

Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale

Brusselse Hoofdstedelijke Raad

Séance plénière
du mercredi 20 octobre 1993

Plenaire vergadering
van woensdag 20 oktober 1993

SEANCE DE L'APRES-MIDI

NAMIDDAGVERGADERING

SOMMAIRE

INHOUDSOPGAVE

	Pages
INTERPELLATIONS:	
— De M. André à MM. Chabert, Ministre des Finances, du Budget, de la Fonction publique et des Relations extérieures, et Thys, Ministre des Travaux publics, des Communications et de la Rénovation des Sites d'Activités économiques désaffectés, concernant « les dépassements budgétaires pour le programme d'investissements en matière d'équipements et de déplacements »	39
— Interpellation jointe de M. De Grave, concernant « la situation financière de l'AED »	39
Discussion. — <i>Orateurs</i> : MM. André, De Grave, Delathouwer, Thys, Ministre des Travaux publics, des Communications et de la Rénovation des Sites d'Activités économiques désaffectés	39
— De Mme Lemesre à M. Grijp, Ministre de l'Economie, concernant « la politique du Gouvernement en faveur du petit commerce dans la Région bruxelloise et plus particulièrement dans le centre ville »	49
Discussion. — <i>Orateurs</i> : Mme Lemesre, M. De Coster, Mme Grouwels, MM. de Patoul, Lemaire, Galand, Grijp, Ministre de l'Economie	49
ORDRE DES TRAVAUX	57
QUESTIONS D'ACTUALITE:	
— De Mme Lemesre à M. Thys, Ministre des Travaux publics, des Communications et de la Rénovation des Sites d'Activités économiques désaffectés, sur l'évolution des travaux de rénovation du Pont de Laeken	57

	Blz.
INTERPELLATIES:	
— Van de heer André tot de heren Chabert, Minister belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt en Externe Betrekkingen, en Thys, Minister belast met Openbare Werken, Verkeer en de Vernieuwing van Afgedankte Bedrijfsruimten, betreffende « de overschrijding van de begroting voor het investeringsprogramma inzake uitrusting en verplaatsingen »	39
— Toegevoegde interpellatie van de heer De Grave betreffende « de financiële toestand van het BUV »	39
Bespreking. — <i>Sprekers</i> : de heren André, De Grave, Delathouwer, Thys, Minister belast met Openbare Werken, Verkeer en de Vernieuwing van Afgedankte Bedrijfsruimten	39
— Van mevrouw Lemesre tot de heer Grijp, Minister belast met Economie, betreffende « het beleid van de Regering ten gunste van de kleine handelszaken in het Brussels Gewest en met name in het centrum van de stad »	49
Bespreking. — <i>Sprekers</i> : mevrouw Lemesre, de heer De Coster, mevrouw Grouwels, de heren de Patoul, Lemaire, Galand, Grijp, Minister belast met Economie	49
REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN	57
DRINGENDE VRAGEN:	
— Van mevrouw Lemesre aan de heer Thys, Minister belast met Openbare Werken, Verkeer en de Vernieuwing van Afgedankte Bedrijfsruimten, over de vordering van de renovatiewerken aan de brug van Laken	57

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

	Pages		Blz.
— De M. de Marcken de Merken à M. Chabert, Ministre des Finances, du Budget, de la Fonction publique et des Relations extérieures, sur le report de la manifestation prévue à l'occasion de la première réunion du Parlement européen dans le nouvel hémicycle	58	— Van de heer de Marcken de Merken aan de heer Chabert, Minister belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt en Externe Betrekkingen, over het uitstel van de plechtigheid waarin was voorzien naar aanleiding van de eerste zitting van het Europees Parlement in zijn nieuw halfroond	58
— De Mme de Ville de Goyet 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 l'enquête préalable au classement pour des immeubles de la rue Godecharle	58	— Van mevrouw de Ville de Goyet aan de heer van Eyll, Staatssecretaris toegevoegd aan de Minister belast met Huisvesting, Leefmilieu, Natuurbehoud en Waterbeleid, over het onderzoek voorafgaand aan de bescherming van gebouwen in de Godecharlestraat	58
— De Mme Neyts-Uyttebroeck à M. Gosuin, Ministre du Logement, de l'Environnement, de la Conservation de la Nature et de la Politique de l'Eau, sur la construction d'un bassin d'orage sous les étangs d'Ixelles	59	— Van mevrouw Neyts-Uyttebroeck aan de heer Gosuin, Minister belast met Huisvesting, Leefmilieu, Natuurbehoud en Waterbeleid, over de bouw van een stormbekken onder de vijvers van Elsene	59
— De M. Drouart à M. Gosuin, Ministre du Logement, de l'Environnement, de la Conservation de la Nature et de la Politique de l'Eau, sur les procédés utilisés pour la construction d'une station d'épuration des eaux	59	— Van de heer Drouart aan de heer Gosuin, Minister belast met Huisvesting, Leefmilieu, Natuurbehoud en Waterbeleid, over de bouwprocédés die worden toegepast bij de bouw van een waterzuiveringsinstallatie	59
— De M. Debry à M. Gosuin, Ministre du Logement, de l'Environnement, de la Conservation de la Nature et de la Politique de l'Eau, sur les travaux d'aménagement du Parc du Scheutbos	60	— Van de heer Debry aan de heer Gosuin, Minister belast met Huisvesting, Leefmilieu, Natuurbehoud en Waterbeleid, over de aanleg van het Scheutbos	60

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

— La séance plénière est ouverte à 14 h 15.

De plenaire vergadering wordt geopend om 14 u. 15.

M. le Président. — Je déclare ouverte la séance plénière du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale du 20 octobre 1993 (après-midi).

Ik verklaar de plenaire vergadering van de Brusselse Hoofdstedelijke Raad van 20 oktober 1993 geopend (namiddag).

INTERPELLATIONS — INTERPELLATIES

Poursuite — Voortzetting

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

Aan de orde is de voortzetting van de interpellaties.

INTERPELLATION DE M. ANDRÉ A MM. CHABERT, MINISTRE DES FINANCES, DU BUDGET, DE LA FONCTION PUBLIQUE ET DES RELATIONS EXTERIEURES, ET THYS, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DES COMMUNICATIONS ET DE LA RENOVATION DES SITES D'ACTIVITES ECONOMIQUES DESAFFECTES, CONCERNANT «LES DEPASSEMENTS BUDGETAIRES POUR LE PROGRAMME D'INVESTISSEMENTS EN MATIERE D'EQUIPEMENTS ET DE DEPLACEMENTS»

INTERPELLATION JOINTE DE M. DE GRAVE, CONCERNANT «LA SITUATION FINANCIERE DE L'AED»

Discussion

INTERPELLATIE VAN DE HEER ANDRÉ TOT DE HEREN CHABERT, MINISTER BELAST MET FINANCIEN, BEGROTING, OPENBAAR AMBT EN EXTERNE BETREKKINGEN, EN THYS, MINISTER BELAST MET OPENBARE WERKEN, VERKEER EN DE VERNIEUWING VAN AFGEDANKTE BEDRIJFSRUIMTEN, BETREFFENDE «DE OVERSCHRIJDING VAN DE BEGROTING VOOR HET INVESTERINGS-PROGRAMMA INZAKE UITRUSTING EN VERPLAATSINGEN»

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER DE GRAVE BETREFFENDE «DE FINANCIËLE TOESTAND VAN HET BUV»

Bespreking

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

M. André. — Monsieur le Président, Messieurs les Ministres, chers Collègues, Monsieur le Ministre, c'est la première fois en quatre ans que j'ai l'occasion de vous interpellier.

Pendant quatre ans, vous nous avez peaufiné un programme d'investissements dont l'importance saute aujourd'hui aux yeux de tous les Bruxellois comme de tous ceux d'ailleurs qui essaient d'aller d'un coin à l'autre de la ville. Bruxelles ne connaît pas aujourd'hui un seul de ses quartiers qui ne soit touché par vos travaux.

Alors que la plupart de vos collègues sont interpellés pour leur insuffisance, pour ce qu'ils ne font pas, si j'ai à vous interpellier aujourd'hui, c'est en raison de vos excès et parce que vous, vous en faites trop, au point sans doute, de mettre encore plus en péril le fragile esquif financier péniblement maintenu à flots par M. Chabert, Ministre des Finances, dont la passivité à l'égard de vos dérapages budgétaires, oserais-je dire de votre gourmandise financière, est pour le moins étonnante.

Mon but aujourd'hui sera double, Monsieur le Ministre :

1° Epingler des dérapages dans les budgets d'investissements dont vous avez la gestion, qu'il s'agisse d'équipement ou de transport;

2° Entamer un débat, sans prétendre aujourd'hui le clôturer, à l'aube de l'examen du budget 1994, sur la capacité de notre Région à financer seule la politique actuelle en matière de transport public.

Mon propos ne sera pas, aujourd'hui, d'entamer une discussion budgétaire de type technique que nous aurons l'occasion de mener en commission à l'occasion de l'examen des projets du deuxième ajustement du budget 1993 et du budget 1994.

Non, aujourd'hui, je me contenterai de traiter de l'ensemble de vos budgets d'investissements qu'il s'agisse d'équipement (routes, tunnels, aménagement de surface) ou de transport (via la STIB).

Il est d'ailleurs bien difficile, Monsieur le Ministre, de s'y retrouver dans votre budget tant les différents postes y sont imbriqués, ce qui vous laisse d'ailleurs la faculté de transférer allégrement des crédits d'un sous-programme à un autre.

Mais, peu importe aujourd'hui, analysons globalement les problèmes exposés par vos programmes d'investissements.

Il apparaît, en effet, que la situation financière du département dont vous avez la gestion, Monsieur le Ministre, est actuellement on ne peut plus critique.

Certains n'hésitent pas d'ailleurs à affirmer que votre administration est aujourd'hui en cessation de paiement.

L'alternative qui se présente à vous est aujourd'hui on ne peut plus simple : soit, vous obtenez des moyens de paiement complémentaires, des ordonnancements supplémentaires, ce qui est bien improbable dans la situation actuelle de nos finances, soit, vous arrêtez purement et simplement un certain nombre de travaux en cours et en tout cas vous n'entamez plus de nouveaux chantiers.

Mais déjà je vous entends me dire que tout va bien, que je fabule, que je me suis laissé abuser.

En tout cas, si je me permets de vous interpeller, c'est sur base de trois sources d'informations.

M. Drouart. — Avez-vous de nouvelles sources, Monsieur André ?

M. André. — Une note de votre administration en date du 14 septembre, adressée à vous ainsi qu'au Ministre des Finances qui a connu un vent favorable. Vous pouvez me rétorquer qu'elle ne devrait pas être en ma possession mais je crois l'avoir reçue en douze exemplaires et de différentes sources; une note du 23 septembre de l'Inspection des Finances aux mêmes destinataires; et enfin, récemment, le rapport rendu le 15 octobre par la Cour des comptes sur le budget 1994 adressé au Conseil régional.

Ces trois sources d'informations sont convergentes... Il y a un problème ! Un gros problème...

Déjà lors du premier contrôle budgétaire, je me faisais l'écho de la Cour des comptes, qui s'inquiétait de la rapidité avec laquelle vous consommiez vos moyens budgétaires. Ainsi, en mai dernier, la Cour constatait que, fin avril, vous aviez déjà consommé plus de 55 p.c. de vos moyens de paiement.

Malgré nos mises en garde et afin de rester dans l'épure comptable imposée par le Ministre des Finances, vous avez même accepté de voir vos crédits réduits de 10 p.c. et ce, au mépris de la réalité des engagements que vous aviez pris.

En septembre 1992, votre administration vous signalait qu'il vous faudrait 3,3 milliards pour couvrir les ordonnancements — paiements — afférents au programme d'investissements que vous aviez déjà engagés en 1992 ou que vous vous apprêtiez à engager en 1993.

Au lieu d'écouter votre administration, et sans réduire votre rythme d'engagements, vous n'avez inscrit que 2,2 milliards au budget initial de 1993, montant que vous réduisiez encore de 200 millions en juin dernier, lors du premier ajustement et ce, malgré les avertissements répétés de votre administration.

Dans sa note du 14 septembre, l'administration vous déclare : « Sur base de l'avancement des chantiers, les crédits d'ordonnancement disponibles sur les allocations d'investissements sont aujourd'hui totalement épuisés. La Région est en cessation de paiement. » C'est écrit noir sur blanc !

Et votre administration de continuer : « Les ordonnances se rapportant à ces allocations continuent à être traitées par les services, mais ne sont plus transmises à la comptabilité régionale, celle-ci les refusant vu le manque de crédits. »

Cette note fournit également d'autres informations, notamment celle selon laquelle votre cabinet aurait lui-même fixé des ordres de priorité dans les paiements à effectuer.

Les entreprises qui se trouvent aujourd'hui avec des factures impayées pour près de 700 millions apprécieront de savoir qu'elles ne faisaient sans doute pas partie des priorités du Ministre ou tout le moins de son cabinet.

Pour honorer l'ensemble des factures qui seront introduites à l'administration d'ici à la fin de l'année pour les travaux déjà effectués, il va vous manquer 1,3 milliard.

La Cour des comptes, dans l'avis qu'elle a rendu le 15 octobre dernier, informé d'ailleurs les parlementaires que : « A défaut de mesure immédiate, il ne pourra que se créer un arriéré et, conséquemment, une charge budgétaire supplémentaire,

engendrée par les intérêts de retard et autres indemnités, notamment pour perturbations de chantiers. »

Et la Cour de clôturer son commentaire concernant votre division budgétaire en disant : « Un premier assainissement de la situation, entraînant une réduction significative des encours actuels, ne pourra intervenir que dans la mesure où des moyens de paiement supplémentaires, permettant de faire face aux échéances contractuelles, seront accordés par le vote d'un nouveau feuillet d'ajustement du budget 1993. »

Lorsqu'elle a rendu son avis, la Cour ne disposait pas encore du deuxième ajustement budgétaire de la Région. Or, le projet dont nous venons de prendre connaissance en commission ne mentionne aucun crédit supplémentaire pour votre département.

Cela jette le discrédit sur l'ensemble du feuillet d'ajustement budgétaire que le Gouvernement a déposé. Si le Ministre des Finances avait été présent, je lui aurais dit sans ambages. Mais là n'est pas le débat de ce jour, et le Ministre de l'Équipement et des Transports pourrait-il nous dire comment il compte faire face à cette situation et payer les entreprises qui ont exécuté les travaux qu'il a lui-même commandés ?

Rien que pour couvrir les factures impayées cette année et celles qui seront présentées en 1994 pour des investissements déjà entamés, il vous faudrait 3,8 milliards de moyens d'ordonnancement en 1994; 3,8 milliards, en supposant que vous ne lancerez plus aucun investissement en 1993 ni même en 1994.

Pour 1993, je ne vois d'ailleurs pas comment vous pourriez encore engager de nouveaux dossiers dans la mesure où l'Inspection des Finances, dans sa note du 23 septembre, conclut : « Dans ces conditions... je suis au regret de devoir constater mon obligation de devoir refuser tout nouveau dossier d'engagements. »

Plus aucun engagement en 1994 non plus. Utopique, sans doute, dans la mesure où vous avez d'ailleurs prévu — c'est au projet de budget 1994 — la possibilité d'engager de nouveaux travaux pour 1,5 milliard l'année prochaine.

C'est vrai d'ailleurs que si vous voulez pouvoir utiliser les perspectives de cofinancement avec l'État de certains projets, dans lesquels l'État interviendrait pour 49 p.c., il vous faudra bien trouver les 51 p.c. restants.

Donc, même si vous ne faites plus rien et que vous mettez votre cabinet en chômage technique ou plutôt économique, ce qui est sans doute utopique, il vous faudrait 1,3 milliard supplémentaire cette année-ci et 2,5 milliards en 1994.

Nous venons de le voir, le projet de deuxième ajustement ne prévoit aucun montant supplémentaire pour cette année-ci et au projet de budget 1994 seul un montant de 1,6 milliard est inscrit.

Vous êtes donc progressivement en train de consommer les crédits budgétaires de votre successeur en lui préparant une ardoise que l'on peut déjà estimer aujourd'hui à 2,4 milliards au moins et qui pourrait doubler si vous ne stoppez pas immédiatement tous nouveaux investissements et si par malheur la législation venait à aller à son terme.

Par malheur pour vous d'ailleurs, car tout votre programme d'investissements a été arrêté et exécuté en fonction d'élections en juin 1994.

Comme d'autres membres de l'Exécutif, je ne pense pas que vous souhaitiez vraiment que la législature se prolonge.

En effet, les budgets et les contrôles budgétaires à venir deviendront pour vous de plus en plus douloureux.

Dans un premier temps, on peut cacher et faire comme si de rien n'était mais à la longue ce ne sera plus possible.

D'ailleurs, au risque de paraître perfide, je me demande si la meilleure punition qu'il conviendrait de vous donner ne serait pas de vous obliger à vous succéder à vous-même.

M. Thys, Ministre des Travaux publics, des Communications et de la Rénovation des Sites d'Activités économiques désaffectés. — C'est une piste ! (*Sourires.*)

M. André. — Non, sans doute est-ce une sanction trop forte. Enfin, nous verrons !

Venons-en au deuxième sujet de mon interpellation, Monsieur le Ministre, si vous le voulez bien : la STIB ou plutôt le problème posé par le financement de la politique des transports.

Mon propos sera aujourd'hui d'introduire un débat qu'il me semble urgent d'entamer.

Alors que la politique de transport en commun consomme à elle seule plus de 20 p.c. du budget régional, c'est un sujet dont on a encore relativement peu parlé dans cette enceinte.

Ce n'est pas à vous que je dois rappeler, Monsieur le Ministre, que nos relations avec la STIB et l'exercice de votre tutelle se font dans le cadre d'un contrat de gestion signé en 1990.

C'est ainsi que la Région s'est engagée à couvrir le déficit d'exploitation de la STIB à travers une dotation annuelle; garantir et supporter le coût du financement et du remboursement d'un plan d'investissements à concurrence de 2,104 milliards par an; et enfin, prendre directement à charge du budget régional certains investissements qualifiés de « promotion et de modernisation des transports urbains ».

En 1992, plus de 9 milliards ont ainsi été consacrés, en application du contrat de gestion, au financement de la politique de transport en commun.

Le budget 1993 prévoit 10 milliards pour cette année et votre administration, qui tient compte des dérapages que j'ai mentionnés tout à l'heure, arrive, elle, à 10,8 milliards. Ce montant devrait passer en 1994 à plus de 11 milliards (et ce même si vous n'inscrivez que 10,4 milliards à votre budget).

Par ailleurs, les annexes du bilan 1992 de la STIB nous apprennent que la dette de la STIB, garantie par la Région, était, au 31 décembre 1992, de près de 18 milliards (17,8 milliards). Ce montant devrait, fin 1993, dépasser les 20 milliards.

La lecture du bilan nous apprend également que la STIB a emprunté pour 3,173 milliards en 1992 pour financer le renouvellement de son matériel et de ses installations.

Il me revient qu'au 30 septembre de cette année, c'est 3,360 milliards que la STIB aurait déjà empruntés.

Il y a là, Monsieur le Ministre, une première question qui se pose... en tout cas une question que je vous pose : comment la STIB a-t-elle pu emprunter 3,173 milliards en 1992 et déjà 3,360 milliards cette année, avec je suppose, la garantie de la Région, alors que le contrat de gestion et, plus grave, le budget régional, ne donnaient une autorisation d'emprunts qu'à concurrence de 2,104 milliards pour chacune de ces années ? Question à laquelle j'attends une réponse bien précise.

En outre, la STIB a notamment recours, maintenant, à la technique du *leasing* (en français location-financement) pour financer certaines de ses acquisitions. Ce qui aurait déjà été le cas pour 30 bus et semble être envisagé pour 150 bus complémentaires et pour 32 voitures intercalaires du métro.

Je n'ai rien contre cette forme de financement, mais elle n'est, rappelons-le, qu'une forme de financement pour laquelle j'imagine mal que les créanciers puissent s'abstenir de réclamer une garantie supplétive de la Région.

Aussi, se pose la question de savoir si le montant du financement par *leasing* est incorporé dans les dettes mentionnées au bilan comme l'imposerait l'application stricte de la législation en matière de comptabilité des sociétés.

J'ai des doutes à ce sujet. Si tel n'était pas le cas, le dépassement des autorisations d'emprunts serait encore plus important.

Par ailleurs, et ceci fait le lien avec la première partie de mon interpellation de ce jour, certains vous attribuent l'intention, mais ce n'est qu'une intention, d'emprunter à travers la STIB pour financer tout ou partie de votre dérapage budgétaire.

Je souhaiterais, Monsieur le Ministre, que vous puissiez démentir fermement cette assertion, et nous expliquer comment la STIB peut emprunter au-delà de l'autorisation accordée par notre Conseil.

En matière de déficit d'exploitation, vous budgétiez cette année-ci, pour l'année 1994, dans le cadre du contrat de gestion, une intervention régionale à concurrence de 6,7 milliards.

Mais la STIB semble connaître aujourd'hui les pires difficultés à rester dans les limites financières imposées par le contrat de gestion.

Les recettes issues de la vente des billets et autres titres de transport couvrent à peine 27 p.c. du budget d'exploitation de la STIB. Ce taux de couverture a pour le moment d'ailleurs tendance à diminuer.

Les spécialistes attribuent ce mauvais résultat à un certain nombre de raisons : ainsi, il considère le ratio d'« administratifs » par rapport aux « productifs » (de ceux qui travaillent dans les bureaux par rapport à ceux qui opèrent dans la société) comme beaucoup trop élevé par rapport à des sociétés comparables.

En un mot, il y a trop d'administratifs et ce malgré les 300 agents que vous avez imposés à l'administration régionale.

Par ailleurs, contrairement à vos allégations, la vitesse de circulation tant des trams que des bus serait trop faible et aurait encore tendance à diminuer.

Enfin, la politique tarifaire qui a été menée et qui a fait passer le billet ordinaire de 40 à 50 francs — soit une augmentation de 25 p.c. — en deux augmentations successives accompagnées d'une politique démagogique en faveur d'une clientèle captive a pour conséquence que les recettes ne suivent pas l'évolution attendue.

Les derniers chiffres qui circulent amènent à penser que la STIB va vers une impasse financière.

En 1992, la STIB a déjà dû puiser dans ses réserves pour équilibrer ses comptes.

Pour 1993, c'est, semble-t-il, la totalité des réserves existantes qui devront être utilisées pour assurer l'équilibre financier de la société.

La situation semble aujourd'hui déraiper et les perspectives pour 1994 et les années suivantes apparaissent des plus sombres.

Un dérapage de plusieurs centaines de millions du compte d'exploitation amènerait la STIB à sortir du cadre du contrat de gestion et à devoir s'endetter pour couvrir ses dépenses courantes.

Certains n'hésitent pas à vous attribuer la responsabilité totale de cette situation, vous reprochant de ne pas respecter la philosophie du contrat de gestion et de vous substituer à la direction de la STIB. Quand je dis « vous », je vise entendu votre cabinet. (*Sourires.*)

En tout cas, cela démontre l'échec de la politique de transport que vous menez maintenant depuis plus de quatre ans.

Comme le résumait un intervenant étranger, la semaine dernière, à l'excellent colloque organisé par la Chambre de Commerce sur « le Commerce et la vie en ville » auquel vous assistiez : « Si j'ai bien compris, à Bruxelles, on tente de décourager les automobilistes avant d'améliorer l'offre de transport public, c'est mettre la charrue avant les bœufs. »

Il est vrai, je vous l'accorde, Monsieur le Ministre, que même si la STIB a encore de gros progrès de productivité à réaliser, lorsque l'on fait des comparaisons internationales, on constate que la part des recettes dans le budget d'exploitation des sociétés de transport dépasse rarement 40 p.c.

Mais à l'étranger, la totalité du financement ne repose pas sur la ville.

Ainsi, dans les grandes villes françaises, le complément nécessaire est à charge des « Communautés urbaines », sortes d'agglomérations qui intègrent les périphéries de manière à les faire participer à la charge des services publics offerts par la ville.

En Allemagne, comme le rappelait la semaine dernière un intervenant à l'occasion du colloque organisé par la Chambre de Commerce, intervenant qui venait de Munich, non seulement les *Länder* interviennent dans le financement des sociétés de transport urbaines, mais également l'Etat fédéral qui, dans le cas de Munich, précisément, éponge près de la moitié du déficit annuel d'exploitation.

Je ne peux, à cette occasion, que stigmatiser la passivité de l'Exécutif, dans son ensemble, et de vous-même en particulier, Monsieur le Ministre, passivité à obtenir une intervention de l'Etat fédéral dans le financement non seulement de travaux d'infrastructure dont l'intérêt dépasse largement les besoins des seuls Bruxellois, mais également dans le déficit d'exploitation de la STIB.

Depuis 1989, nous réclamons à cette tribune que la loi de financement soit amendée en ce sens, sans succès jusqu'à ce jour.

Vous semblez même avoir démissionné, si j'en réfère à la partie de l'exposé général du budget 1994 consacré à votre département, où vous vous montrez satisfait du « simili-accord » de coopération que vous avez conclu cet été avec l'Etat central. Vous dites : « La conclusion de cet accord de coopération conclut ainsi le chapitre de la réforme institutionnelle liée aux Travaux publics et aux Communications par la mise en œuvre d'un véritable civisme fédéral en concertation et coopération entre l'Etat fédéral et la Région de Bruxelles-Capitale. »

Eh bien non, Monsieur le Ministre, nous ne pouvons pas nous satisfaire de la situation actuelle et nous continuons à exiger une participation plus importante de l'Etat central dans le financement de notre Région et de sa politique de transports en commun en particulier.

Je conclus, Monsieur le Président. Je crois avoir montré à suffisance que, tant en matière d'équipement que de transports publics, la situation est explosive. J'ai l'habitude de tirer la sonnette d'alarme assez tôt ! C'est ainsi qu'en 1989, malgré le scepticisme de beaucoup, j'annonçais les problèmes financiers qui sont les nôtres maintenant.

Aujourd'hui, je pense disposer de suffisamment d'éléments pour attirer l'attention sur un domaine particulier de la politique régionale où, plus que partout ailleurs, la dynamique des dépenses enclenchées n'est plus contrôlée.

Monsieur le Ministre, je m'inquiète, tout comme d'ailleurs votre administration, l'Inspection des Finances et la Cour des Comptes, d'une politique à courte vue que l'on pourrait résumer en une phrase : « Après moi les mouches ! ».

Sous prétexte de fin de législature, il ne faudrait quand même pas faire n'importe quoi et pratiquer la politique de la terre brûlée.

Déjà je plains votre successeur. Il pourra tout juste gérer votre arriéré, votre passif.

C'est avec attention que j'écouterai votre réponse Monsieur le Ministre, mais sachez déjà que vous serez placé sous haute surveillance d'ici à la fin de la législature, en liberté contrôlée. *(Applaudissements sur les bancs du PRL.)*

M. le Président. — La parole est à M. De Grave pour développer son interpellation jointe.

M. De Grave. — Monsieur le Président, ces derniers temps, les vents favorables ont un caractère répétitif et particulièrement malicieux à l'AED. Cela ne devrait pas nous étonner quand on pense à la véritable bourrasque qui secoue ce département dont on peut dire qu'il est complètement déstabilisé par la politique menée par le Ministre Jean-Louis Thys.

« On peut être concret, ça n'empêche pas de rêver »... Les Bruxellois se souviennent certainement, Monsieur le Ministre, de ce slogan électoral qui ponctua votre campagne aux dernières élections. Aujourd'hui, cette phrase prend une signification aussi profonde qu'inattendue.

Vous rêvez assurément, Monsieur le Ministre, et vous nous faites même voyager dans l'illusion puisque c'est ainsi qu'on pourrait qualifier votre gestion des crédits budgétaires de votre département.

Nous apprenons, en effet, que la gestion de l'Administration de l'Equipement et de la Politique des Déplacements présente en ce moment des aspects pour le moins préoccupants.

Votre politique « d'assainissement et de rationalisation » dans ce domaine impose des délais d'exécution très courts et donc, des ordonnancements accélérés dans l'année budgétaire, alors qu'il était de coutume jusqu'ici d'ordonner les crédits dissociés sur deux ou trois exercices budgétaires. Le solde disponible des crédits d'engagement prévus pour 1992 — soit près de quatre milliards — s'est ajouté aux trois milliards prévus en engagement pour 1993, alors que les ajustements approuvés juste avant les vacances réduisent encore les crédits d'ordonnement — de 2 189 millions à 1 980 millions — et il semble qu'il ne sera pas possible d'obtenir de crédits complémentaires vu la situation financière générale de la Région.

Il en résulte que les crédits disponibles sont largement insuffisants; la partie disponible est aujourd'hui totalement épuisée et la Région se trouve tout bonnement en cessation de paiement.

Ce fait est attesté par une note de la direction générale de l'AED ainsi que par une note de l'inspecteur général des Finances et d'autres documents qui circulent ces derniers temps.

Des ordonnances en attente pour plus d'un demi-milliard s'accumulent sans espoir de paiement et génèrent des intérêts de retard colossaux. Que dis-je, un demi-milliard ? Ce chiffre appartient déjà au passé tellement vous foncez comme un tram fou dans le brouillard ! Des ordonnances en attente pour plus d'un milliard ! Les crédits de 1994 ne suffiront pas, parions-le, à apurer les seuls engagements de 1993.

Les entreprises et les sous-traitants s'agitent. Les intérêts de retard et les montants impayés ne peuvent pas logiquement être reportés sur le budget 1994 qui comporte déjà un programme bien chargé, d'autant plus que les charges de cofinancement des travaux avec l'Etat fédéral ainsi que les charges du passé alourdiront encore le passif de l'an prochain.

Quelle que soit la méthode de technique budgétaire à découvrir pour sortir de cette impasse et même si le principe de coopération entre l'Etat fédéral et la Région de Bruxelles-Capitale devait porter quelques fruits, le déséquilibre est tel qu'il faut redouter un accroissement fatal de la charge fiscale pour le contribuable. Les Bruxellois ressentiront inévitablement le résultat concret de cette gestion inexplicable au niveau des charges énormes d'intérêts de retard que cette gestion peu réaliste générera pour eux.

*(M. Simonet, Vice-Président,
remplace M. Pouillet au fauteuil présidentiel)*

*(De heer Simonet, Ondervoorzitter,
vervangt de heer Pouillet als Voorzitter)*

Permettez-moi à mon tour de faire preuve d'imagination, Monsieur le Ministre, et j'espère qu'il ne s'agit pas là d'une quelconque prémonition. Il va de soi que la solution de l'emprunt par la Région serait, dans le cas d'espèce, — une note y fait allusion — tout à fait injustifiable, irréaliste et inéquitable.

Alors, une inquiétude me vient et j'aimerais beaucoup que vous puissiez rassurer le Conseil à cet égard. N'auriez-vous pas rêvé au point d'imaginer que la STIB pourrait conclure l'emprunt en lieu et place de la Région? Mon collègue Eric André vient de rappeler la situation de la STIB. Quant on connaît l'état technique du matériel roulant, et ce malgré la dotation qui existe pour les investissements lourds dans ce secteur, on se rend compte que les capacités d'emprunt de la STIB suffiront tout juste à assurer le fonctionnement de ce département. Souvenons-nous des incidents, qui auraient pu dégénérer en accidents très graves, survenus dans le métro où une rame a perdu son moteur. Si ce dernier n'avait pas été entraîné, la rame serait littéralement montée au plafond du tunnel, avec, pour conséquence, pertes de vies humaines et blessés graves.

Sachez, en tout cas, Monsieur le Ministre, que le Conseil régional ne saurait être dupe d'une telle mascarade. Les Bruxellois sauront pour le moins juger la façon dont leurs affaires sont gérées.

L'acharnement et l'opiniâtreté que vous mettez à réaliser votre politique de grands travaux destinés à donner la priorité aux trams et à interdire pratiquement la circulation automobile ne sauraient en aucune façon excuser l'absence totale de cohérence de votre gestion budgétaire.

Le rêve que vous offriez à os électeurs, Monsieur le Ministre, paraît bien s'être transformé en cauchemar et le réveil promet d'être douloureux... *(Applaudissement sur les bancs libéraux.)*

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

De heer Delathouwer. — Mijnheer de Voorzitter, vooraf laat ik de heer André opmerken dat ik hier spreek als Voorzitter van de SP-fractie. Of mag dat niet?

De heer André. — Dus niet als Voorzitter van de MIVB!

De heer Delathouwer. — Neen. Ik vind het toch wel eigenaardig dat volgens het verslag van de vorige vergadering, waarop ik niet aanwezig was, een aantal leden van de Raad mij verweten dat ik mij sinds twee jaar houd aan het deontologisch principe om het woord niet te voeren wanneer ik mijn ander petje moet opzetten. Ik zal dat vandaag evenmin doen. Het zou echter al te kras zijn dat ik ook moeten zwijgen wanneer ik namens mijn fractie hier het woord wil voeren over het openbaar vervoer en de mobiliteit.

Ik voel mij niet geroepen om een aantal antwoorden te geven, maar sta hier zoals u, Mijnheer André, desnoods om een aantal vragen te stellen en om enkele ideeën aan te reiken. Deze stemmen ongetwijfeld niet altijd overeen met die van u. Hoewel het misschien de eerste keer is dat u persoonlijk de Minister over dit onderwerp ondervraagt, kan niet worden ontkend dat de partij waartoe u behoort, systematisch hetzelfde vertelt, met name dat zij niet akkoord gaat met de gevoerde politiek.

Ik acht het nuttig een aantal punten op een rijtje te zetten, Mijnheer Degraeve, ik hoop dat ik nooit op een zoals door u beschreven metrostel stap; zoals u het beschrijft, is het om een hartstilstand te krijgen. Ik herinner u eraan dat, indien er incidenten met metrostellen zijn geweest en indien het materieel al eens moeizaam werkt, dan is dit — zo heb ik mij als Voorzitter van de SP-fractie door vertegenwoordigers van de MIVB laten vertellen — omdat een bepaald Minister in de jaren tachtig vooral in beton heeft geïnvesteerd en heeft nagelaten een bijkomende reserve metrostellen aan te schaffen. Ik hoop dat u mij niet vraagt wie die Minister was. Ik meen dat hiermee dit incident kan worden gesloten.

M. De Grave. — N'essayez pas de camoufler le défaut d'entretien!

De heer Delathouwer. — Ik camoufleer helemaal niets.

(M. Pouillet, Président, reprend place au fauteuil présidentiel)

(De heer Pouillet, Voorzitter, treedt opnieuw als Voorzitter op)

U verwijt ons dat wij de metrostellen niet hebben hersteld, maar de heer De Croo — om hem niet te noemen — heeft gedurende jaren niets gedaan. Hij heeft om een aantal persoonlijke redenen geïnvesteerd in beton en geen bijkomende metrostellen aangekocht zodanig dat de bestaande reserve van de MIVB nu volledig is opgeruimd. *(Protest op de banken van de PRL.)* Ik heb aandachtig geluisterd naar de roddel van sommige sprekers. Het lijkt mij evident dat af en toe de waarheid wordt gezegd, het is omdat een liberale Minister nagelaten heeft metrostellen te kopen, dat wij vandaag met problemen worden geconfronteerd. Ik kom nu tot de kern van mijn betoog. Mijnheer André, u zegt: «Le Gouvernement et le Ministre en font trop!» Ik ben het daarmee eens. In dit verband wil ik echter enkele punten benadrukken. U weet dat het de eerste keer is dat het Gewest een beheerscontract met een openbaar bedrijf heeft gesloten. Welnu, ik kan de leden van de PRL verzekeren dat noch de SP-fractie, noch de meerderheid zullen toelaten dat de Regering — of de MIVB — zich aan de naleving van dat contract onttrekt. Wij zullen dus inderdaad de rechtszekerheid, waarnaar de PRL steeds vraagt, garanderen.

Mijnheer André, waanneer u beweert dat de Minister te veel geld uitgeeft, dan moet ik u toch enkele cijfers meedelen. Dat het Gewest systematisch meer in het openbaar vervoer investeert, is een goede zaak. De feiten zijn echter anders. In 1982 besteede de overheid aan het openbaar vervoer als subsidies 12 miljard, 900 miljoen, inbegrepen de investeringen voor de verbetering van de infrastructuur. Omgerekend in courante frank van 1992 gaat het om 17,824 miljard. Vandaag besteedt de overheid 10,240 miljard aan het openbaar vervoer. Het door u naar voren gebrachte discours geeft bijgevolg de situatie van de jongste tien jaren niet werkelijk weer.

U kan deze Regering dus niet verwijten dat zij te veel doet voor het openbaar vervoer. Zij doet wel meer en beter met minder middelen. U hebt echter een aantal andere cijfers niet aangehaald. Ik zal u het plezier doen ze wel te citeren. Intussen is de dekking door eigen inkomsten gestegen van 24 pct. in 1989

tot rond 30 pct. in 1993. Mag ik er even op wijzen dat een vergelijking met het buitenland misschien wel correct is, maar af en toe mag u ook wel eens vergelijken met wat er elders in België gebeurt. De MIVB is de enige maatschappij die deze cijfers kan voorleggen met de produktiviteit die intussen in 10 jaar tijd ook met 30 pct. is gestegen. U bent geen specialist en ik evenmin, mijnheer André. U zegt: « Ils disent qu'il y en a trop. » U verwijst naar een aantal mensen die u hebben gezegd dat er nog te veel personeelsleden zijn. De verantwoordelijkheid voor deze uitspraak laat ik aan u.

M. André. — Monsieur le Président, je ne voudrais pas interrompre un long monologue. Cependant, je me demande si j'ai interpellé le Président de la STIB ou le Ministre des Communications. Manifestement, il y a dérapage au niveau de l'évolution de nos débats. C'est en effet le Président de la STIB qui nous répond actuellement et non le Conseiller régional.

M. le Président. — Monsieur André, n'importe quel membre de cette assemblée est en droit d'intervenir dans une interpellation.

M. André. — D'intervenir, peut-être, mais pas de se substituer au Ministre! C'est pourtant à ce dernier que les questions sont adressées.

M. le Président. — Et c'est le Ministre qui vous répondra. M. Delathouwer peut intervenir comme il le souhaite sur le sujet de votre interpellation.

A présent, Messieurs, je vous demande de ne plus interrompre l'orateur de manière intempestive.

M. André. — Monsieur le Président, manifestement, il y a conflit d'intérêts en la matière. Si une interpellation devait avoir lieu sur ma société, je pourrais donc monter à la tribune pour m'y expliquer? (*Colloques.*)

De heer Delathouwer. — Mijnheer de Voorzitter, dit lijkt mij allemaal een beetje eigenaardig, want ik richt mij tot deze vergadering en tot de Minister. Mijnheer André, ik heb u daarnet ook laten uitspreken. U moet toch een beetje ernstig blijven. Ik doe hier een aantal uitspraken die ik met verschillende petjes op kan doen en nu spreek ik als gewestraadslid. Bepaalde mensen uit de oppositie — de heer Debry om hem niet te noemen — hebben mij drie maanden geleden verweten als Voorzitter van de MIVB een aantal uitspraken te doen over de financiering. In deze zaal verweet hij mij niet het woord te nemen. Hij draaide de zaak dus om en dat gaat toch niet. Bovendien zie ik niet in waarom u geen rekening zou houden met alles wat ik u hier heb gezegd. Ik heb u alleen maar geciteerd. U hebt gezegd: « Ils me disent qu'il y a trop de personnel », administratief of ander. Ik zeg u dat er reeds duizend mensen minder zijn op tien jaar tijd. Iedereen kan dat hier verklaren, bijvoorbeeld ook de heer Rens. Hij is echter geen Voorzitter van de MIVB en zou dit dus mogen verklaren, terwijl ik het niet zou mogen? Laten wij ergens anders gaan « zeveren », hier zijn wij met ernstige dingen bezig. Ik neem aan dat deze cijfers u pijn doen, maar het is wel de realiteit.

Ik ga nu in op een vierde punt, dat een beetje gevoeliger ligt, namelijk de « vitesse commerciale ». Het is toch wel prachtig dat precies de PRL komt spreken over de commerciële snelheid. Wanneer ik met de tram, de metro of de bus rondrijd — dat is misschien het verschil tussen mij en sommige personen in deze zaal — dan zie ik ook veel plekken waar het niet zo goed gaat. U hebt gelijk: de commerciële snelheid is lichtjes achteruitgegaan. Ik kan u echter zo een bundel persknipsels geven over diegenen die protesteren tegen alles wat wij met het Gewest en met de

MIVB ondernemen om de commerciële snelheid te verbeteren. En dat zijn meestal dezelfde mensen die vandaag komen klagen dat zij daalt. Ik geef u een klein citaat van iemand die u waarschijnlijk zeer goed kent, namelijk de burgemeester van Etterbeek — de man was door de Jeune Chambre immobilière uitgenodigd op een vergadering. De heer De Wolf, die ik voor het overige trouwens een zeer sympathiek man vind, werd in een bekend maar klein Franstalig weekblad geciteerd:

« Il ne se fit pas que des amis, mais il parvint quand même à se montrer sous un jour plus sympathique en prônant une politique des déplacements excessivement favorable à la bagnole. Il s'en prit vivement aux idées de J.-L. T. quant aux transports en commun » (...). Et de conclure sur un ton plus péremptoire: « Moi, je préfère encore passer deux heures dans ma voiture à signer du courrier, plutôt que d'attendre des trams, des bus ou des métros qui n'arrivent jamais. » Et le journaliste de conclure très gentiment: « Une grande vision de la ville de l'an 2000 ».

Daarmee is meteen duidelijk dat Vincent Dewolf met een chauffeur rijdt, want zoniet is hij een echt gevaar als hij zijn dossiers tekent aan 't stuur.

M. André. — C'est une interpellation *ad hominem* à quelqu'un qui n'est pas membre du Conseil.

M. Harmel. — Vous lui direz, Monsieur André.

De heer Delathouwer. — Ik wil gerust terugnemen dat het hier over Vincent Dewolf gaat, ook al was hij het zeer waarschijnlijk volgens dit artikel.

Hoe dan ook, mensen met een politiek mandaat die in deze tijd een dergelijke taal spreken, doen dat niet zonder te beseffen dat zij daarmee ook hun misprijzen uitdrukken voor al die « Captifs » waarover u het ook al had. Van alle mensen die van de MIVB gebruik maken, kan 55 pct. inderdaad niet anders. Dat wil echter ook zeggen dat 45 pct. die wel een ander vervoermiddel kan gebruiken, toch duidelijk kiest voor het openbaar vervoer.

Aan deze mensen denkend wil ik hier besluiten door een tekst voor te lezen die alle raadsleden eigenlijk reeds zouden moeten gelezen hebben, want het is een stuk uit het voorwoord van de « Toekomstperspectieven », het geduchte jaarverslag van de MIVB. Bestuurder-directeur-generaal Jacques Devroye schetst daar op een zeer duidelijke manier de filosofie die de directie van de MIVB en de Brusselse Regering verdedigen.

Sous le titre: « L'antiblocage de la mobilité » on lit ceci:

« Une ville importante sans transports en commun aurait une mobilité nulle aux heures de pointe, tout comme les autoroutes aux périodes de grande transhumance au moment des vacances. Ceci serait catastrophique pour la vie économique des villes. Maintenir un bon réseau est donc essentiel sur le plan économique et il faut d'ailleurs souligner qu'un bon réseau de transport en commun sert non seulement à celui qui l'utilise mais aussi et avant tout peut-être à celui qui ne l'utilise pas, qu'il soit lui-même automobiliste ou simplement qu'il exerce une activité qui dépend d'un bon niveau de mobilité urbaine. C'est en se basant sur cette constatation que les autorités politiques admettent de subsidier les réseaux de transport en commun et que bon nombre de pays étrangers ont mis en œuvre des moyens de financement indirects ou directs liés à la fiscalité pour développer des réseaux de transport en commun valables, car cela n'a pas de sens de faire supporter le coût réel du transport en commun à l'utilisateur qui accepte de mieux partager l'espace urbain et permet de la sorte une mobilité accrue à ceux qui refusent ce partage. »

« De Doorstroming »:

«Een grootstad zonder openbaar vervoer zou volledig dicht-slibben tijdens de piekuren, zoals de autowegen tijdens de periode van de vakantieuitochten. Dit zou catastrofale gevolgen hebben voor het economische leven van de stad. Een goed openbaar vervoersnet is dus essentieel op economisch vlak. Bovendien komt een goed openbaar vervoersnet niet alleen ten goede aan de gebruikers maar ook, en misschien zelfs op de eerste plaats, aan wie het niet gebruikt: de automobilist of gewoon iedereen wiens werk rechtstreeks afhankelijk is van een goede mobiliteit in de stad. Op basis van deze vaststelling zijn de politieke instanties bereid het openbaar vervoersnet te subsidiëren. In nogal wat andere landen werden financieringsmiddelen ingezet die direct of indirect met fiscaliteit verband houden, om een degelijk openbaar vervoersnet te kunnen uitbouwen. Het gaat immers niet op om de reële kost van het openbaar vervoer volledig te laten dragen door wie het principe aanvaardt om de stad-sruimte beter te delen, en zodoende meer mobiliteit te creëren voor wie hieraan niet wil meewerken.» Het gaat dus ongetwijfeld over één van de hoogste prioriteiten voor de volgende jaren.

Voor het overige vertrouw ik volkomen op het antwoord van de Minister, dat ik samen met u met zeer veel spanning afwacht. (Applaus.)

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, j'ai entendu avec intérêt et attention l'interpellation développée par nos collègues, MM. Eric André et Jacques De Grave.

Avec intérêt, dis-je, mais aussi avec un étonnement certain.

En effet, ces interpellations sont quelque peu contradictoires. Elles ne sont visiblement pas concertées. Certains disent que les libéraux s'apprentent à s'attaquer exclusivement au Ministre des Transports; je le démens, étant donné surtout qu'il m'a été donné de rester.

M. Jacques De Grave qualifie la politique du Gouvernement de «Politique d'assainissement et de rationalisation» tandis que M. Eric André parle, lui, de «dérapage budgétaire», ce qui n'est pas la même chose, vous en conviendrez!

Mais nos collègues libéraux ne sont pas à une contradiction près et je vais donc vous donner une réponse claire à des interpellations qui ne le sont pas.

D'abord, vous n'ignorez pas que nous connaissons une crise économique sans précédent en Europe, en Belgique et à Bruxelles comme ailleurs. Mais, au-delà de cette crise économique, Bruxelles connaît une crise démographique qui hypothèque le rendement de l'impôt sur les personnes physiques. Cela entraîne, bien entendu, une diminution des recettes régionales et une adaptation des voies et moyens en conséquence.

Par ailleurs, je rappelle aux honorables membres que nous assumons fidèlement nos obligations financières de solidarité — même si nos collègues libéraux n'ont pas soutenu cette solidarité — avec la Région wallonne et la Communauté française dans le cadre de la loyauté fédérale. Tant le premier ajustement 1993 que le second qui vous est proposé tiennent compte de ces réalistes budgétaires.

Ensuite, les interpellateurs ne sont pas non plus sans savoir que la plupart de nos partenaires économiques prônent un soutien de l'économie par une politique volontariste en matière d'équipements et de déplacements. C'est également le cas en France où M. Baladur lance un vaste plan d'équipement recourant à l'emprunt et à la confiance des français. Jacques Delors,

Président de la Commission européenne, déposera au sommet de Bruxelles un plan de relance au niveau européen.

Dès lors, le Gouvernement de Bruxelles veut participer, lui aussi, à cet effort en poursuivant sa politique d'investissement et d'équipement afin de soutenir l'emploi et le secteur de la construction.

De plus, la qualité de vie en ville souhaitée par nos concitoyens demande que nous fassions des efforts dans cette direction. La politique de mobilité définie et mise en œuvre par le Gouvernement correspond à ce souhait. Il n'y a donc pas lieu de changer fondamentalement une ligne politique. Bruxelles n'a que trop souffert de chantiers inachevés et de réalisations qui ne s'inscrivaient pas dans la cohérence d'un projet de cité.

Enfin, la politique du Gouvernement, dès 1989, fut d'améliorer la qualité de l'espace public et la mobilité de tous les acteurs de la ville qui doivent pouvoir y évoluer normalement. Je pense en particulier aux piétons, aux voitures et aux transports en commun qui doivent retrouver leur juste part de cet espace. Le soutien du Conseil, pratiquement unanime, lors du vote de la motion le 17 janvier 1992 va d'ailleurs dans ce sens.

Dans cet esprit, le plan pluriannuel des investissements présenté par le Gouvernement et approuvé par le Conseil lors du budget 1991, prenait en compte deux concepts simples mais importants et qui ont fait date :

1. Un contrat de gestion liant la Région à la STIB — C'était le premier contrat de gestion en Belgique;

2. Une programmation pluriannuelle des dépenses de l'équipement et des déplacements.

Depuis lors, le Gouvernement fédéral s'est, lui aussi, inscrit dans la logique des contrats de gestion et des plans pluriannuels.

Analysons, Monsieur le Président, mes Chers Collègues, ces deux concepts élaborés en 1991, en commençant par le contrat de gestion de la STIB que le Gouvernement, sur ma proposition, a approuvé le 21 février 1991. Ce contrat négocié avec la STIB avait pour but :

1° de garantir à la STIB une dotation de fonctionnement stable dans le temps, apte à lui assurer une gestion cohérente et efficace;

2° de maîtriser les dépenses de la STIB dans le cadre d'un plan d'entreprise approuvé par les partenaires sociaux et apte à améliorer la productivité interne;

3° de développer l'attractivité des transports publics par une augmentation de sa clientèle;

4° d'investir massivement dans le matériel roulant et les installations fixes, tant en surface qu'en sous-sol.

Ces quatre objectifs sont atteints.

La STIB reste strictement dans le cadre qui lui a été fixé par le contrat de gestion. Aucun crédit supplémentaire n'a été accordé par la Région à la STIB dans le cadre de ce contrat.

La productivité interne, comme l'a souligné M. Delathouwer, a crû régulièrement et de manière plus importante que les contraintes imposées par le plan d'entreprise approuvé par le Gouvernement.

Je citerai simplement le professeur Tuklens de l'Université catholique de Louvain lors d'une communication faite à l'Institut de recherche économique et régionale de Neufchâtel, en Suisse, sur les performances économiques de la STIB :

«... Les dernières observations de 1992 nous révèlent que la STIB est à nouveau en progrès par rapport à l'activité de fin 1991

à mi-1992: à l'échelle supérieure où elle se trouve désormais, elle parvient encore à améliorer ses performances. Les hausses de productivité et de l'efficacité, malgré une augmentation de la congestion en ville, révèlent une gestion vigoureuse de la STIB qui a permis une augmentation sensible du nombre de places-kilomètres offertes, avec des moyens limités. L'accroissement de l'offre de transports en commun, souhaité par la Région de Bruxelles-Capitale, est réalisé de manière efficace au vu de prestations antérieures.»

Ensuite, en augmentant la qualité du service offert à la clientèle, la STIB a renoué avec une croissance du nombre de personnes transportées. Reconnaissons-le, même si cela ne fait pas plaisir à tout le monde: les mesures prises par M. De Croo, en son temps, avaient eu pour effet de contraindre la STIB à réduire son offre de service, ce qui avait eu pour conséquence inévitable de réduire sa clientèle et donc ses recettes, en accroissant du même coup son déficit.

Ce cercle vicieux est aujourd'hui brisé. Nous l'avons voulu et nous persistons.

Je suis reconnaissant au conseil d'administration, à la direction et à l'ensemble du personnel de la STIB d'avoir su relever le défi de la régionalisation des transports publics, défi qui n'était pas facile, et ceci, je le rappelle, dans le cadre du strict respect des contraintes budgétaires contractuellement définies.

Dans la note que vous avez transmise à mes services, vous dites que votre interpellation a pour but de «lancer un débat sur l'inflexion qu'il convient de donner à la politique menée par le Ministre des Transports et des Communications afin de la rendre compatible avec la nouvelle donne budgétaire.»

M. André. — C'est plus nuancé que cela.

M. Thys, Ministre des Travaux publics, des Communications et de la Rénovation des Sites d'Activités économiques désaffectés. — Je cite votre texte et vous laisse le soin de le nuancer.

Vous mettriez donc en doute les efforts commerciaux, le savoir-faire et le rôle indispensable de la STIB dans la vitalité de notre Région.

Je ne serai pas nuancé et il est vrai que l'on me reproche de temps à autre de ne pas l'être. Mais peut-être un certain nombre d'entre nous le sont-ils trop? Je serai clair et net, comme je vous y ai toujours habitués: le Gouvernement se refuse à la privatisation pure et dure que certains tenteraient de suggérer.

Enfin, en investissant de manière extrêmement importante depuis 1989, nous avons voulu remettre à niveau les transports publics à Bruxelles. Certains membres de notre assemblée ignorent peut-être qu'un Bruxellois sur deux n'a pas d'autre moyen de se déplacer que le transport public. La proportion est plus élevée au nord qu'au sud de la capitale et j'essaie de représenter l'ensemble des Bruxellois, Avant 1989, on les appelait des «captifs», nous en avons fait des «clients».

Comment avons-nous procédé? Comme l'a rappelé notre collègue Delathouwer, nous avons fait des travaux de béton, mais nous avons oublié de commander des rames de métro. Nous avons donc acquis 32 véhicules intermédiaires de métro, 360 autobus à plancher surbaissé, 51 nouveaux trams, nous avons renouvelé des voies de tram, des caténaires et nous avons procédé à l'aménagement de sites propres, d'arrêts et d'abris.

Aujourd'hui, les clients des transports publics voient au quotidien des améliorations qui leur sont offertes.

La presse se fait régulièrement le relais du degré de satisfaction de la clientèle. A cet égard, je renvoie d'ailleurs les honora-

bles membres au sondage de *Survey Action* qui paraîtra dans *Trends Tendances* prochainement.

C'est vrai, Chers Collègues — et je m'adresse spécialement aux intervenants — que, pour réaliser cet immense effort, le Gouvernement et le Conseil ont autorisé la STIB à réaliser annuellement un emprunt de 2 104 millions. Celui-ci est garanti par la Région et couvert par une dotation régionale pour les intérêts et les amortissements.

Les emprunts à long terme pour la modernisation du matériel roulant et des installations se monteront, au 31 décembre 1993, à 15 milliards 338 millions. Je tiens à rappeler à l'honorable membre qu'une part importante de cette dette, c'est-à-dire plus ou moins 13 milliards, a été héritée de l'Etat central.

Le poids de la dette n'a donc augmenté que de 2,3 milliards! Alors que, par la même occasion, la STIB a investi 11 milliards depuis 1989!

Oui, le Gouvernement a emprunté, et c'est normal! Quand on achète une maison, tout le monde emprunte. Et tout le monde trouve cela normal. Eh bien, la STIB fait la même chose.

Tant que nous empruntons pour un investissement de longue durée, il est normal que les générations suivantes, qui profiteront de cet investissement y contribuent. On procède de la même manière dans le secteur privé.

Mais je me suis déjà longuement exprimé sur cette question et je me permettrai donc de renvoyer les honorables membres aux travaux préparatoires des budgets 1991-1992-1993 et au bilan de la STIB qui a été communiqué au Conseil régional le 21 juin 1993 et transmis par les services du Conseil le 30 juillet 1993.

J'ai noté, Monsieur André, que vous vous posez la question de savoir si le contrat de gestion est encore adapté à la réalité budgétaire.

Le contrat de gestion a été conclu. Le Gouvernement respectera donc la signature qu'il a apposée sur ce contrat le liant à la STIB. Car, ainsi que l'indique l'article 1134 de notre Code civil, «les conventions légalement formées font la loi des parties».

Je pense que cela rejoint les souhaits de votre groupe qui plaide régulièrement pour la «sécurité juridique».

Le second concept du plan pluriannuel d'investissements est la programmation pluriannuelle.

Entre la programmation pluriannuelle approuvée par le Gouvernement et le Conseil en 1990 et ce jour, nous avons dû constater une diminution des moyens régionaux affectés à la politique des déplacements.

Je vous l'ai souligné en début de mon intervention, les ajustements réalisés par le Gouvernement sont le résultat d'une diminution des recettes régionales.

La diminution de mes moyens peut être évaluée à 1 337,8 millions.

La lente érosion, puis la diminution des crédits de paiement et les coûts accrus des projets — conséquence normale de la volonté du Gouvernement et des instances communales d'en améliorer la qualité urbanistique, environnementale et de sécurité — ont entraîné une révision générale des investissements programmés en 1990.

Ainsi, les liaisons ferrées AZ-VUB, Erasme, quai des Usines, ont été reportées. Enfin, des projets relatifs au réaménagement des chaussées de Ninove, de Waterloo, et des boulevards du Souverain et Lambermont, ont été ajournés.

Mais le Gouvernement est conscient que des chantiers entamés — tant de surface que souterrains — ne peuvent être ni arrêtés ni ralentis.

En réponse à notre collègue M. De Grave, je confirme que nous avons, en effet, la volonté de raccourcir au maximum les perturbations engendrées par les travaux d'infrastructure; c'est un souhait de la population et des milieux socio-économiques bruxellois.

Premièrement, la plupart des chantiers en cours sont d'ailleurs en phase terminale.

Ainsi, Monsieur le Président, l'axe Nord-Sud, ouvrage considéré comme inutile s'il en était, dont l'investissement prévu par l'Etat devait atteindre six milliards avant la régionalisation, sera mis en service le 4 décembre 1993. Son coût global est de 8,6 milliards, dont 5,8 milliards ont été pris en charge par l'Etat fédéral.

Les prolongations en surface de la ligne 55 Uccle-Evere sera mise en service le 4 décembre 1993 également. Le coût total est de 500 millions.

Le tunnel vicinal, datant de 1958 et laissé à l'abandon depuis, sera mis en service au printemps 1994. Il permettra, Monsieur le Président, Chers Collègues, de désenclaver le quartier du Mutsart. Le coût total est de 301 millions.

Les montants qui restent à engager sur les chantiers en cours sont minimes et seront réalisés en 1993 et 1994.

L'accord de coopération entre le Gouvernement fédéral et le Gouvernement bruxellois pour la période 1993-1994 permet de financer un certain nombre d'équipements conjointement avec l'Etat fédéral, à concurrence de 49 p.c.

C'est ainsi que :

L'axe Stalle-Brugmann-Louise sera pris en charge à concurrence de 117,6 millions. L'avenue Brugmann sera donc terminée pour la fin de cete année;

L'avenue de la Reine sera prise en chage à concurrence de 58,8 millions;

La chaussée de Louvain sera prise en charge à concurrence de 30,6 millions;

Les études relatives à ces chantiers seront couvertes également par l'Etat à concurrence de 49 p.c.

De plus, l'Etat fédéral assurera à 100 p.c. des travaux d'équipement de l'Espace Bruxelles-Europe de plus de 700 millions sur deux exercices.

Je vous laisse, monsieur André, la responsabilité de votre appréciation quant à l'application de l'article 43 de la loi spéciale du 12 janvier 1989.

Grâce à cet accord conclu par le Gouvernement avec l'Etat fédéral, nous pourrions ralentir le rythme des engagements sur le budget régional et couvrir ainsi l'effort réalisé par le budget régional depuis 1989.

En effet, afin de faire la soudure avec l'accord de coopération et afin de ne pas ralentir le rythme de nos paiements, le Gouvernement a décidé d'étaler ses paiements dus à la STIB pour des travaux d'équipements réalisés par la société pour le compte de la Région.

Ces travaux réalisés par la STIB, pour notre compte, sont essentiellement des travaux de poses de voies ou de signalisation électronique de l'axe Nord-Sud.

Un inventaire est actuellement réalisé et le montant estimé peut être évalué sur deux exercices budgétaires, soit 1993 et 1994, à 1 400 millions.

Le contrat de gestion conclu entre la Région et la STIB permet cette procédure qui sera confirmée par convention entre les deux parties. La liquidation de l'encours pourra se faire sur les cinq prochains exercices budgétaires.

L'avantage de cette formule, voulue par le Gouvernement, est de poursuivre une politique volontariste en matière de transports publics — à savoir : 1^o rentabiliser au plus vite les investissements réalisés ces dernières années au profit de nos concitoyens et, 2^o ne pas ralentir le rythme de ses investissements afin de ne pas accentuer la récession dans le secteur de la construction et éviter donc de porter atteinte à l'emploi.

Pour les questions techniques évoquées dans les interpellations, je suggère aux honorables membres de les traiter, comme M. André l'a proposé, au cours de la réunion de la Commission de l'Infrastructure qui se tiendra le 27 octobre prochain à l'occasion de l'ajustement budgétaire n^o 2 déposé par le Gouvernement.

Pour conclure, Monsieur le Président, mes Chers Collègues, je confirme que la Région de Bruxelles-Capitale est apte à assurer dans les délais normaux le paiement de ses équipements et ne se voit pas pénalisée d'une quelconque façon par le marché financier.

Il est clair que nous avons fait, depuis 1989, un effort sans précédent pour équiper notre Région d'un réseau de voiries et d'un réseau de transports en commun performants et pour rentabiliser un certain nombre d'ouvrages d'art inutilisés depuis plusieurs années et critiqués par l'ensemble de la population.

Les résultats aujourd'hui sont reconnus par les Bruxellois et les Bruxelloises et cités en exemple depuis peu à l'étranger !

Nous ne sommes pas que des comptables; nous sommes en devoir de gérer un projet de ville pour ses habitants et nous avons l'obligation d'assurer son développement cohérent et concret.

Le Gouvernement poursuit donc la politique décidée en 1989 en partageant mieux l'espace public et en assurant l'amélioration du cadre de vie par l'utilisation de matériaux de qualité dans les investissements régionaux.

Depuis 1989, dans le secteur de la mobilité, la jeune Région de Bruxelles-Capitale a mené une politique volontariste et tenace pour permettre aux Bruxellois de réussir le pari d'une ville plus conviviale et plus humaine. Ce pari, le Gouvernement est en train de le réussir avec le soutien du Conseil régional, des acteurs socio-économiques et, surtout, avec le soutien grandissant de la population ! (*Applaudissements sur les bancs de la majorité.*)

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

M. André. — Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, je n'ai pas été déçu ! J'espérais une réponse pleine de fougue, elle le fut tout comme elle fut pleine de faux fuyants aussi. Cela non plus ne m'a guère étonné dans la mesure où vous n'avez pas vraiment répondu à mon interpellation. Même si M. Delathouwer, dans une intervention qui nous a quelque peu dérangés — il lui était quand même difficile de garder toute objectivité en sa qualité de Président de la STIB et de chef de groupe de la fraction SP de notre Conseil — a essayé de nous faire dire ce que nous n'avions pas dit.

En effet, nous n'avons jamais dit être opposés aux transports en commun. Ceci est une fable, en l'occurrence celle du canard auquel il faut couper les ailes. Au contraire, nous sommes unanimes en ce Conseil pour dire qu'il est nécessaire de mener une politique de transports en commun à Bruxelles. Mais le reproche qui vous est généralement adressé, Monsieur le Ministre, c'est

de placer la charrue avant les bœufs et d'engorger Bruxelles avant d'avoir offert une alternative crédible.

L'objectif de mon interpellation était de savoir dans quelle mesure vous disposiez des moyens pour financer la politique que vous avez entamée. A ce sujet, je vous avoue que votre réponse est pleine d'ambiguïté. D'un côté, vous nous dites que tout va bien, que la STIB respecte le contrat de gestion. Nous respectons le contrat de gestion. Mais nous n'ignorons pas les difficultés qu'il y a actuellement à suivre l'évolution planifiée de la STIB. Je vous ai donné un certain nombre de causes tout à l'heure auxquelles vous n'avez pas répondu, notamment en termes d'évolution des recettes et de décisions tarifaires, qui semblent regrettables.

Vous n'avez manifestement pas la même façon que moi de lire le bilan de la STIB puisque vous constatez 15 milliards de dettes garanties par la Région. Personnellement, je lis 17,8 milliards à fin 1992. Vous n'avez pas répondu à ma question fondamentale de savoir comment la STIB avait pu en 1992 emprunter 3,173 milliards et cette année-ci déjà 3,360 milliards alors que notre Conseil, comme vous l'avez opportunément rappelé dans votre intervention, n'a donné l'autorisation qu'à concurrence de 2,104 milliards.

La STIB serait-elle au-dessus de nos lois, au-dessus de nos ordonnances? Ou bien, d'une manière ou d'une autre, auriez-vous trouvé un accord avec le Ministre des Finances, vous permettant d'emprunter avec la garantie de la Région sans donner à notre Conseil l'occasion de lui accorder son aval? Je ne reproche pas forcément l'emprunt en soi mais le fait qu'il se fasse sans l'aval de notre Conseil, sans que nous puissions également discuter de votre maîtrise de la situation. Vous ne pouvez, en effet, pas contester que cette dette de la STIB s'élèvera à plus de 20 milliards à la fin de l'année et, à la fin 1994, à 23, 23,5, peut-être 24 milliards. D'autant plus que, dans un tour de passe-passe assez extraordinaire, vous reconnaissez que, pour le programme pluriannuel qui n'a rien à voir avec la STIB, vous manquez de moyens parce que la Région s'est appauvrie. Nous vous le disions déjà en 1989. Vous reconnaissez qu'il vous manque à peu près 1,3 milliard. Vous nous dites de ne pas nous inquiéter parce que vous allez retarder un certain nombre de paiements à la STIB, d'environ 1,4 milliard. Comme par hasard, un retard de paiements de 1,4 milliard pour des besoins de 1,3 milliard. Que va-t-il se passer? Qui va devoir emprunter? C'est la STIB. Au lieu d'emprunter ou d'obtenir des moyens complémentaires au sein du budget régional, vous allez demander à la STIB d'emprunter pour votre compte et d'assurer ainsi la soudure. C'est bien ce que nous craignons. C'est la question que vous posait M. De Grave en vous disant qu'il espérait que vous n'agiriez pas ainsi. Eh oui, vous l'annoncez! Et vous nous l'annoncez aujourd'hui sans que, à ma connaissance, les organes de la STIB se soient prononcés à cet égard. Cela montre bien la confusion qui existe à l'intérieur du contrat de gestion et dans la manière dont vous l'interprétez.

Les membres de votre cabinet constatant qu'il y avait un problème mais n'osant pas en informer le Conseil régional, ont recherché une solution dans leur enveloppe. Heureusement qu'il y a la STIB! Il suffit de demander à la STIB d'emprunter à nouveau.

M. Moureaux. — C'est une nouvelle interpellation que vous développez!

M. André. — C'est une réplique, Monsieur Moureaux. Je ne fais qu'utiliser les informations données par M. Delathouwer.

M. Moureaux. — Nous nous étions mis d'accord au sein du Bureau et maintenant vous exagérez!

M. André. — Monsieur Moureaux, plus vous m'interrompez, plus mon intervention sera longue. Laissez-moi terminer s'il vous plaît. Voulez-vous que je parle du Vice-Président de la STIB?

M. Moureaux. — Vous n'avez fait que critiquer le Président de la STIB et maintenant vous abusez manifestement du temps de parole.

M. le Président. — Poursuivez, je vous prie, Monsieur André.

M. André. — Merci, Monsieur le Président. Je suis désolé de déranger M. Moureaux en rappelant au Ministre qu'il ne nous a pas fourni la réponse que nous attendions. Bien au contraire, il nous a démontré, par sa réponse, qu'il utilisait la STIB pour financer son dérapage budgétaire. C'est pourquoi je maintiens nos conclusions de tout à l'heure, selon lesquelles le Ministre ne maîtrise plus aujourd'hui l'évolution de ses dépenses. Il a lancé un plan pluriannuel qu'il comptait terminer en juin 1994. Comme tout bon bourgmestre, il s'est dit: «élections assurées en juin, je termine mon programme à ce moment-là, après on verra bien». C'est exactement la manière dont vous avez géré les deniers qui étaient les vôtres, Monsieur le Ministre. Je persiste et signe: en 1994, et en 1993 si vous engagez de nouveaux chantiers, vous ne serez plus à même de les payer. Et votre successeur, en 1995 et 1996, ne fera qu'éponger vos arriérés. Je regrette que votre réponse n'ait pas été plus circonstanciée. Je ne voudrais pas que notre critique soit mal interprétée. Notre groupe ne s'est jamais opposé à une politique des transports en commun. Nous nous demandons cependant si elle est correctement financée et notre réponse est négative, non seulement au plan régional mais aussi au plan fédéral.

Je termine, Monsieur Moureaux, en reprenant l'information que nous donnait M. Delathouwer. Dans sa fougue à vouloir critiquer l'intervention libérale de M. De Croo et autres, il nous rappelait les chiffres d'intervention du Gouvernement national à l'époque où la STIB était encore sous tutelle nationale. M. Delathouwer rappelait qu'en 1982, le Gouvernement national consacrait près de 13 milliards à la STIB. En francs constants, cette somme représenterait aujourd'hui près de 18 milliards. Il faut bien admettre que votre parti, Monsieur Delathouwer, et celui de M. Thys ont approuvé la loi de financement en 1989 et ne se sont pas rendu compte du fait que la régionalisation d'un certain nombre de domaines allait provoquer des problèmes financiers pour la Région. Aujourd'hui, nous sommes confrontés à ces problèmes et nous devons bien reconnaître qu'il nous sera difficile de consacrer, chaque année, plus de 20 p.c. de nos moyens au financement de la politique des transports en commun. (*Applaudissements sur les bancs du PRL.*)

M. le Président. — La parole est à M. De Grave.

M. De Grave. — Monsieur le Président, je m'étonne que le Ministre, dont chacun reconnaît l'intelligence et le sens de l'humour, ait réagi de cette façon lorsque j'ai évoqué la politique d'assainissement. En effet, il s'agissait, dans mon chef, d'une formule de dérision.

Pour le reste, je vous avais qualifié d'illusionniste, Monsieur le Ministre. Je persiste et signe ... J'ajouterai même que vous êtes aussi un manipulateur et un prestidigitateur. En effet, vous parvenez à faire disparaître une interpellation et à la transformer en autre chose! Vous insinuez que tous les libéraux sont «anti-transports en commun» et qu'ils n'ont rien compris à une conception moderne de la vie en ville. Pas du tout, Monsieur le Ministre. Nous sommes partisans d'une politique volontariste en

la matière. Nous avons seulement indiqué que, selon nous, vous la pratiquiez à l'envers.

Nous ne vous interpellions pas au sujet de la STIB, à propos de laquelle nous avons eu de longues explications de M. Delathouwer et de vous-même. Il s'agissait uniquement d'une interpellation — le reste consistait en exemples choisis pour montrer les conséquences désastreuses que cette politique pourrait avoir sur une gestion convenable de la STIB — concernant la gestion catastrophique des crédits budgétaires de l'AED qui, jusqu'à présent, relève bien de votre compétence et n'a rien à voir avec la STIB. Que l'AED coopère au développement de cette politique des transports en commun, nous en convenons mais nous voulions simplement savoir s'il est exact qu'existent des retards de paiement énormes et que vos crédits engagement étaient épuisés. Nous voulions connaître l'opinion de votre direction générale et savoir si l'inspecteur général des Finances refuse son visa. Nous n'avons reçu aucune réponse à ces questions. Nous en prenons acte. Il est vrai qu'à votre place, j'aurais peut-être aussi tenté de m'évader face à cette interpellation. (*Applaudissements sur les bancs du PRL.*)

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

Het incident is gesloten.

INTERPELLATION DE MME LEMESRE A M. GRIJP, MINISTRE DE L'ECONOMIE, CONCERNANT «LA POLITIQUE DU GOUVERNEMENT EN FAVEUR DU PETIT COMMERCE DANS LA REGION BRUXELLOISE ET PLUS PARTICULIEREMENT DANS LE CENTRE VILLE»

Discussion

INTERPELLATIE VAN MEVROUW LEMESRE TOT DE HEER GRIJP, MINISTER BELAST MET ECONOMIE, BETREFFENDE «HET BELEID VAN DE REGERING TEN GUNSTE VAN DE KLEINE HANDELSZAKEN IN HET BRUSSELS GEWEST EN MET NAME IN HET CENTRUM VAN DE STAD»

Bespreking

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

Mme Lemesre. — Monsieur le Président, Messieurs les Ministres, Chers Collègues, vous pouvez constater, Monsieur Thys, que les libéraux n'interpellent pas que le Ministre des Transports.

En effet, je m'adresse ici au Ministre de l'Economie et, en fait, à l'ensemble du Gouvernement. Certaines de mes questions débordent du cadre des compétences du Ministre de l'Economie mais j'espère qu'une matière aussi importante que le commerce fait l'objet de discussions au sein du Gouvernement et de décisions collégiales.

Plusieurs événements malheureux ont émaillé la vie économique bruxelloise ces deux derniers mois. Au moins peut-on espérer qu'ils auront un rôle d'électrochoc sur les responsables politiques régionaux bruxellois.

Après l'annonce, par le groupe GB, de la fermeture de plusieurs grandes surfaces, les récentes faillites de Nias et Dujardin, l'Exécutif régional va-t-il enfin prendre en compte l'importance du commerce dans l'équilibre, la viabilité de la Région.

Bruxelles a subi une hémorragie d'habitants. Il était logique qu'une diminution de commerces suive cette perte d'habitants. Mais pour boucler le cercle vicieux, aujourd'hui, si les boutiques ferment, les habitants déménagent.

L'implantation anarchique de grandes surfaces a accéléré la mort lente d'artères commerçantes autrefois florissantes. Je pense à la rue Marie-Christine à Laeken ou à la rue Wayez que vous connaissez bien, Monsieur le Ministre.

Aujourd'hui, les grandes surfaces en perte de rentabilité songent à désinvestir certains quartiers dans lesquels elles étaient devenues la seule source d'approvisionnement.

Il est illusoire de croire que seules les mutations structurelles sont à la base de ces disparitions. Il faut aussi en chercher la cause dans le laxisme des pouvoirs publics qui ont permis leur installation désordonnée. On peut difficilement croire qu'une grande surface comme celle de la Cité-modèle, par exemple, soit la victime d'une hémorragie d'habitants. Il était facile à l'époque pour les grandes surfaces de convaincre les pouvoirs publics que leur rentabilité serait assurée par la disparition de la petite distribution alimentaire et textile des environs immédiats.

Les années 70 ont cru sincèrement à la grande distribution de masse, négligeant des facteurs-clés.

Ainsi, beaucoup de quartiers bruxellois tablent sur un commerce de détail de qualité, je pense à la rue Vanderkinderen, à la rue George-Henri, à l'avenue Louise.

Par ailleurs, la population vieillissante de nos dix-neuf communes s'accommode mal d'un réseau clairsemé de grandes surfaces, les obligeant à déplacer des conditionnements lourds sur des distances forcément plus longues.

Enfin, en matière de transports en commun — je ne referai pas le débat mais je me dois de citer ce facteur important dans la vie économique d'une ville — le Gouvernement bruxellois favorise l'éclosion de «boucles fermées» d'où le transit est banni et dans lesquelles les riverains doivent pouvoir bénéficier d'un minimum d'autonomie d'approvisionnement.

Le problème de mobilité urbaine est l'une des premières causes de départ du commerce de luxe. Dans l'un des nombreux colloques organisés sur le sujet, j'ai relevé une petite phrase d'un expert munochois, phrase qu'a citée tout à l'heure M. André: «on a mis la charrue avant les bœufs à Bruxelles». On veut décourager les automobilistes avant d'améliorer l'offre de transports publics. Cela ne sert pas le commerce!

En faisant, en outre, l'apologie du bureau, on a favorisé la création d'un réseau de petite distribution complémentaire à celui-ci, c'est-à-dire les petits snacks, les petites librairies, les *peep-shows*, ... Seuls ces types de commerce, de par leur petite surface, restent rentables dans de telles zones.

Il en faut pas perdre de vue que les navetteurs achètent la majorité de leurs produits près de chez eux.

Les malheureux derniers habitants, souvent âgés, qui ont survécu à la spéculation immobilière des promoteurs de bureaux, disparaissent d'eux-mêmes par le manque de possibilité de s'approvisionner près de chez eux.

Paradoxalement, du côté de Molenbeek ou de Saint-Josse, on trouve une épicerie tous les quarante mètres, ouverte, en général, tous les jours et tard le soir. Existe-t-il deux poids deux mesures? Existe-t-il seulement une seule solution face à la concurrence des grandes surfaces? Veut-on arriver à deux types de distribution extrêmes: la grande surface et la petite, localisée dans des ghettos et que l'on ne contrôle pas parce que l'on n'ose pas?

On a certainement préféré oublier le fait que Bruxelles reste, pour les autres régions comme pour beaucoup d'étrangers, une ville commerçante, n'en déplaise à certains. Personne n'osera prétendre que cela n'est pas vrai, bien que de moins en moins de provinciaux descendent à Bruxelles pour faire leurs achats.

En fait, les indicateurs statistiques précis font cruellement défaut. Le Ministre-Président a évoqué les statistiques ce matin, mais il est vrai que l'on peut quasiment leur faire dire n'importe quoi.

Nous ne disposons pas de données statistiques précises en matière de faillites dans les dix-neuf communes. Certaines données concernant l'arrondissement de Bruxelles-Hal-Vilvorde mais pas la Région de Bruxelles-Capitale. J'ai toutefois lu dans la presse que 90 p.c. des faillites recensées dans l'arrondissement concerneraient des entreprises bruxelloises. Pour les six premiers mois de l'année, il était question de 644 faillites dans la Région de Bruxelles-Capitale contre 665 faillites dans l'ensemble de l'arrondissement. Je rappelle qu'ayant relevé ces chiffres dans la presse, je n'en connais pas l'origine scientifique exacte. Des études régionales existent cependant. Elles sont financées par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale dans le cadre du plan régional de développement. Je pense par exemple à l'étude que vous effectueriez sur l'évolution des noyaux commerciaux à Bruxelles. Dans ce cadre, fournirez-vous enfin des données statistiques? Pour l'instant, vous semblez garder jalousement les résultats secrets dans l'attente de la présentation de ce fameux PRD.

Il est clair que la crise économique est générale. Il est également clair que la diminution du pouvoir d'achat, la propension plus forte à l'épargne et le report des achats de biens durables ont un effet désastreux sur les résultats du commerce. On ne peut pas vous imputer la totalité de la responsabilité de ces constatations. Si, dans un tel contexte, la Région est largement impuissante, il faut toutefois relever le danger de surtaxer les habitants qui paient déjà des additionnels communaux auxquels s'ajoutent les taxes régionales. A cet égard, la situation financière catastrophique de la Région laisse craindre le pire pour l'avenir.

La situation n'est d'ailleurs guère plus favorable au niveau des cotisations et des impôts fédéraux. La rage taxatoire n'a en effet pas encore fini de tuer. La Région peut aussi être rendue responsable d'une aggravation du climat économique général. Réfléchissant un instant à l'importance économique du commerce à Bruxelles, on ne peut pas ne pas s'interroger sur ce qui a été fait dans ce domaine au cours des cinq dernières années: rien. Au contraire. On préfère culpabiliser le secteur du commerce qui, paraît-il, permettrait l'enrichissement d'individualités. Bien entendu, cet enrichissement est actuellement très relatif. Le meilleur exemple en est la taxe PSU qui visait à faire participer les « riches » commerçants habitant la « riche » périphérie et qui, de toute manière, ne votent pas. Ce dernier point participe également au fait que le commerçant a souvent été abandonné face à ses problèmes. En effet, étant individualiste, il n'est pas un électeur très précis et très sûr.

Autres éléments: la taxe sur les entreprises — dans le secteur de la grande distribution notamment — et le retard dans le paiement des subsides régionaux ou des entreprises de travaux publics — actuellement la Région se trouve en situation de cessation de paiement — ce qui peut précipiter la chute d'un certain nombre d'entreprises dont la situation de trésorerie est déjà difficile en raison notamment des taux excessivement élevés des crédits de caisse.

Pour ce qui concerne la promotion de l'expansion économique, il faut rappeler que la loi du 4 août 1978 de réorientation économique permet d'aider les investissements dans le secteur du commerce de détail; si ces aides peuvent être très utiles, il

n'est toutefois pas toujours évident qu'elles soient par elles seules incitatives de l'investissement.

Il est évident qu'une aide a un caractère ponctuel. Elle peut donner un coup de pouce, mais elle ne constitue pas le véritable incitant au redémarrage du commerce dans le centre-ville et, d'une manière générale, dans la Région. C'est pourquoi il est indispensable de travailler au niveau du climat économique régional et en cette matière, il faut au moins imposer un stop fiscal.

Rien n'a donc été fait pour aider, pour sauver le commerce bruxellois, et ce qui le tue s'appelle notamment:

— La spéculation qui implique pour les commerçants disparition de la clientèle, augmentation des loyers, insécurité des investissements, création de chancres urbains qui font rapidement disparaître les survivants;

*(M. Béghin, premier Vice-Président,
remplace M. Pouillet au fauteuil présidentiel)*

*(De heer Béghin, Eerste Ondervoorzitter,
vervangt de heer Pouillet als Voorzitter)*

— Les grands travaux — et ici je regrette l'absence du Ministre Thys qui porte dans ce domaine une lourde responsabilité — qui s'effectuent de façon anarchique et sans concertation avec le tissu commercial;

— Les zonings commerciaux périphériques, attirés par l'accès et les parkings aisés et par le fait que l'on n'y taxe pas les surfaces commerciales nécessaires aux shows-rooms par exemple;

— La politique non sélective de réduction drastique des parkings dits commerciaux, alors qu'on laisse les grandes sociétés tertiaires et les administrations bénéficier de kilomètres de parkings souterrains;

— L'implantation anarchique de grandes surfaces dont j'ai déjà parlé;

— Le manque dramatique d'activités mobilisatrices organisées; je pense bien entendu à la culture, à de grandes manifestations européennes, des congrès internationaux, des activités du genre Europalia, qui sont encore trop peu importantes à Bruxelles;

— Le fait même de nier l'apport socio-économique du tissu commercial qui en vient à exclure le commerce du bénéfice des aides régionales.

Je m'étais déjà exprimé à ce sujet lors de notre dernière séance.

Cela ne relève pas de vos compétences, mais fait partie d'une approche générale du Gouvernement régional à l'égard du commerce. Il était assez significatif que le Ministre Picqué ait exclu le commerce du bénéfice de l'aide pour la rénovation de quartiers anciens;

Les problèmes relevés dans le commerce du détail trouvent certainement aussi leur origine dans des facteurs endogènes tels que la capacité de gestion du commerçant.

Il est bien évident que, dans le contexte de la crise économique qui sévit, il n'y a plus de place pour les amateurs dans le secteur du commerce. Mais de là à déclarer au journal *Le Soir*, comme l'a fait le Ministre de l'Economie, lorsque GB a annoncé la fermeture de plusieurs points de distribution, les faillites et les fermetures s'expliquent « parce qu'il y a pléthore d'initiatives commerciales », il y a une marge. Je trouve le propos léger dans

la bouche d'un Ministre responsable de l'expansion économique et qui, en cinq ans de charge, n'a toujours pas mis sur pied, voire envisagé, des solutions telles que :

1. Une étude plus poussée des décisions d'investissements en amont : aides de la Région pour éclairer les futurs repreneurs en recourant par exemple à des conseils en gestion; un plan régional de développement équilibré peut aider à finaliser la stratégie d'investissement des entrepreneurs;

2. La création d'une antenne régionale de conseils aux commerçants en proie à des difficultés de gestion;

3. Bien qu'il ne s'agisse pas strictement d'une compétence régionale, mais le Ministre est responsable du climat économique dans notre Etat fédéral et doit pouvoir dialoguer avec les autres Ministres compétents à tous les niveaux de pouvoir, il conviendrait de repenser à certaines formes d'accès à la profession dans certains cas précis. En effet, l'absence d'accompagnement pour certaines activités commerciales favorise l'éclosion de petits magasins qui vivent l'espace d'une saison et disparaissent, alimentant ainsi la tendance à la baisse des prix dans leur environnement immédiat;

4. D'une façon générale, d'ailleurs, il convient de mieux assurer la formation professionnelle des Classes moyennes. Dans ce domaine également, des contacts devraient être pris avec les autres niveaux de pouvoir concernés.

En cette matière comme en d'autres, finalement le constat est le même : rien ou très peu de chose n'a été fait. (*Applaudissements sur les bancs libéraux.*)

M. le Président. — La parole est à M. De Coster.

M. De Coster. — Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, Chers Collègues, je voudrais intervenir brièvement dans le cadre de l'interpellation développée par Mme Lemesre, parce que celle-ci soulève une problématique tout à fait intéressante. J'espère parvenir aussi à lui démontrer que le reproche qu'elle adresse aux partis de la majorité au sujet de leur politique à l'égard du petit commerce n'est pas fondé.

Bien entendu, je ne reprendrai pas à mon compte les critiques émises par Mme Lemesre, mais je tenterai de faire un certain nombre de suggestions en la matière.

L'interpellation de Mme Lemesre vient à son heure. En effet, nous avons été sensibilisés par un certain nombre de faillites survenues dans le centre-ville, faillites symboliques si l'on songe à la maison Dujardin et aux papeteries Nias, commerces connus depuis fort longtemps.

Comme je l'ai dit, la problématique soulevée par Mme Lemesre est intéressante, et ce pour deux raisons. Premièrement, nous soutenons, bien entendu, la philosophie du projet du Gouvernement régional en la matière, philosophie qui vise avant tout à sauver Bruxelles par son centre. Nous sommes d'accord sur les priorités qu'il a arrêtées et qui vont dans ce sens. Mais si l'on désire sauver le centre de Bruxelles, il faut également s'occuper de son commerce.

Deuxièmement, le commerce joue un rôle tout à fait important dans le domaine de l'emploi. Dès lors, toutes les politiques favorables à la création d'emplois doivent être mises en œuvre, même si nous regrettons que, dans le domaine du petit commerce, les travailleurs soient trop souvent livrés à eux-mêmes et ne puissent bénéficier, comme dans d'autres secteurs, d'un appui syndical, lequel permet, incontestablement, d'éviter abus et exploitations.

Le commerce fait donc certainement partie des éléments qui permettront de préserver le centre de Bruxelles. A l'heure où le

PRD va être discuté au sein de notre ville, le sujet doit absolument être évoqué.

Dans le cadre de cette discussion du PRD, je me permets de soumettre au Ministre quelques principes d'un bon aménagement urbain pour et par les commerces. Je précise — car la vérité a ses droits — que ces principes ont pu être dégagés notamment lors du colloque auquel Mme Lemesre a fait allusion et qui vient à son heure dans le cadre de la discussion du PRD.

Un certain nombre de ces principes généraux sont pris en compte en tout ou en partie, dans la politique menée par la Région bruxelloise.

Premier principe : intégrer le commerce comme une fonction à part entière dans les plans d'urbanisme. En évoquant les années précédentes, on peut dire que, longtemps, le commerce a été ignoré dans les plans. Cette fonction était considérée comme induite — avec peut-être moins d'intérêt — à côté des bureaux, de l'industrie ou de la circulation. Les responsables politiques comptaient bien entendu sur le commerce pour animer leur opération de rénovation urbaine, mais ils ignoraient souvent les exigences spécifiques de la fonction. Nous pouvions donc espérer que, lors de l'élaboration du PRD, la fonction commerciale du centre-ville sera considérée à part entière. Je me permettrai de suggérer au Ministre de prendre contact avec son collègue wallon de l'Aménagement du territoire, lequel est en train de faire établir par un bureau d'études un guide qui vise à intégrer le commerce dans les opérations de rénovation urbaine.

Peut-être serait-il intéressant d'obtenir des renseignements à ce propos.

Deuxième principe : maîtriser les nouveaux développements commerciaux. A Bruxelles, nous sommes défavorisés du fait de notre rôle de Ville-Région. Nous avons des difficultés à maîtriser les opérations commerciales qui se déroulent ou se dérouleront en dehors des limites de la Région. Mais nous savons que tout projet doit être contrôlé dans son vrai cadre de concurrence, lequel peut varier de l'échelle communale à l'échelle régionale, mais peut aussi dépasser les limites administratives. La Région bruxelloise est fortement influencée par des projets qui se déroulent en périphéries wallonne ou flamande. Peut-être serait-il possible d'envisager des contacts — et pourquoi pas une coopération ? — entre les différentes Régions.

Troisième idée : articuler le commerce et les autres fonctions urbaines, la résidence, le travail et les loisirs, lesquelles, nous le savons, exercent une influence sur le commerce. Je félicite le Gouvernement pour son effort en vue de sauver les cinémas au centre de Bruxelles. Cette lutte a porté ses fruits. J'encourage l'Exécutif à poursuivre dans cette voie.

Quatrième principe : favoriser la desserte des centres et des pôles commerciaux. A cet égard, je fais référence à une polémique qui a opposé des responsables politiques d'une part et d'associations de commerçants d'autre part, dont le responsable de l'association des commerçants de l'avenue Louise et de la porte de Namur.

Il est vrai que les excès nuisent en tout. Il ne faut pas se cacher que le commerce, et particulièrement celui de luxe, aura toujours besoin d'un certain nombre de places de parking.

Il convient cependant de ne pas verser dans l'espèce de terrorisme que ces responsables d'associations de commerçants veulent faire régner et qui consiste à faire croire que le commerce de luxe du centre-ville n'est pas viable sans un grand nombre de places de parking. A ce point de vue, je voudrais, comme Mme Lemesre l'a fait dans une autre optique, citer l'exemple de la ville de Munich.

M. Rogge, spécialiste de la ville de Munich, est venu nous expliquer comment le commerce y fonctionnait au centre-ville.

Nous avons appris que, contrairement à ce que disent certains, il est parfaitement possible d'amener les clients dans le centre-ville au moyen des transports en commun. A cet égard, les chiffres de Munich sont assez impressionnants puisque le réseau des transports en commun représente dans cette ville 77 p.c. du trafic motorisé dans le centre-ville et 52 p.c. dans le grand centre.

Il faut rechercher un équilibre en maintenant un nombre relativement limité de places de parking pour voitures, mais il ne faut pas croire que le commerce au centre-ville n'est pas viable s'il est alimenté par les transports en commun.

J'en viens à l'intégration de la culture locale. Si les règles en matière d'urbanisme commercial sont internationales, leurs transpositions doivent être spécifiques. Il faut éviter la banalisation des centres commerçants et des centres commerciaux, et les pouvoirs publics peuvent jouer un rôle en la matière. Il faut valoriser les spécificités architecturales et de comportement, ce qui peut contribuer à l'embellissement de la ville.

Enfin, il faut veiller à ne pas répéter les erreurs du passé — ce que fait largement le Gouvernement — et réaliser des études d'impact des mesures ou des actions avant leur mise en œuvre. Il nous faut bien constater — et Mme Lemesre y a fait allusion — que les travaux très lourds réalisés dans le centre-ville il y a une vingtaine d'années ont été dommageables pour le commerce.

En conclusion, évitons le pessimisme.

Le centre-ville conserve encore de nombreux atouts, tant en matière d'habitation que de commerce: diversité de l'offre, plurifonctionnalité, ambiance, accessibilité par les transports en commun et mixité des populations. Il faut les lui conserver et les valoriser. A cette fin, il convient de penser globalement pour agir localement.

Pour penser globalement, il faut bien connaître le commerce, les commerçants et la population. Il faut connaître le présent, mais aussi les futurs possibles. D'où ma proposition qui ne m'est pas personnelle mais qui a été faite par le professeur Mme Merenne-Schoumaker, lors du colloque organisé par la Chambre du Commerce et le Centre provincial du développement économique de Bruxelles: pourquoi ne pas créer pour la Région bruxelloise un lieu où seraient conjointement organisées les études et la concertation entre les différentes parties intéressées? Ce lieu que Mme Merenne appelait provisoirement «l'observatoire commercial» pourrait rassembler tous les travaux commandés par les pouvoirs publics, faciliter les nécessaires concertations entre acteurs et orienter les nouveaux projets. Il devrait évidemment être ouvert sur «l'ailleurs» et sur les expériences des autres villes qui nous montrent que la situation de déclin des centres-ville n'est nullement irrémédiable et qu'une volonté concertée des pouvoirs publics et des acteurs commerciaux permet d'y mettre fin. (*Applaudissements sur les bancs de la majorité.*)

De Voorzitter. — Het woord is aan mevrouw Grouwels.

Mevrouw Grouwels. — Mijnheer de Voorzitter, ik wens zeer kort even aan te sluiten bij de interpellatie van mevrouw Lemesre. Het is echter niet mijn bedoeling om zoalsvorige twee sprekers een allesomvattend beeld op te hangen van de problemen waarmee de handel in Brussel op dit ogenblik wordt geconfronteerd. Ik wens slechts één aspect in de verf te zetten; namelijk dat de daling van de handel in Brussel en de daling van de bevolking twee fenomenen zijn die elkaar beïnvloeden. Wij dreigen in een vicieuze cirkel te geraken temeer daar waar we moeten vaststellen dat beide fenomenen ook dezelfde oorzaken hebben.

Een eerste oorzaak is de onveiligheid in bepaalde wijken. Zo dreigt de weleer drukke handelsstraat tussen het Madouplein en

het Sint-Joostplein een onaantrekkelijke straat te worden omdat te laat werd gereageerd op het probleem van de veiligheid. Niet alleen handelaars, maar ook de bevolking trekt er weg.

Een tweede oorzaak is de escallatie in het opkopen van winkels en huizen met speculatieve doeleinden. Denken wij aan de Hoogstraat in de Marollenwijk en aan het huizenblok in de Schildknaapstraat-Leopoldstraat. De bewoners van de huizen in die wijken werden systematisch buitengezet en de handelaars werden er verdreven. De woonblokken staan nu langdurig leeg en ook de omliggende gebouwen lopen stilaan leeg omdat de wijk onaantrekkelijk is geworden.

Een derde oorzaak is het toelaten van activiteiten die de bewoners en de handelaars moeilijk kunnen aanvaarden. Ik denk hier aan peep-shows, sex-shops en Lunaparken waarnaar hier trouwens ook reeds werd verwezen. Gezinnen achten het niet aangewezen om in die buurt te wonen en handelaars trekken weg omdat het publiek dat in die gelegenheden vertoeft niet tot hun clientele behoort.

De belangen van de bewoners en van de handelaars lopen vaak samen. Dat dit echter niet in alle omstandigheden het geval is, werd hier reeds aangetoond met de verwijzing naar problemen inzake openbaar vervoer, het gebruik van de auto in de stad, het probleem van de parkings, enzovoort.

Ik verwijs ter zake — andere sprekers hebben het reeds vermeld — naar het colloquium over de handel in de grootstad van verleden week, georganiseerd door de Kamer van Koophandel. Toen werd uitvoerig gesproken over het belang van het verkeersprobleem voor de handel. Een vertegenwoordiger van München heeft zelfs een voorbeeld gegeven van hoe een oplossing niet alleen de belangen van de handelaars, maar ook deze van de inwoners dient. Mijnheer de Minister, ik pleit dus voor een beleid dat rekening houdt met de belangen van de handelaars en de inwoners. Ik meen ook dat de problematiek veelomvattend is en dat u deze niet alleen kan aanpakken. Een oplossing moet er komen in samenspraak met uw collega's, waarvan er enkele vanuit hun bevoegdheid inzake openbaar vervoer, ruimtelijke ordening of veiligheid wellicht meer kunnen dan uzelf. Wij verwachten van u als Minister van economie dat u bezorgd bent over de huidige evolutie van de handel in Brussel en dat u samen met uw collega's-Ministers een beleid voert dat opnieuw ruimte schept voor en een nieuwe dynamiek geeft aan de handel.

Mijnheer de Minister, in Brussel is er bovendien een probleem van versnippering van bevoegdheden op gemeentelijk vlak. Het is inderdaad moeilijk een coherent beleid te voeren aangezien er negentien gemeenten bij betrokken zijn. Ik dring er bij u op aan, tenminste indien u als Minister van Economie echt bezorgd bent en de heropbloei van deze sector wenst, om een initiatief tot overleg met de Brusselse burgemeesters te nemen. Zij zijn immers een onmisbare schakel wil men komen tot een eenduidig beleid ter zake voor het gehele Brusselse Gewest.

Samengevat pleit ik voor een beleid waarbij alle politieke actoren betrokken zijn. Hier mag geen eenzijdige politiek worden gevoerd. Er moet rekening worden gehouden met de belangen van de handelaars en van de inwoners. (*Applaus bij de meerderheid.*)

M. le Président. — la parole est à M. de Patoul.

M. de Patoul. — Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers Collègues, de nombreux éléments ayant déjà été évoqués, je limiterai mon intervention à quelques points précis.

Il est évident que l'aménagement du territoire par rapport au commerce doit être envisagé en tenant compte de l'évolution aussi bien du centre de la ville que de la périphérie, les deux aspects étant intimement liés.

Il convient de conserver une « multi-fonctionnalité » des quartiers : le logement, le commerce et l'activité professionnelle doivent en effet y être regroupés. C'est essentiel pour maintenir aussi bien les habitants que le commerce.

De plus, il y a lieu de créer des ambiances de quartier et de veiller à implanter des activités mobilisatrices pour que les gens aient envie de vivre dans les différents quartiers de la ville.

Dans cette perspective, il est tout à fait anormal que de nombreux quartiers se vident littéralement en fin de journée. Il faut donc les réanimer, ce qui ne sera possible qu'en favorisant le logement et les activités attractives. Dans ce cadre-là, il est essentiel de poursuivre la lutte contre les immeubles inoccupés. Soyons clairs : nous devons à un moment donné prendre des mesures draconiennes contre l'inoccupation de longue durée des immeubles. Leur présence crée une ambiance déplorable dans certains quartiers, laquelle fait fuir les habitants et donc péricliter le commerce.

Autre élément important : nous devons provoquer une attraction commerciale par la présence de *leaders*, c'est-à-dire des commerces qui attirent une clientèle, ce qui permet à d'autres commerces de s'implanter et de proliférer. Ce phénomène se produit essentiellement en périphérie et nous devons impérativement agir pour conserver au centre ville ces *leaders* commerciaux qui attirent la clientèle.

Nous devons également veiller à ce que l'on peut appeler le confort de l'achat, en maîtrisant les problèmes de circulation, de stationnement et autres.

Enfin, je termine en évoquant un problème propre à la Région bruxelloise : il est absolument nécessaire que dans un très bref délai, nous mettions en place un conseil consultatif des classes moyennes et des indépendants. La structure n'a pas une importance primordiale en soi, mais il faut que le pouvoir politique ait en quelque sorte un interlocuteur qui soit pour lui un baromètre, un conseil. Il me semble qu'un organe de ce type pourrait être d'une grande utilité pour le problème soulevé par Mme Lemesre. (*Applaudissements sur les bancs FDF-ERE.*)

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

M. Lemaire. — Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, mes chers Collègues, j'interviendrai brièvement car il ne sert à rien de répéter un certain nombre de considérations déjà évoquées avec qualité, dans la plupart des cas.

Si nous souscrivons à plusieurs remarques faites par Mme Lemesre, nous souhaiterions tout de même attirer l'attention sur le « savoir-faire de l'implantation et de l'exploitation des zones de commerce », qu'il s'agisse des petits commerces ou d'autres.

A ce niveau, nous ferons un parallélisme entre une situation que nous avons déjà stigmatisée en matière de logement. Nous avons en effet connu un « boom » du logement et l'on se rend compte qu'indépendamment d'une demande importante de logements, des centaines de logements neufs, situés dans nos communes, sont invendus et invendables parce que trop chers. Indépendamment du prix du sol, on constate une mauvaise stratégie d'implantation et de recherche du profil adéquat par rapport à la demande de logement. En effet, une série de logements sont vides depuis deux ou trois ans parce qu'ils ne sont pas toujours bien situés et que, de plus, leur prix peut aller jusqu'à 18 millions !

Il est incontestable qu'en matière d'implantation commerciale — et les observateurs de la vie commerciale, dont Mme Lemesre, l'ont constaté —, il existe également un certain nombre de dysfonctionnements quant à l'implantation, aux coûts et aux conséquences qui en découlent.

Lorsque l'on observe les zones théoriquement prisées de la Région bruxelloise, on se rend compte que plusieurs constructions ont coûté des sommes extraordinairement importantes aux investisseurs. Ceux-ci ont naturellement cherché à rentabiliser leurs investissements et ont demandé des loyers tout à fait prohibitifs. Par conséquent, en plus des nuisances que vous avez évoquées, toute une série de commerces restent sans clients parce que leur marchandise est incontestablement trop chère, même si l'on peut comprendre les raisons de ces prix élevés.

En outre, le secteur privé, auquel nous sommes tous attachés, a également commis des erreurs d'implantation. Une série d'implantations nouvelles situées en Région bruxelloise ont créé des zones commerçantes — qu'il s'agisse de petits ou grands commerces — dans des endroits où ne règne pas nécessairement l'insécurité, mais où il n'est guère possible de tenir un commerce.

C'est ainsi que l'on constate, dans des communes pourtant bien réputées, des échecs retentissants.

Il était donc utile d'ajouter cette précision à la réflexion entamée et initiée par Mme Lemesre. Je poserai la question, Monsieur le Ministre, de savoir si vous estimez opportun de faire un observatoire du commerce, à l'instar de ce qui a été fait pour d'autres secteurs de la vie collective bruxelloise. Il serait sans doute utile à cet égard de disposer d'un outil d'information permanent sur le pouvoir d'achat du Bruxellois. (*Applaudissements sur les bancs du PSC.*)

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

(*M. Pouillet, Président, reprend place au fauteuil présidentiel*)

(*De heer Pouillet, Voorzitter, treedt opnieuw als Voorzitter op*)

M. Galand. — Monsieur le Président, Messieurs les Ministres, chers Collègues, je m'aperçois que la défense du petit commerce suscite plus d'interventions dans notre Conseil que le débat de ce matin sur l'emploi et l'avenir économique de notre Région. Le petit commerce est l'une de ses composantes et j'espère que cette discussion va s'étendre à l'ensemble de cette problématique.

Pour nous, le petit commerce est lié à la défense des quartiers, à leur personnalité, à leur originalité — c'est ce que nous appelons la diversité. L'avenir du petit commerce dépend en grande partie de la qualité du cadre urbain. Nous aurions beaucoup à dire sur la défense du patrimoine et sur les politiques de réhabilitation à préférer aux grands travaux inutiles. Il faut absolument stopper les destructions scandaleuses qui ont lieu encore dans certains quartiers et soigner la qualité des produits et des services offerts. A ce sujet, M. Grijp pourrait intervenir dans les formations et les colloques que la Région peut soutenir.

Troisième dimension. Il est évident qu'avec des clients appauvris, il n'est guère possible de développer le commerce. La défense du pouvoir d'achat de la population est un des éléments déterminants en vue d'éviter une dualisation de la population et ne doit pas être uniquement une promotion ou une avancée du commerce de luxe par rapport au commerce qui s'adresse à l'ensemble de la population. J'ai presque versé une larme en entendant certains d'entre vous parler du commerce de luxe. Nous pensons qu'il a les moyens de se défendre en grande partie lui-même. S'il éprouve des difficultés, c'est aussi parce qu'une part de la clientèle très aisée s'est établie dans des « ghettos » de riches en périphérie.

Mme Grouwels a abordé le problème de la sécurité qui est un volet très important pour le petit commerce. Ce n'est pas en

mettant les clochards au ban de la société que l'on va assurer plus de sécurité autour des commerces. La sécurité est liée à l'aménagement urbain. Elle est renforcée par la mixité habitat-commerce. Il faut une organisation des forces de sécurité proche des habitants : les îlotiers, les agents de quartier qui sont présents physiquement, à pied, et qui s'intègrent dans la vie des quartiers, dimension que semble avoir bien comprise la commune de Saint-Josse.

Enfin, dans les quartiers à forte proportion de population d'origines étrangères, la présence de nombreux petits commerces de détail, également ouverts le week-end, peut être un élément important de sécurité.

Le lien entre culture et commerce a également été abordé. Dans cette problématique, la culture de prestige n'est pas notre préoccupation principale. Il faut, par rapport aux petits commerces, favoriser les expressions culturelles des différentes composantes de la population urbaine et créer dans les quartiers, via ces expressions culturelles, un climat le plus convivial possible.

Nous prônons donc la défense de l'originalité et de la spécificité des commerces, de l'emploi et du pouvoir d'achat de l'ensemble de la population, l'approche de la sécurité par des actions de proximité et le renforcement de l'intérêt des commerçants pour les expressions culturelles des différentes composantes des quartiers. (*Applaudissements sur les bancs Ecolo.*)

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

M. Grijp, Ministre de l'Economie. — Monsieur le Président, chers Collègues, j'ignore, Madame Lemesre, si vous étiez présente ce matin lors de l'interpellation de M. Galand, mais votre interpellation traite d'un certain nombre de thèmes amplement abordés par celui-ci. Je ne m'étendrai donc pas en détail sur les questions déjà posées par M. Galand mais je réponds dès à présent aux points sur lesquels vous avez mis l'accent.

En ce qui concerne les faillites établies sans distinction pour Bruxelles-Hal-Vilvorde jusqu'il y a quelques mois, j'ai demandé à un organisme privé, Dun et Bradstreet, de me rapporter régulièrement les chiffres de faillites pour notre seule Région bruxelloise. Pour les neuf premiers mois de 1993, on totalise à Bruxelles environ 900 faillites pour un peu plus de 2 000 en Flandre et un peu plus de 1 400 en Wallonie. Plus de la moitié de ces faillites bruxelloises se situent dans les secteurs commerce de détail, de gros et l'horeca.

Vous avez, ainsi que plusieurs d'entre vous, fait allusion à un commerce fort connu au centre ville : les établissements Dujardin. Indirectement, je connaissais déjà cette situation. J'ai deux petits enfants et mon épouse a été cliente de Dujardin pendant des années. Elle m'a dit, il y a déjà plus d'un an : « Si ce magasin continue à être géré comme il l'est actuellement, il court droit à la faillite. » Je m'empresse aussi de dire que les responsables politiques ne peuvent intervenir dans l'établissement des commerces et entreprises. Vous savez que toute liberté a un prix, la liberté d'établissement également.

En Belgique, à quelques exceptions près, chacun peut ouvrir un commerce. N'importe qui, avec n'importe quelle formation, n'importe comment ou encore n'importe où. Rien d'étonnant dès lors qu'en période de crise économique où la consommation recule, des commerces ainsi gérés soient menacés et touchés en premier lieu. J'ai déjà, lors de l'interpellation de M. Galand, annoncé une note plus optimiste en ce qui concerne la reprise économique à Bruxelles en me référant au baromètre économique bruxellois.

Dans les discussions en matière économique, on n'entend généralement que de mauvaises nouvelles, tant dans les discussions avec les collègues politiques qu'avec les organisations

syndicales, par exemple. Pour la première fois à Bruxelles, j'ai fait rassembler des données concernant la création de nouvelles entreprises commerciales et industrielles. Savez-vous qu'il se crée environ 7 000 affaires par an dans notre Région ?

Ce chiffre comprend bien entendu autant les commerces de boucherie et de pâtisseries du coin, que des nouvelles entreprises industrielles ou commerciales qui mettent du personnel au travail. Ces chiffres encore tout frais ne disent bien sûr pas tout. Il est toutefois remarquable que le taux de création d'entreprises, c'est-à-dire le nombre de créations d'entreprise par rapport au nombre d'entreprises existant, est largement meilleur à Bruxelles que dans les deux autres Régions.

En 1992, le taux de création est de 8,7 p.c. à Bruxelles pour 8 p.c. en Flandre et 7,5 p.c. en Wallonie. Ici aussi, le commerce de gros et l'horeca sont les secteurs les plus présents, ce qui explique aussi la plus grande mortalité de ces secteurs ou sous-secteurs.

Je suis d'accord avec vous, la Région ne peut juguler à elle seule une crise à caractère international, mais moins d'accord en ce qui concerne votre point de vue au sujet des surtaxes sur les entreprises. Vous suggérez que ces taxes seraient plus lourdes à Bruxelles qu'ailleurs. Pour le moment, est réalisée à ma demande une étude comparant, pour la Flandre, Bruxelles et la Wallonie, taxes et fiscalité de tout genre. Je reste convaincu que, pour l'instant, les entreprises sont taxées moins lourdement ici que dans nos deux autres Régions.

Quant à la taxation nationale, directe ou indirecte via les cotisations de la sécurité sociale, par exemple, j'attends avec impatience, comme vous, les résultats du pacte social. Toute diminution du coût de production ne peut être que bénéfique pour nos entreprises.

Comme nous l'avons déjà dit, au niveau régional, nous ne sommes pas capables d'influencer la conjoncture économique générale. En revanche, j'agis là où je peux le faire, et précisément, Madame, dans les axes que vous souhaitez. Vous devriez mieux vous informer sur certaines actions menées par le Gouvernement. Vous semblez ignorer, par exemple, que j'ai créé...

Mme Lemesre. — De grâce, pas de nouvelle brochure, nous en avons déjà assez !

M. Grijp, Ministre de l'Economie. — Si nous faisons trop de publicité, nous sommes critiqués, si nous n'en faisons pas assez, nous le sommes aussi. L'essentiel, Madame, est de réaliser. J'ai, par exemple, créé le guichet Entreprises-Environnement au sein de la SDRB, avec pour mission de dispenser à toute entreprise conseils et informations. Très bientôt naîtra aussi, en liaison étroite et permanente avec ce guichet, une cellule d'accompagnement ayant pour mission, comme son nom l'indique, de prendre l'entreprise par la main et de l'accompagner dans son développement. Une quinzaine de personnes seront désignées à cet effet.

Un autre aspect est la possibilité qui sera bientôt offerte de faire appel à l'ordonnance sur l'expansion économique, afin de subsidier le recours à la « consultance » et les actions de formation que vous préconisez, Madame.

Je rappelle que ces aides ne seront pas liées à un investissement projeté. Une entreprise qui vit normalement, qui ne se prépare pas à investir mais qui rencontre un problème de gestion, pourra décider, par exemple, de recourir aux services d'un expert extérieur. Le coût de cet expert pourra être subsidié par la Région jusqu'à 50 p.c. Comme vous le suggérez, cela s'adressera bien sûr aussi aux classes moyennes.

Autre exemple : toute action « technopolitaine » est orientée vers l'aide et le conseil aux entreprises. Je vous conseille d'aller voir le fonctionnement de ce nouvel instrument. Je suis prêt à vous accompagner, ainsi que tous les membres de ce Conseil. J'ai récemment fait le déplacement avec la commission de l'Economie. Tout le monde était étonné. Monsieur le Président, pourquoi ne pas nous y rendre en groupe ?

A propos, vous avez oublié de mentionner un autre grand problème, surtout pour les PME : la question de financement des entreprises. La SRIB dispose désormais de beaucoup plus de moyens qu'auparavant. Par l'intermédiaire de Brustart, nous accordons actuellement une aide aux petites entreprises et nous prenons des risques beaucoup plus grands qu'auparavant.

Wij verstrekken dus hulp zowel aan kleine ondernemingen als aan commercianten en zelfstandigen. Weet u, mevrouw, dat Brussel nog de enige regio is waar kleine commercianten economische expansiehulp kunnen genieten en dat dit in Vlaanderen en Wallonië niet meer kan? Weet u dat wij ook inzake vorming zeer grote inspanningen leveren? U zou eens naar Teleport op de Heizel moeten gaan, waar wij opleidingen in informatica en vormingsprogramma's inzake telecommunicatie organiseren. Weet u dat in de voorbije vier maanden 200 bedrijven daaraan hebben deelgenomen met meer dan 400 directieleden en kaders van de Brusselse bedrijven? Weet u dat wij met de universiteiten en met Iheec een groot vormingsprogramma voor kaders, voor beginnende bedrijven en voor bedrijven die in ontwikkelingsfase, verkeren hebben uitgewerkt? Het is de eerste keer dat zoiets in de Brusselse regio gebeurt.

Quant à l'allusion à l'étude dont vous parlez et qui serait reprise au PRD, j'en ai entendu parler, mais je ne l'ai pas encore lue. A ma connaissance, elle n'est pas encore intégrée dans les documents étudiés par le gouvernement.

Pour le reste, je m'inspirerai certainement de votre interpellation ainsi que des interventions de M. De Coster et d'autres conseillers. En effet, l'accès à la profession étant toujours une matière nationale dans laquelle nous ne pouvons intervenir, je songe depuis un certain temps à la création d'une fonction consultative. Je pourrais par exemple, Monsieur de Patoul, charger la Chambre de commerce et d'Industrie ou encore les groupements des Classes moyennes — que je rencontre régulièrement — de réaliser un relevé des commerces existants, de déterminer le type de commerces en surnombre à certains endroits de la ville ou faisant défaut à d'autres endroits. J'ai l'intention d'organiser un dialogue à ce sujet avec les associations professionnelles des Classes moyennes, en espérant que cela donnera un résultat concret.

Ik wil nog antwoorden op de andere interpellaties, onder meer deze van de heer De Coster, wiens vragen ik reeds gedeeltelijk heb beantwoord. Ik zal een studie laten ondernemen om de werkelijke noden van de Brusselse handelaars te leren kennen. Wat zijn suggestie betreft in verband met urbanisatie en ruimtelijke ordening en meer bepaald in verband met de vestiging van handelszaken buiten het centrum kan ik enkel zeggen dat dit een moeilijke kwestie is. Ook wij luisteren vaak niet naar de suggesties van de andere regio's. Ik onthul allicht geen geheim uit het gewestelijk ontwikkelingsplan, dat spoedig zal worden gepresenteerd, als ik zeg dat de nieuwe industrieën van enige dimensie die wij in Brussel nog kunnen inplanten, zich niet meer in het centrum, maar in de periferie van de stad, bijvoorbeeld vlak bij de ring, zullen moeten vestigen. Niet omdat wij dat zo graag hebben, maar omdat alleen daar nog plaats is. Men moet weten dat het Vlaamse Gewest ons nochtans het tegenovergestelde vraagt. Dit alleen maar om te zeggen hoe moeilijk de door u gestelde problemen zijn.

De mobiliteitsproblematiek kan ik hier slechts voorzichtig behandelen, omdat ik niet op het terrein van mijn collega's wil

komen. Het is geweten dat het IRIS-plan van Minister Thys in het gewestelijke ontwikkelingsplan zal worden geïntegreerd en dat beide nog zeer ruim door deze Raad zullen worden bediscussieerd. Uiteraard was ook ik gecharmeerd door het voorbeeld van München, maar men mag geen appels met citroenen vergelijken. Daar heeft men het kunnen betetten dat grote handelszaken zich buiten München vestigden.

Het zal veel moeilijker zijn dit te doen vanuit Brussel ten aanzien van Vlaams Brabant of van Waals Brabant. In verband met de kleinhandelszaken moeten wij weten van waar wij komen. Vier en een half jaar geleden was er op het vlak van de Brusselse regionale economie nog bijna alles te doen. Wij hebben eerst de dingen aangepakt die het eerst moesten worden aangepakt, onder andere de economische expansie. Momenteel zijn wij in een discussie verwickeld omtrent de buitenlandse handel. Wetenschappelijk onderzoek staat nog op de agenda en een ontwerpordonnantie over de bedrijvent centra zal weldra in de commissie worden besproken. Er werden reeds enkele initiatieven genomen inzake sociale economie. Eerst hebben wij de zaken globaal bekeken. Stilaan kunnen wij nu de verschillende problemen, ook in verband met de honderden types handelszaken, meer verfijnd benaderen.

Ik zal in de toekomst nog slechts een beperkt aantal studies laten uitvoeren want de problematiek van Brussel werd reeds van alle kanten bestudeerd. Momenteel werk ik enkele grote ideeën voor de toekomst uit. Ik wil niet spreken over mijn spiritueel testament want ik kan toch nog minstens twee jaar als lid van de Brusselse Regering werken. Ik zal echter de Brusselse Regering suggereren om een interuniversitaire leerstoel op te richten waar alle facetten van het Brusselse beleid op een geordende wijze kunnen worden behandeld met de zekerheid dat de studies die interuniversitair zouden worden uitgevoerd veel dieper zouden kunnen ingrijpen op het beleid.

Mevrouw Grouwels, er zijn veel problemen, maar u hebt de vinger op de wonde gelegd namelijk op het probleem van de veiligheid in Brussel. Dat is inderdaad het grootste probleem in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Mensen verdwijnen, handelszaken en handelaars verdwijnen dan ook. Ik heb gisteren nog omtrent die problematiek een vergadering bijgewoond. De Brusselse bewoners hebben er geen boodschap aan om te zeggen dat Brussel een grootstad is die driemaal minder onveilig is dan bijvoorbeeld Amsterdam of Parijs. De inwoners zelf vergelijken de toestand met deze die zij tien tot twintig jaar geleden hebben gekend. In de gemeenten en de wijken van ons Gewest is er een betere sociale omkadering nodig, maar er moeten ook nog vele andere dingen gebeuren zoals een strenger optreden tegen de stadsvervuiling en een veel betere omkadering in het onderwijs waarvoor ik bij de Vlaamse minister voortdurend een pleidooi hou. Ik geef de Franstaligen uit het Brusselse Gewest niet graag lessen, maar de omkadering in het Brusselse Franstalige onderwijs is nog veel meer nodig dan in het Nederlandstalig onderwijs.

Ik betreur te moeten zeggen dat wij de volgende jaren ook meer politie zullen nodig hebben om preventief op te treden indien mogelijk en agressiever als het moet.

Ik wil ook nog uw aandacht vestigen op iets wat in feite dit debat te buiten gaat en eigenlijk ook aan de politiek ontsnapt. Ik wens met name een algemeen pleidooi te houden naar de bevolking toe, voor een meer positief ingesteld maatschappelijk gedrag, iets waar de politiek jammer genoeg niet veel kan aan doen.

Mijnheer de Patoul, wij zullen in het gewestelijk ontwikkelingsplan aandacht besteden aan de multifunctionaliteit van de wijken. Ik heb ter zake een inbreng gedaan op het vlak van de inplanting van kleinere bedrijven en handelszaken. Indien wij deze stad willen heropbouwen, mogen wij niet alleen denken in

termen van nieuwbouw, maar ook aan renovatie. Ik stel vast dat er in Brussel weinig kleine ondernemers te vinden zijn in de bouwsector. Zij werden destijds uit onze wijken verdreven omdat zij nu eens vervuilend waren dan weer omdat hun machines lawaai maakten. Wij moeten dit soort beroepen opnieuw in de stad krijgen. Het gewestelijk ontwikkelingsplan wil dan ook de kleine zelfstandigen die hetzij alleen, of met slechts enkele mensen werken, opnieuw naar de stad krijgen. Uit een berekening van de behoefte aan dit soort bedrijvigheid heb ik kunnen afleiden dat indien wij in onze stad 3 000 à 4 000 bedrijven zouden hebben die kleinere werken opknappen, onze stad er veel beter aan toe zou zijn. Wanneer wij nu aan een huis in de stad kleinere werken moeten laten uitvoeren, stellen wij steeds opnieuw vast dat wij de werklieden die wij daarvoor nodig hebben niet in de stad kunnen vinden. Indien wij ze toch vinden, moeten wij daar duur voor betalen. Indien men zijn huis niet wil laten verloederen, moet men soms ver in Vlaanderen of in Wallonië de nodige werklieden gaan zoeken. Het is dus van het grootste belang dat die beroepen opnieuw worden geïntegreerd in de stad.

De heer de Patoul heeft ook onze aandacht gevestigd op de strijd tegen de leegstand. In mijn expansierichtlijn voor de KMO's heb ik daarmee inderdaad rekening gehouden. Handelaars die hun eigen pand bewonen en handelaars die de verdiepingen boven hun handelszaak bewoonbaar houden of maken, kunnen aanspraak maken op een verhoogde toelage. Dikwijls zien wij immers op het gelijkvloers een bloeiende handelszaak, terwijl de verdiepingen worden verwaarloosd.

Op het betoog van de heer Galand zal ik nu niet verder ingaan aangezien wij vanochtend reeds uitvoerig van gedachten hebben gewisseld.

Ik wil mij tenslotte richten tot de heer Lemaire, die van oordeel is dat de prijzen voor de aankoop of het huren van gebouwen te hoog zijn. Dit is inderdaad het geval. Wij moeten ons echter afvragen wie zich met deze hoge prijzen laat beetnemen. Het is niet de goed gevormde en goed geïnformeerde handelaar die zich daaraan laat vangen, maar wel de onervaren handelaar die slecht gevormd is en waarvan men bijna met zekerheid kan voorspellen dat hij na één of twee jaar zal eindigen met een faillissement.

Aan de heer Lemaire wens ik te zeggen dat de informatie-functie zal worden versterkt. In dit verband kan ik meedelen dat er een infokiosk bij Technopool zal worden geïnstalleerd waaraan meerdere personen zullen meewerken. Zij zullen tot taak hebben alle KMO's, zelfstandigen en handelaars van Brussel die erom vragen, het nodige advies te bezorgen. (*Applaus bij de meerderheid.*)

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

Mme Lemesre. — Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, Chers collègues, il est vrai que je découvre certaines des actions annoncées. Je remarque cependant que toutes les actions qui ont été menées ont visé en priorité l'entreprise et non le petit commerce. J'espère que cette discussion orientera de façon plus sensible l'aide apportée aux entreprises vers ce petit commerce. A cet égard, je regrette que la proposition de M. De Coster, relative à cet observatoire centré sur le petit commerce, n'ait pas reçu plus d'écho. En effet, j'estime que trop souvent, on noie le petit commerce dans une politique d'aide à l'entreprise beaucoup plus vaste. C'est le cas de Brustart ou du guichet installé au sein de la SDRB. Je ne vois pas bien comment le commerçant du centre-ville pourrait trouver le chemin de la SDRB!

Vous nous avez parlé d'une fonction consultative. Je m'en réjouis car je suppose que cette initiative est assez proche de la proposition de création d'un Conseil consultatif des Classes moyennes présentée par le PRL et le FDF.

M. Grijp, Ministre de l'Economie. — Il s'agit d'une proposition du FDF et non du PRL!

Mme Lemesre. — M. Hasquin a déposé une proposition d'ordonnance allant dans le sens de celle de M. de Patoul.

M. Grijp, Ministre de l'Economie. — C'est la même chose maintenant!

Mme Lemesre. — Peut-être est-il effectivement possible de fusionner ces deux propositions...

M. Harmel. — Est-ce encore bien utile?

Mme Lemesre. — Ne changeons pas de sujet!

Vous avez parlé de statistiques. Je me réjouis que vous disposiez de données plus affinées pour les dix-neuf communes. Cependant, vous semblez considérer que le chiffre de 900 faillites sur les neuf derniers mois est finalement acceptable et ne présente pas un caractère excessif de gravité. Vous comparez avec la Wallonie et la Flandre. Je vous rappelle cependant que le territoire de ces deux régions est beaucoup plus vaste et que leur population plus importante. Il faut donc relativiser les chiffres.

A M. Lemaire qui remarquait que je m'intéressais au commerce depuis peu, je dirais que je suis arriérée petite-fille et petite-fille de commerçants. Tout Bruxellois se sent d'ailleurs concerné par les problèmes du petit commerce. L'erreur est peut-être d'étudier ceux-ci dans les cénacles trop restreints...

M. Grijp, Ministre de l'Economie. — Dans ma famille, je suis le seul à ne pas être indépendant.

Mme Lemesre. — Vous n'êtes donc pas non plus un observateur récent du commerce.

M. Lemaire a évoqué les erreurs du secteur privé dans son choix d'implantation. Je dirai cependant que, parfois, c'est le secteur public qui sabote une implantation.

En ce qui concerne la rue de l'Ecuyer dont a parlé Mme Grouwels — ce cas concerne peut-être plus la Ville de Bruxelles —, des erreurs ont sans doute été commises dans l'obtention de permis de bâtir. La spéculation immobilière s'est installée et a entraîné l'expropriation de petits commerces rentables. Mais nous sortons ici du sujet.

Je relèverai enfin cet intégrisme effarant des Verts qui s'est exprimé par la voix de M. Galand. D'après lui, le commerce de luxe peut se défendre tout seul. Une ville est constituée de la mixité de populations et de commerces. Il ne faut pas créer d'exclusive à l'égard de certains commerces qui présentent une gamme précise de produits. Une grande capitale internationale comme Bruxelles a besoin du commerce de luxe, voire de grand luxe. Celui-ci peut connaître aussi des faillites retentissantes et mérite d'être aidé au même titre que les autres.

Bruxelles a également besoin — notre Président ne me contredira pas — de manifestations de prestige et de dimension internationale qui participent en effet à un climat économique favorable et positif.

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

M. Galand. — Monsieur le Président, ayant été traité d'intégriste par Mme Lemesre, je souhaiterais réagir.

Je n'ai pas dit que le commerce de luxe n'était pas nécessaire dans notre ville. J'ai dit que si certains commerces devaient être

défendus très énergiquement, d'autres se débattaient dans des difficultés plus grandes encore.

J'ai également attiré l'attention sur le fait qu'une partie de la clientèle des commerces de luxe avait quitté la ville.

En ce qui concerne les manifestations culturelles de prestige, je n'ai pas dit qu'elles étaient inutiles dans une capitale comme Bruxelles. Les Verts ont au contraire prouvé qu'ils savaient « monter sur le pont » lorsqu'il a fallu défendre des grands lieux de culture comme la Monnaie. Ils participent également à la défense de la culture européenne dans le cadre de la problématique du GATT. Mais j'ai insisté sur le fait que, pour la vie des petits commerces dans les quartiers, l'expression culturelle des différentes composantes de la population était un élément déterminant de convivialité et de sécurité. (*Applaudissements sur les bancs ECOLO.*)

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

Het incident is gesloten.

ORDRE DES TRAVAUX

REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN

M. le Président. — Mes Chers Collègues, le programme de la séance de l'Assemblée réunie qui aura lieu demain ayant été écourté, puis-je vous suggérer, comme les chefs de groupe l'ont proposé, d'interrompre les travaux de la présente séance après les questions d'actualité? (*Assentiment.*)

Aangezien de heer Adriaens morgen niet aanwezig kan zijn en de agenda van de Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie bijgevolg weinig punten bevat, is overeengekomen om de vergadering vandaag na de behandeling van de dringende vragen te sluiten en de rest van de punten op de agenda van de Brusselse Hoofdstedelijke Raad naar morgen te verplaatsen. (*Instemming.*)

Il en sera donc ainsi.

Aldus wordt besloten

QUESTIONS D'ACTUALITE

DRINGENDE VRAGEN

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

Aan de orde zijn de dringende vragen.

QUESTION D'ACTUALITE DE MME LEMESRE A M. THYS, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DES COMMUNICATIONS ET DE LA RENOVATION DES SITES D'ACTIVITES ECONOMIQUES DESAFFECTES, SUR L'EVOLUTION DES TRAVAUX DE RENOVATION DU PONT DE LAEKEN

DRINGENDE VRAAG VAN MEVROUW LEMESRE TOT DE HEER THYS, MINISTER BELAST MET OPENBARE WERKEN, VERKEER EN DE VERNIEUWING VAN AFGEDANKTE BEDRIJFSRUIMTEN, OVER DE VORDERING VAN DE RENOVATIEWERKEN AAN DE BRUG VAN LAEKEN

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

Mme Lemesre. — Monsieur le Président, je fais partie des milliers d'automobilistes qui, chaque matin, « mordent leur volant » dans les files de circulation qui se forment au niveau du passage du pont de Laeken. N'ayant pas de chauffeur comme le bourgmestre De Wolf, il m'est impossible de lire mon courrier durant cette demi-heure d'attente. Etant, par ailleurs, contrainte de déposer mes enfants à la crèche, je n'ai pas non plus la possibilité d'utiliser les transports en commun. Par ailleurs, la vie politique nous menant en de multiples endroits de la capitale, je suis donc contrainte d'utiliser mon véhicule.

Le chantier du pont de Laeken a été mis en œuvre voici plus d'un an. Pendant des mois, ce chantier est resté en rade.

Le pont de Laeken étant un des points d'accès de la ville, les difficultés de circulation à cet endroit ne justifiaient-elles pas que des solutions soient trouvées, que l'on reporte, par exemple, les congés du bâtiment?

Les travaux viennent seulement de reprendre véritablement. Pendant des mois, on a pu voir un seul ouvrier sur ce chantier avec une petite pioche. On se serait d'ailleurs cru dans un pays en voie de développement!

Ma question est, dès lors, la suivante pourquoi avez-vous concédé d'aussi larges délais? Serait-ce pour organiser un de ces petits bouchons que vous affectionnez et qui sont destinés à rendre difficile l'accès de la ville?

Mais il ne s'agit pas de l'accès de la périphérie vers la ville. En effet, toutes les communes du nord-ouest que vous connaissez bien — Laeken, Neder-over-Hembeek, Haren sont handicapées par ces travaux qui n'en finissent pas! J'aimerais connaître le délai de clôture de ce chantier.

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, tout d'abord, je voudrais rappeler que 350 000 navetteurs viennent à Bruxelles. Aucune politique ferroviaire n'a été développée pendant des années. Nous ne résoudrons le problème des navetteurs que par l'alternative des transports en commun en dehors et dans Bruxelles. Je ne reprendrai pas ce procès ressassé inlassablement par les libéraux qui ne présentent d'ailleurs aucune solution alternative.

En ce qui concerne le pont de Trooz, le plan pluriannuel ne prévoyait pas de travaux. A un moment donné, nous avons constaté des déficiences graves au pont en termes de sécurité. Un bureau d'études a été désigné rapidement pour prévoir des éléments de restauration. Une première investigation a eu lieu. Une entreprise a été désignée pour accomplir des travaux d'investigations complémentaires. Un premier lot de travaux urgents a été réalisé ainsi qu'un second de façon à permettre le passage en toute sécurité, sans arrêter le trafic sur le pont.

Aujourd'hui, nous préparons un cahier des charges visant la réfection complète du pont. Le financement de ces travaux est prévu dans le cadre de l'accord de coopération avec l'Etat fédéral et estimé à 120 millions. Nous devons procéder à un appel d'offres. Tenant compte du temps nécessaire pour préparer les documents, procéder à cet appel et nous adapter aux exigences minimales budgétaires rappelées il y a quelque temps. On peut considérer que ces travaux commenceront en 1994 pour se terminer en 1995.

La restauration de cet ouvrage d'art n'était prévue en aucune façon par les spécialistes. Mais en raison de l'âge du pont, il faut cependant y procéder. Je signale que 49 p.c. des travaux sont à charge de l'Etat.

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

Mme Lemesre. — Monsieur le Ministre, il ne s'agit pas de navetteurs. Le pont de Laeken fait vraiment partie de la Région.

M. Thys, Ministre des Travaux publics, des Communications et de la Rénovation des Sites d'Activités économiques désaffectés — Madame, nous en sommes tout à fait conscients.

Nos collègues MM. André et De Grave me demandent de freiner et d'étaler les dépenses, de faire des économies. Vous citez un exemple de travaux que tout Ministre, quel qu'il soit, doit réaliser. Je vous ai expliqué avec beaucoup de franchise, selon mon habitude, 1° que les mesures de sécurité étaient prises et qu'il n'y avait aucun danger; 2° que grâce à l'article 43 de la loi de 1989, 49 p.c. du montant des travaux sont à charge de l'Etat fédéral; 3° que le cahier des charges est en préparation et les travaux prévus pour 1994 et 1995.

Il faudra donc encore un peu de patience pour aménager complètement ce quartier que je connais fort bien.

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 LE REPORT DE LA MANIFESTATION PREVUE A L'OCCASION DE LA PREMIERE REUNION DU PARLEMENT EUROPEEN DANS LE NOUVEL HEMICYCLE

DRINGENDE VRAAG VAN DE HEER DE MARCKEN DE MERKEN TOT DE HEER CHABERT, MINISTER BELAST MET FINANCIEN, BEGROTING, OPENBAAR AMBT EN EXTERNE BETREKKINGEN, OVER HET UITSTEL VAN DE PLECHTIGHEID WAARIN WAS VOORZIEN NAAR AANLEIDING VAN DE EERSTE ZITTING VAN HET EUROPEES PARLEMENT IN ZIJN NIEUW HALFROND

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-Président, Chers Collègues, le Parlement européen s'est installé dans son hémicycle le 29 septembre. Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale avait l'intention de fêter dignement ce moment historique.

Ma question est la suivante. Cette manifestation n'a pas eu lieu. Pourquoi a-t-elle été reportée et à la demande de quelle autorité compétente?

Par ailleurs, si cette manifestation a eu lieu à une date ultérieure, quel en a été le programme?

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

M. Picqué, Ministre-Président du Gouvernement. — Monsieur le Président, Chers Collègues, c'est à la demande du Parlement européen lui-même que nous avons différé la réception offerte aux parlementaires et fonctionnaires européens et qui devait se dérouler dans le cadre du Palais des Beaux-Arts, à l'occasion de l'exposition « l'Aigle et le Soleil » d'Europaalia.

Les responsables du Parlement européen considéraient en effet que l'organisation de cette réception les 29 et 30 septembre, au moment de la session additionnelle du Parlement européen,

serait probablement difficile à gérer étant donné la surcharge de travail prévue à ces dates. Ils ont donc proposé le report de cette manifestation au 13 octobre et nous avons reçu à cette date quelque 280 personnes — dont 70 députés européens — au Palais des Beaux-Arts.

De l'avis de nos hôtes, cette manifestation a reçu un franc succès car il est assez rare de recevoir près de 300 personnes à une telle occasion.

QUESTION D'ACTUALITE DE MME DE VILLE DE GOYET 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 L'ENQUETE PREALABLE AU CLASSEMENT POUR DES IMMEUBLES DE LA RUE GODECHARLE

DRINGENDE VRAAG VAN MEVROUW DE VILLE DE GOYET TOT DE HEER VAN EYLL, STAATSSECRETARIS TOEGEVOEGD AAN DE MINISTER BELAST MET HUISVESTING, LEEFMILIEU, NATUURBEHOUD EN WATERBELEID, OVER HET ONDERZOEK VOORAFGAAND AAN DE BESCHERMING VAN GEBOUWEN IN DE GODECHARLESTRAAT

M. le Président. — La parole est à Mme de Ville de Goyet pour poser sa question.

Mme de Ville de Goyet. — Monsieur le Président, Monsieur le Secrétaire d'Etat, Chers Collègues, les maisons et ateliers d'artistes de la rue Godecharle ont fait l'objet d'une récente campagne médiatique menée par le comité d'habitants du quartier. Cette campagne avait pour objectif de sensibiliser à la fois le grand public et les pouvoirs publics à la qualité architecturale et surtout historique des bâtiments de cette rue dont vous savez qu'elle est promise à la démolition, et cela depuis 1988.

Il apparaît que votre département s'est inquiété de la chose et ma question est la suivante: une ouverture d'enquête a-t-elle été engagée pour les bâtiments de la rue Godecharle, promis à la démolition? Si oui, sur quels bâtiments cette enquête porte-t-elle et quels sont les délais prévus pour déposer des dossiers de classement éventuel devant le Gouvernement bruxellois?

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, chers collègues, comme vous le savez, je ne puis prendre l'initiative d'enquêtes préalables au classement sans être saisi d'une proposition par la Commission royale des monuments et des sites. Celle-ci a élaboré une proposition ce 6 octobre, laquelle, si je ne m'abuse, a été transmise au service des Monuments et des Sites. Cette proposition porte sur l'ensemble urbain comprenant les bâtiments repris sous les numéros 16 à 28, à l'exclusion du numéro 26. Il reste au service des Monuments et des Sites à élaborer le dossier administratif et à rédiger l'arrêté. Dès que celui-ci me parviendra, je le soumettrai au Conseil des Ministres.

Mme de Ville de Goyet. — Monsieur le Président, je voudrais poser une question complémentaire. Cette démarche que la Commission royale des Monuments et des Sites a entre-

prise sous-entend-elle un arrêt de la démolition des bâtiments situés au début de la rue ?

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. — Nous ne disposons d'aucun pouvoir en matière d'urbanisme. La procédure qui va s'engager ne signifie donc pas que les démolitions seront suspendues; elles concerneront d'autres bâtiments de la rue.

DRINGENDE VRAAG VAN MEVROUW NEYTS-UYTTEBROECK TOT DE HEER GOSUIN, MINISTER BELAST MET HUISVESTING, LEEFMILIEU, NATUURBEHOUD EN WATERBELEID, OVER DE BOUW VAN EEN STORMBEKKEN ONDER DE VIJVERS VAN ELSENE

QUESTION D'ACTUALITE DE MME NEYTS-UYTTEBROECK A M. GOSUIN, MINISTRE DU LOGEMENT, DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA CONSERVATION DE LA NATURE ET DE LA POLITIQUE DE L'EAU, SUR LA CONSTRUCTION D'UN BASSIN D'ORAGE SOUS LES ETANGS D'IXELLES

De Voorzitter. — Het woord is aan mevrouw Neyts-Uyttebroeck voor het stellen van haar vraag.

Mevrouw Neyts-Uyttebroeck. — Mijnheer de Voorzitter, zowel in de pers als in de toelichtingsdocumenten bij de begroting 1994 heb ik kunnen lezen dat de Brusselse Regering op voorstel van Minister Gosuin heeft beslist om voor een bedrag van 18 miljoen studies te laten maken door een daarvoor speciaal samengestelde groep. Deze zou onderzoek moeten verrichten naar de voorwaarden om een wachtbekken van 43 000 m³ aan te leggen in Elsene naast het Flageyplein. Nu weet u dat ik tien jaar geleden, in de eerste helft van de jaren tachtig, de eer had deel uit te maken van wat men toen het Ministerieel Comité voor Brusselse Aangelegenheden noemde. In die hoedanigheid werd ik met dezelfde problematiek geconfronteerd, namelijk wat men kan doen om de wateroverlast in beneden Elsene en beneden Etterbeek op te vangen. Een van de technieken die toen reeds werd voorgesteld, was de aanleg van een wachtbekken of een stormbekken beneden in Elsene, onderaan of vlak naast het Flageyplein. De kosten werden toen echter ruwweg geschat tussen 400 en 600 miljoen. Nu zal dit nog veel meer zijn. Bovendien merkten ingenieurs in de hydraulica op dat de aanleg van zo'n stormbekken hoe dan ook enorme moeilijkheden met zich zou brengen en wellicht grote verandering zou veroorzaken in het hele systeem van waterhuishouding in dat deel van Brussel. De meesten waren dan ook van oordeel dat het niet aangewezen was om een dergelijk wachtbekken aan te leggen, omdat, zo zei men, de voordelen die er eventueel uit konden voortvloeien niet opwegen tegen de kosten. Wij hebben er toen de voorkeur aan gegeven om de collector onder het Jourdanplein te verdubbelen en zo het volume water dat kon worden opgevangen, aanzienlijk te vergroten.

Ik heb dan ook de volgende vragen. Betekent het feit dat ten belope van 18 miljoen studies worden gemaakt, dat de beslissing om een wachtbekken aan te leggen definitief genomen is of wil men gewoon de haalbaarheid van een dergelijk project ernstig bestuderen. Ten tweede, zijn er voldoende waarborgen dat het bureau dat blijkbaar speciaal is samengesteld om deze studie te maken, genoeg deskundigheid en ervaring heeft met hydraulica in het algemeen en met hydraulica van Brussel, die zeer complex is, in het bijzonder? Ten derde, vernam ik graag of de eventuele aanleg van een wachtbekken, dat hoe dan ook honder-

den miljoenen zal kosten, een effect zal hebben op de timing van de aanleg van de zuiveringsstations in het Brusselse Gewest en meer bepaald het zuiveringsstation Brussel-Noord, dat duidelijk het duurste van de twee zal zijn. Heeft men dit nagekeken en gepland of niet? Ik dank u bij voorbaat voor concrete antwoorden op deze vragen.

M. le Président. — La parole est à M. van Eyll, Secrétaire d'Etat, qui répond en lieu et place de M. le Ministre Gosuin.

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, Chers Collègues, la réponse que me demande de tenir le Ministre Gosuin est la suivante:

Tout d'abord je tiens à préciser que la capacité du bassin d'orage n'a pas encore été définitivement arrêtée.

Celle-ci dépendra des études en cours, études qui visent notamment à optimiser le réseau d'égouttage existant.

Le montant précis des travaux dépendra bien entendu des conclusions de l'étude et des résultats des adjudications qui seront lancées à cet effet. Quoiqu'il en soit, la première estimation des bureaux d'études est de l'ordre de 900 millions.

Je tiens à préciser par ailleurs que la construction de cet ouvrage n'influencera en rien le rythme de réalisation des infrastructures nécessaires à l'épuration des eaux usées et que tant l'épuration des eaux usées que la lutte contre les inondations demeurent des priorités du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale. L'objectif en matière d'assainissement reste le respect intégral de la directive européenne relative à l'épuration des eaux résiduaires, soit la collecte et l'épuration globale des eaux usées d'ici la fin du siècle.

Quant à l'association momentanée b-group-Bagon, elle répond précisément aux nécessités d'un projet de ce type, à savoir une connaissance approfondie en matière d'urbanisme et d'aménagement (b-group) et en matière d'hydraulique (Bagon). Pour rappel, le bureau b-group a déjà réalisé en 1991 une étude rassemblant toute une série de données techniques et de prescriptions d'aménagement de ce quartier; quant au bureau Bagon, il dispose de références solides dans le domaine et a notamment réalisé les études et le suivi du dossier du Watermaelbeek en Région de Bruxelles-Capitale.

Je suis persuadé que cette association permettra de faire face aux contraintes tant urbanistiques que techniques posées par la réalisation de ce type d'ouvrage.

Mevrouw Neyts-Uyttebroeck. — Niet zozeer een vraag, mijnheer de Voorzitter. Ik stel enkel vast dat de beslissing tot aanleg van het wachtbekken klaarblijkelijk reeds genomen is. Ten tweede zou het mij ten sterkste verwonderen dat de aanleg van een infrastructuur waarvan de kostprijs nu reeds op 900 miljoen of bijna 1 miljard wordt geraamd, geen invloed zou hebben op het tijdschema van de realisatie van de waterzuivering in het Brusselse Gewest.

QUESTION D'ACTUALITE DE M. DROUART A M. GOSUIN, MINISTRE DU LOGEMENT, DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA CONSERVATION DE LA NATURE ET DE LA POLITIQUE DE L'EAU, SUR LES PROCÉDES UTILISES POUR LA CONSTRUCTION D'UNE STATION D'EPURATION DES EAUX

DRINGENDE VRAAG VAN DE HEER DROUART TOT DE HEER GOSUIN, MINISTER BELAST MET HUISVESTING, LEEFMILIEU, NATUURBEHOUD EN WATERBELEID, OVER DE BOUWPROCÉDES DIE WORDEN TOEGEPAST BIJ DE BOUW VAN EEN WATERZUIVERINGSINSTALLATIE

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

M. Drouart. — Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, Chers Collègues, je pense qu'il ne faut pas être hydrologue pour se rendre compte qu'en Région bruxelloise, il existe de très sérieux problèmes de pollution des eaux. En se promenant le long des berges du canal ou dans un certain nombre de parcs, on peut constater que ces eaux sont polluées et mortes. Une des raisons de cette situation tient au fait que nous sommes en région urbaine; nous en devons donc pas nous attendre à voir une eau de la qualité des torrents de montagne. D'autres raisons sont l'inefficacité et l'absence de réelle politique en matière d'eau par votre Gouvernement, Monsieur le Ministre.

L'absence de mesures prises est manifeste tant en amont, c'est-à-dire en matière de rejet dans les eaux de surface, qu'en aval, soit en matière d'épuration des eaux. C'est sur ce dernier point de l'épuration des eaux que je souhaite vous poser une question précise.

Hier dans une émission de Télé Bruxelles, il a été fait état d'une étude de scientifiques regroupés sous le nom d'Incidence. Ceux-ci ont confirmé différentes analyses faites en leur temps par Ecolo sur la station d'épuration sud qui serait construite selon un procédé tout à fait obsolète, ce qui aurait pour conséquence de ne pas satisfaire aux contraintes des directives européennes en matière d'épuration des eaux. Nous savons déjà aujourd'hui que l'ensemble des sommes engagées seront insuffisantes et qu'il faudrait plus de trente années pour construire cette station d'épuration si le budget de la Région continue à être alimenté de manière aussi limitée pour ce poste. Cette question d'actualité attire donc l'attention sur des conséquences budgétaires importantes et je souligne que le respect de la directive européenne exigerait d'après ces scientifiques des travaux complémentaires pour un budget global de 5 milliards. Aussi, aimerais-je que le Ministre confirme que la station d'épuration en construction sera conforme aux normes édictées par les directives et je voudrais également obtenir des précisions quant à son délai de construction.

M. le Président. — La parole est à M. van Eyll, Secrétaire d'Etat qui répond en lieu et place de M. Gosuin, Ministre.

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, Chers Collègues, le Ministre Gosuin m'a prié de vous donner lecture de la réponse que voici :

« Tout d'abord, je tiens à signaler que les déclarations auxquelles fait allusion l'honorable parlementaire n'émanent en aucun cas de personnalités du monde scientifique mais bien de candidats évincés des marchés s'y rapportant, ce qui, vous en conviendrez, relativise la teneur de ce genre d'affirmations.

Il est vrai que les technologies retenues sont basées sur des procédés relativement éprouvés et fiables. Mais, dans le contexte bruxellois, où je vous le rappelle, il n'y aura que deux stations d'épuration pour l'ensemble de la Région, il aurait été pour le moins irresponsable de prendre le moindre risque technologique pour la réalisation de ces stations. De plus, il ne faut pas oublier que certaines parties de la station mettent en œuvre des techniques relativement sophistiquées quoique éprouvées. Ce sont, entre autres : l'unité pilote de séchage des boues qui permettra de tester plusieurs filières d'évacuation de celles-ci; le four à lit fluidisé, considéré comme un des plus performants à l'heure actuelle; l'aération « forcée » au niveau du traitement secondaire.

Pour ce qui est du respect des directives européennes, je puis rassurer l'honorable membre : les infrastructures permettront de faire face à nos obligations en la matière.

En conclusion, je souhaite rappeler que depuis le début de mon mandat, j'ai toujours eu le souci de finaliser le plus rapidement possible ce dossier tout en préservant les intérêts des Bruxellois. »

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

M. Drouart. — Monsieur le Président, je voudrais poser au Secrétaire d'Etat une question complémentaire concernant la dernière déclaration qu'il vient de faire au nom du Ministre Gosuin. En effet, dans le dernier ajustement budgétaire que nous venons de recevoir, les sommes destinées à l'épuration des eaux ont été réduites de moitié. Je rappelle que le coût de l'épuration des eaux à Bruxelles est évalué à plus de 30 milliards. Or, un milliard était budgétisé en 1993 et je constate que la moitié de ce montant ne sera pas dépensée. A ce rythme, ce n'est pas pendant trente ans, mais bien pendant soixante ans que nous devons attendre l'achèvement de la première station d'épuration de la Région.

Pour ce qui est du procédé utilisé, la réponse lue par M. van Eyll, confirme bien que s'il a déjà donné certains résultats, il n'en est pas moins dépassé sur le plan écologique. De plus, je demeure très sceptique quant au respect des directives européennes en la matière, directives qui auront peut-être changé d'ici l'achèvement de la station en construction.

Voici donc ma question : le Ministre est-il en mesure de me confirmer qu'il a effectivement pris toutes les mesures nécessaires en matière d'épuration des eaux, compte tenu du fait que dans les dernières dépenses ordonnancées dans l'ajustement budgétaire 1993, les sommes y relatives ont été diminuées de moitié.

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. — Je ne puis répondre à cette question à la place du Ministre Gosuin, mais je suppose que les travaux budgétaires lui permettront d'avoir un dialogue fructueux avec le conseiller Drouart.

M. Drouart. — Je remercie M. le Secrétaire d'Etat de sa « non-réponse ». (Sourires.)

QUESTION D'ACTUALITE DE M. DEBRY A M. GOSUIN, MINISTRE DU LOGEMENT, DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA CONSERVATION DE LA NATURE ET DE LA POLITIQUE DE L'EAU, SUR LES TRAVAUX D'AMENAGEMENT DU PARC DU SCHEUTBOS

DRINGENDE VRAAG VAN DE HEER DEBRY TOT DE HEER GOSUIN, MINISTER BELAST MET HUISVES- TING, LEEFMILIEU, NATURBEHOUD EN WATERBELEID, OVER DE AANLEG VAN HET SCHEUTBOS

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

M. Debry. — Monsieur le Président, Monsieur le Secrétaire d'Etat, vous n'ignorez pas qu'aux confins de Molenbeek, la Région va prochainement aménager en parc régional un vaste espace nommé le Scheutbos. Depuis plusieurs années, des

panneaux annoncent l'aménagement futur de ce parc et particulièrement le début imminent des travaux.

Depuis le début de l'année 1993, un panneau indiquait que les travaux commenceraient le 2 août. Tous les habitants étaient heureux d'une telle précision.

Le 2 août rien ne s'est passé et dans le courant du mois de septembre les panneaux ont été enlevés.

J'ai plusieurs questions à poser :

1. Pourquoi les travaux n'ont-ils pas commencé comme prévu ?

2. Quel est l'état actuel de la procédure d'adjudication ? Il me revient que l'entrepreneur aurait été choisi, mais je souhaiterais en avoir confirmation.

3. Quand les travaux commenceront-ils ?

4. Annoncer le début des travaux pour une date précise et ne pas respecter celle-ci, n'est-ce pas la meilleure façon de discréditer la Région et globalement les pouvoirs publics aux yeux des Bruxellois ?

M. le Président. — La parole est à M. van Eyll, Secrétaire d'Etat, qui répond en lieu et place de M. Gosuin, Ministre.

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, je vous donne lecture de la réponse qui m'a été remise par M. le Ministre Gosuin : « J'ai l'honneur d'informer l'honorable membre que les travaux d'aménagement du Scheutbos débiteront le 2 novembre pour se terminer au mois de juin.

Il faut savoir qu'au moment de l'adjudication, il a fallu demander aux trois entreprises les moins distantes des compléments d'information, justificatifs de prix etc. avant de choisir le soumissionnaire définitif.

Ces renseignements ont dû être analysés sérieusement par l'administration avant toute prise de décision.

Il importait, en effet, que l'entrepreneur soit capable de respecter à la lettre le cahier des charges et les prix qu'il avait annoncés.

Quant à la pose du panneau que vous évoquez, il s'agit d'une initiative émanant de la commune de Molenbeek et non du Gouvernement bruxellois.

Toutefois, un panneau informatif indiquant le coût, la durée et le type de travaux sera placé incessamment par mes services. »

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

M. Debry. — Monsieur le Président, je me permets de poser une question complémentaire : est-il prudent de laisser installer par un pouvoir subordonné comme la commune un panneau qui indiquait clairement que la Région effectuerait les travaux à une date dont la fiabilité s'est révélée pour le moins fragile ?

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. — Je suppose que le Ministre partage votre sentiment, Monsieur Debry, puisqu'à la lecture du texte qu'il m'a remis, on peut croire qu'il a demandé que l'on enlève le panneau.

M. le Président. — La séance plénière du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale est close.

De plenaire vergadering van de Brusselse Hoofdstedelijke Raad is gesloten.

Prochaine séance plénière, jeudi 21 octobre 1993, à l'issue des travaux de l'Assemblée réunie.

Volgende plenaire vergadering, donderdag 21 oktober, na de werkzaamheden van de Verenigde Vergadering.

— La séance plénière est levée à 17 h 35.

De plenaire vergadering is om 17 u. 35 gesloten.