive qui n'existe pas encore aujourd'hui n'a, à ce jour, fait l'objet d'aucun examen formel ou informel de la part des Ministres européens chargés du Logement.

Cependant, je m'engage à soumettre ce problème lors de la prochaine réunion des Ministres européens du Logement.

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

**QUESTION ORALE DE M. GALAND A M. GRIJP, MINISTRE DE L'ECONOMIE, CONCERNANT «L'AIDE DE 18,5 MILLIONS ACCORDES A LA SOCIETE CINTA ET LES OPTIONS DE POLITIQUE ECONOMIQUE QUI L'ONT JUSTIFIEE»**

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GALAND AAN DE HEER GRIJP, MINISTER BELAST MET ECONOMIE, BETREFFENDE «DE STEUN VAN 18,5 MILJOEN, TOEGEKEND AAN DE MAATSCHAPPIJ CINTA EN DE POLITIEKE OPTIES DIE DEZE STEUN RECHTVAARDIGEN»**

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

**M. Galand.** — Monsieur le Président, Chers Collègues, j'avais demandé d'interpeller sur ce sujet mais ma demande d'interpellation a été transformée en question orale. Je monte donc avec plaisir à la tribune.

Une aide de 18,5 millions a été accordée à la société Cinta dans le cadre des lois d'aide à l'expansion économique aux grandes entreprises.

La société Cinta agit dans le domaine de la fabrication de cigarettes (marques: Bastos ainsi que Gauloises et Gitanes sous licence de la Régie française des Tabacs).

Cette société a un chiffre d'affaires de plusieurs milliards avec un bénéfice en 1989 de plusieurs dizaines de millions. Elle emploie environ 250 personnes.

L'aide a été accordée pour moderniser l'outil de production (extension des ateliers et nouvelles machines). Il me semble important de préciser qu'il s'agit de l'application d'une loi contestée par la CEE.

D'autre part, la société Cinta a un différend avec la ville de Bruxelles qui tente de limiter réglementairement la publicité en faveur du tabac.

Vous savez que hier encore, au Parlement européen, le lobby du tabac est parvenu à retarder les efforts pour limiter cette publicité.

Plusieurs organismes de lutte contre le cancer, de prévention et d'éducation à la santé, dont l'Œuvre belge contre le cancer, la Ligue cardiologique belge et d'autres qui reçoivent des subventions des pouvoirs publics ont protesté contre cette aide «au moment où les statistiques de l'OMS indiquent que le tabac est responsable, chaque année, de la mort de 431 000 personnes dans les Etats membres de la CEE, et parce que cette décision contrecarre les efforts réalisés par les membres responsables de la santé concernés».

Dans leur communiqué, les associations précitées ajoutent qu'elles «ne peuvent s'empêcher de comparer ce soutien à l'industrie du tabac à la modicité des sommes allouées au développement de programmes de santé...», et pour ma part, j'ajouterai à la modicité des sommes allouées à la lutte pour les sans abris.

Le communiqué de presse auquel je fais allusion a été entre autres cosigné par quatre professeurs d'université. Dans mes interpellations précédentes au Ministre des Affaires économiques j'avais déjà mis en garde le Ministre contre le manque de sélectivité des aides aux entreprises.

L'aide mise en cause par mon interpellation confirme cet avis. Elle illustre le manque d'approche globale dans la politique économique. Elle souligne l'absence de développement de projets de reconversions des industries nocives pour la santé des populations, pour assurer à long terme la défense de l'emploi.

Il s'agit en effet là du but de ma demande d'interpellation. La seule façon de défendre la santé publique et l'emploi industriel dans ce secteur est la reconversion. Je demande donc au Ministre de me préciser les critères qui ont présidé à l'octroi de cette aide.

Comment considère-t-il l'avenir de l'industrie du tabac dans la Région de Bruxelles-Capitale?

A-t-il pu apporter une réponse satisfaisante aux critiques des organismes précités?

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

**M. Grijp, Ministre de l'Economie.** — Monsieur le Président, Chers Collègues, la SA Cinta est établie à Schaerbeek, où elle fabrique des cigarettes. Son chiffre d'affaires annuel se situe au niveau de 9 milliards, dont 20 p.c. pour l'exportation. L'emploi s'élève à 250 personnes, comme l'indique M. Galand, dont 56 p.c. d'ouvriers.

Cinta a réalisé d'importants investissements d'extension. Ce programme a porté sur 310 millions de francs.

Dans sa question, l'honorable membre tient à préciser que cette aide a été accordée en «application d'une loi contestée par la CEE».

Dans le courant de 1990, la Commission des Communautés européennes a fait savoir au Gouvernement belge que la loi du 17 juillet 1959 contrevenait, en ce qu'elle instaure un régime d'aide générale aux investissements, aux dispositions du Traité.

Après consultation entre le Gouvernement belge, les Régions et la Commission, il fut entendu que l'application de la loi en cause cesserait au 31 juillet 1991. Il n'est pas inutile de souligner que, dans la concurrence que se livrent les Régions pour conserver et attirer les entreprises, la suppression de cette loi laisse la Région de Bruxelles-Capitale fort démunie.

En effet, les Régions voisines disposent non seulement de mesures foncières considérables à l'usage des activités économiques, mais également d'un instrument juridique non

contesté — la loi du 30 décembre 1970 — applicable dans les zones dites de développement.

Il était dès lors important pour l'industrie bruxelloise que la loi du 17 juillet 1959 soit appliquée aussi longtemps que possible.

En ce qui concerne l'octroi d'une aide à l'entreprise en question, le Ministre de l'Economie se doit de respecter une certaine logique par rapport à l'action de ses prédécesseurs. Il se fait que mes prédécesseurs ont octroyé de façon constante des aides importantes aux entreprises de ce secteur.

Au moment où elle réalise des investissements importants, une entreprise de ce secteur pourrait donc valablement supposer qu'une politique constante allait présider aux décisions d'octroi des subsides.

Toutefois, pour tenir compte de la perspective de cessation d'application de la loi, j'ai décidé dans les derniers mois de son existence de diminuer de moitié l'aide accordée à cette entreprise. Cette décision a ramené la prime en capital à 18,5 millions de francs belges, moitié du montant proposé par l'administration. Je demande d'ailleurs à M. Galand de ne pas confondre les compétences économiques et bicommunautaires.

En ce qui concerne enfin l'avenir de l'industrie du tabac dans la Région de Bruxelles-Capitale, la question risque fort de se régler d'elle-même, les conditions de la concurrence internationale ou interrégionale n'étant pas favorables à Bruxelles. Dans ce contexte, l'honorable membre se rappellera le départ vers Trèves, en Allemagne, de la fabrique de cigarettes Reynolds International en 1990-1991.

**M. le Président.** — La parole est à M. Galand pour une question complémentaire.

**M. Galand.** — Monsieur le Président, si j'ai bien compris, M. le Ministre confirme que cette aide servira à accroître la productivité de cette entreprise, ce qui est en contradiction avec tous les efforts entrepris dans le secteur de la santé publique.

Je confirme donc mon point de vue et ma question qui est partiellement demeurée sans réponse. Qu'a-t-on fait pour la reconversion? C'est la seule façon à l'avenir de défendre ce type d'emplois. Vous renouvez les mêmes erreurs que celles commises dans l'industrie de l'armement, et il y a plus longtemps dans les différentes régions du pays, erreurs que les travailleurs paient encore actuellement.

J'entends des raisonnements purement économiques sur la concurrence, le marché international... Ce chantage des entreprises internationales est inacceptable. Les régions ont d'autres moyens. Il faut faire preuve d'imagination et d'intelligence et préserver l'espoir des travailleurs à travers une politique de reconversion.

Le budget de publicité de cette entreprise s'élevait à 88 millions en 1991 pour l'affichage uniquement. Vos 18 millions étaient-ils nécessaires?

**M. le Président.** — Monsieur Galand, vous reconnaissez qu'il ne s'agissait pas d'une question complémentaire.

**M. Galand.** — C'est un billet d'humeur! (*Sourires.*)

D'autant plus que le Ministre m'a accusé de confondre les compétences. Je ne confonds pas les Ministres qui les exercent.

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

**M. Grijp, Ministre de l'Economie.** — Monsieur le Ministre, je voudrais répondre à l'accusation de M. Galand, en ce qui concerne l'armement. Depuis que je suis au département, aucune aide n'a été accordée à une industrie ou une société industrielle bruxelloise s'occupant d'armement.

Par ailleurs, en ce qui concerne la firme Cinta, n'oublions pas qu'il y a des aides destinées à l'extension des entreprises ainsi que des aides pour la rationalisation des firmes.

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

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER CAUWELIER AAN DE HEER THYS, MINISTER BELAST MET OPENBARE WERKEN, VERKEER EN DE VERNIEUWING VAN AFGEDANKTE BEDRIJFSRUIMTEN, BETREFFENDE «DE HOOGDRINGENDE HERSTELWERKEN AAN DE BRUSSELSE TUNNELS TER VOORKOMING VAN ONGEVALLEN DOOR NEERSTORTENDE WANDEN»**

**QUESTION ORALE DE M. CAUWELIER A M. THYS, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DES COMMUNICATIONS ET DE LA RENOVATION DES SITES D'ACTIVITES ECONOMIQUES DESAFFECTES, CONCERNANT «LES TRAVAUX DE REFECTION A EFFECTUER D'URGENCE DANS LES TUNNELS BRUSSELLOIS AFIN DE PREVENIR LES ACCIDENTS DUS A L'EFFONDREMENT DES PAROIS»**

**De Voorzitter.** — Het woord is aan de heer Cauwelier voor het stellen van zijn vraag.

**De heer Cauwelier.** — Mijnheer de Minister, deze vraag had in feite tijdens de vorige vergadering moeten worden gesteld, omdat zij toen actueel was. Toch meen ik dat zij dit vandaag ook nog is.

Uit vaststellingen van de rijkswacht blijkt dat reeds meermaals wandstukken van de tunnels op rijdende auto's zijn gevallen. Tot hertoe zijn hierbij gelukkig nog geen dodelijke slachtoffers te betreuren, hoewel bijvoorbeeld het ongeluk in de Jubelparktunnel op 3 december zeer zwaar lichamelijk letsel heeft veroorzaakt. Zware materiële schade werd alleszins reeds vaker veroorzaakt.

De herhaalde ongevallen met neerstortende wandstukken hebben vele gebruikers van de autotunnels verontrust. Vele autobestuurders vragen zich af of dringende schikkingen reeds zijn getroffen om de veiligheid op afdoende wijze te garanderen.

Naar verluidt — en dit blijkt uit krantenberichten — is het «normaal» dat tunnelwanden na zowat dertig jaar moeten worden vernieuwd en dat de oude asbestbetonplaten moeten worden vervangen door moderner materiaal. Verschillende Brusselse tunnels bevinden zich in deze kritiek leeftijdsfase van dertig jaar.

Graag vernam ik van de heer Minister:

1. Wordt er systematisch nagekeken of de tunnelwanden en -zolderingen vandaag nog voldoen aan de veiligheidsnormen?

2. Hoeveel lopende meter tunnelwand en -zoldering moeten in de Brusselse tunnels thans worden vervangen om te

kunnen garanderen dat instorting «bij normaal rijgedrag» redelijkerwijze uitgesloten is?

3. Welk percentage hiervan kan de Minister laten uitvoeren met het budget voor onderhoudswerken dat hij in 1992 ter beschikking heeft?

4. Welke maatregelen voorziet de Minister ten aanzien van die tunnelgedeelten die eventueel als «bedreigd door instortingsgevaar» moeten worden bestempeld?

5. Op welke wijze worden de slachtoffers van dergelijke ongevallen met neerstortende tunnelbrokken schadeloos gesteld en vergoed?

**De Voorzitter.** — Minister Thys heeft het woord.

**De heer Thys,** Minister belast met Openbare Werken, Verkeer en de Vernieuwing van Afgedankte Bedrijfsruimten. — Mijnheer de Voorzitter, ik dank het geacht lid voor zijn vraag. Deze stelt me namelijk in de mogelijkheid om een situatie op te helderen die zorgt voor bezorgdheid in de Raad en bij onze medeburgers.

1. De verkeerstunnels worden systematisch gecontroleerd. De wanden en de plafonds maken minstens tweemaal per jaar het voorwerp uit van een visuele controle. Bij de schoonmaak van de tunnels met water onder druk worden de elementen, die omwille van een of anderen reden bewegen, bovendien gedemonteerd en opnieuw bevestigd, vervangen of verwijderd, naargelang het geval.

In dit verband dient eveneens opgemerkt dat de tunnels op het einde van elke nacht worden geïnspecteerd door een controletoetsing van de administratie.

2. De bekleding van de wanden met een maximumhoogte van 3 tot 5 meter zijn geplaatst over een afstand van ongeveer 13 km. Deze omvat de twee zijden van de middenwanden. De wanden, die geen voldoening schenken, worden onmiddellijk gedemonteerd om de veiligheid te waarborgen bij een normale exploitatie van de tunnel. Mijn administratie heeft me erover ingelicht dat er momenteel geen enkel gevaarlijk paneel aanwezig is in de tunnels.

3. Het programma dat wordt uitgevoerd, is het volgende: versteviging van de wanden van de Jubeltunnel door het aanbrengen van bevestigingspunten in het midden van de wanden; modernisering van de wanden van de Louizatunnel — I (over een lengte van ongeveer 800 m); herbevestiging van de wanden en het plafond van de Louizatunnel — II op kosten aan de aannemer tijdens de waarborgtermijn; herbevestiging van ongeveer 10 m geluidswerende panelen aan de tunnelmond Ourthe van de Leopold II-tunnel in de richting voorstad-stad op kosten aan de aannemer en tijdens de waarborgtermijn;

herbevestiging van ongeveer 50 m van de middenwand van de Leopold II-tunnel in het kader van de onderhoudsovereenkomst voor deze laatste.

4. In de begroting 1992 is een bedrag van ongeveer 20 miljoen ingeschreven. Dit bedrag is specifiek bestemd voor het onderhoud van deze wanden.

5. Er dient te worden opgemerkt dat de begroting voor de herstelling van de schade die is veroorzaakt door ongevallen — dit is de belangrijkste oorzaak van de destabilisatie van deze wanden — jaarlijks 54 miljoen bedraagt voor het geheel van de wegen, kunstwerken en beplantingen.

6. In principe waarborgt de begroting voor het onderhoud van deze wanden de stabiliteit ervan bij een normaal gebruik van de ondergrondse kunstwerken. De ongevallen die men er vaststelt en die meestal te wijten zijn aan snelheidsovertredingen, kunnen echter altijd het materieel destabiliseren. Dit was namelijk het geval voor de ongevallen in de namiddag van dinsdag 3 december laatsteleden in de Jubeltunnel. Volgens de politierapporten die mijn administratie tot op heden ontving, waren er die dag verschillende ongevallen op die plaats. Het onderzoek dat momenteel wordt uitgevoerd, zal uitwijzen wie verantwoordelijk is. De schade die door deze ongevallen wordt veroorzaakt, maakt meestal het voorwerp uit van gerechtelijke procedures die de verantwoordelijken moeten aanwijzen.

Zoals u heeft kunnen vaststellen, hecht ik een uitzonderlijk belang aan het onderhoud van de Brusselse wegen en kunstwerken. Ik heb deze essentiële opdracht aan mijn administratie toevertrouwd.

Ons Gewest heeft nood aan kwaliteitsvolle wegenwerken. Dit veronderstelt echter een optimaal onderhoud van het geheel van de bestaande kunstwerken. Sedert de oprichting van de gewestelijke instellingen werd een grote achterstand ingehaald. Ook moet op doeltreffende wijze het nodige worden gedaan om de snelheid te beperken op alle wegen en in het bijzonder in de tunnels. Ik zal deze inspanningen verderzetten.

**De Voorzitter.** — Het incident is gesloten.

La séance plénière du vendredi 17 janvier 1992 est close.

De plenaire vergadering van vrijdag 17 januari 1992 is gesloten.

Prochaine séance plénière sur convocation du Président.

Volgende plenaire vergadering op bijeenroeping van de Voorzitter.

— La séance plénière est levée à 17 h 35.

De plenaire vergadering wordt om 17 u. 35 gesloten.