

Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale

Brusselse Hoofdstedelijke Raad

Séance plénière
du vendredi 25 février 1994

Plenaire vergadering
van vrijdag 25 februari 1994

SEANCE DE L'APRES-MIDI

NAMIDDAGVERGADERING

SOMMAIRE

INHOUDSOPGAVE

	Pages
INTERPELLATIONS:	
— De M. Michel à M. Picqué, Ministre-Président du Gouvernement, concernant «l'intercommunalisation de l'Ecole de police de la ville de Bruxelles»	477
Discussion. — <i>Orateurs</i> : MM. Michel, Picqué, Ministre-Président du Gouvernement	477
— De Mme Huytebroeck à M. Picqué, Ministre-Président du Gouvernement, concernant «la situation et l'avenir de la zone portuaire dans le cadre de l'évolution urbanistique, économique et culturelle de la Région de Bruxelles-Capitale»	480
Discussion. — <i>Orateurs</i> : Mme Huytebroeck, M. Picqué, Ministre-Président du Gouvernement	480
— De M. André à M. Picqué, Ministre-Président du Gouvernement, et à M. Thys, Ministre des Travaux publics, des Communications et de la Rénovation des Sites d'Activités économiques désaffectés, concernant «l'inquiétude de la population face à l'état actuel du réseau routier bruxellois»	484
Discussion. — <i>Orateurs</i> : MM. André, Adriaens, Paternoster, Thys, Ministre des Travaux publics, des Communications et de la Rénovation des Sites d'Activités économiques désaffectés	484
— De M. Maingain à M. Hotyat, Secrétaire d'Etat adjoint au Ministre-Président du Gouvernement, et 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, concernant «l'avenir du bâtiment du cinéma Métropole»	492

	Blz.
INTERPELLATIES:	
— Van de heer Michel aan de heer Picqué, Minister-Voorzitter van de Regering, betreffende «de politie-school van de stad Brussel die een intercommunale wordt»	477
Bespreking. — <i>Sprekers</i> : de heren Michel, Picqué, Minister-Voorzitter van de Regering	477
— Van mevrouw Huytebroeck aan de heer Picqué, Minister-Voorzitter van de Regering, betreffende «de toestand en de toekomst van het havengebied in het kader van de stedenbouwkundige, economische en culturele ontwikkeling van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest»	480
Bespreking. — <i>Sprekers</i> : mevrouw Huytebroeck, de heer Picqué, Minister-Voorzitter van de Regering	480
— Van de heer André aan de heer Picqué, Minister-Voorzitter van de Regering, en aan de heer Thys, Minister belast met Openbare Werken, Verkeer en de Vernieuwing van Afgedankte Bedrijfsruimten, betreffende «de bezorgdheid van de bevolking over de huidige toestand van het Brussels wegennet»	484
Bespreking. — <i>Sprekers</i> : de heren André, Adriaens, Paternoster, Thys, Minister belast met Openbare Werken, Verkeer en de Vernieuwing van Afgedankte Bedrijfsruimten	484
— Van de heer Maingain aan de heer Hotyat, Staatssecretaris toegevoegd aan de Minister-Voorzitter van de Regering, en aan de heer van Eyll, Staatssecretaris toegevoegd aan de Minister belast met Huisvesting, Leefmilieu, Natuurbehoud en Waterbeleid, betreffende «de toekomst van het gebouw van de cinema Métropole»	492
	475

Pages	Blz.
Discussion. — <i>Orateurs</i> : M. Maingain, Mme de Ville de Goyet, MM. Hotyat, Secrétaire d'Etat adjoint au Ministre-Président du Gouvernement, 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	Bespreking. — <i>Sprekers</i> : de heer Maingain, mevrouw de Ville de Goyet, de heren Hotyat, Staatssecretaris toegevoegd aan de Minister-Voorzitter, van Eyll, Staatssecretaris toegevoegd aan de Minister belast met Huisvesting, Leefmilieu, Natuurbehoud en Waterbeleid
493	493
— 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, concernant «l'application de l'ordonnance relative à la protection du patrimoine immobilier»	— Van mevrouw de Ville de Goyet aan de heer van Eyll, Staatssecretaris toegevoegd aan de Minister belast met Huisvesting, Leefmilieu, Natuurbehoud en Waterbeleid, betreffende «de toepassing van de ordonnantie betreffende de bescherming van het onroerend erfgoed»
497	497
Discussion. — <i>Orateurs</i> : Mme de Ville de Goyet, MM. De Grave, 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	Bespreking. — <i>Sprekers</i> : mevrouw de Ville de Goyet, de heren De Grave, van Eyll, Staatssecretaris toegevoegd aan de Minister belast met Huisvesting, Leefmilieu, Natuurbehoud en Waterbeleid
498	498
— De M. Simonet 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, concernant «l'utilisation du taxi comme mode de transport collectif»	— Van de heer Simonet aan de heer van Eyll, Staatssecretaris toegevoegd aan de Minister belast met Huisvesting, Leefmilieu, Natuurbehoud en Waterbeleid, betreffende «het gebruik van de taxi als collectief vervoermiddel»
502	502
Discussion. — <i>Orateurs</i> : MM. Simonet, Duponcelle, 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	Bespreking. — <i>Sprekers</i> : de heren Simonet, Duponcelle, van Eyll, Staatssecretaris toegevoegd aan de Minister belast met Huisvesting, Leefmilieu, Natuurbehoud en Waterbeleid
502	502
QUESTIONS ORALES:	MONDELINGE VRAGEN:
— De M. De Grave à M. Picqué, Ministre-Président du Gouvernement, à M. Chabert, Ministre des Finances, du Budget, de la Fonction publique et des Relations extérieures et à M. Grijp, Ministre de l'Economie, concernant «la campagne publicitaire commanditée par le Gouvernement flamand présentant la Belgique comme un Etat bicéphale dominé par une Flandre ayant Bruxelles pour capitale»	— Van de heer De Grave aan de heer Picqué, Minister-Voorzitter van de Regering, aan de heer Chabert, Minister belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt en Externe Betrekkingen, en aan de heer Grijp, Minister belast met Economie, betreffende «de publiciteitscampagne waartoe de Vlaamse Regering opdracht heeft gegeven en waarin België wordt voorgesteld als een tweeledige Staat gedomineerd door Vlaanderen waarvan Brussel de hoofdstad is»
505	505
— De M. Dumont à M. Grijp, Ministre de l'Economie, concernant «le fonctionnement et l'avenir du Téléport»	— Van de heer Dumont aan de heer Grijp, Minister belast met Economie, betreffende «de werking en de toekomst van Telehaven»
506	506
— De M. Adriaens à M. Grijp, Ministre de l'Economie, concernant «les licenciements au siège bruxellois de la société Philip Morris»	— Van de heer Adriaens aan de heer Grijp, Minister belast met Economie, betreffende «de ontslagen in de Brusselse zetel van de maatschappij Philip Morris»
507	507
— De M. Zenner à M. Hotyat, Secrétaire d'Etat adjoint au Ministre-Président, concernant «le transfert de Dujardin dans l'ancien magasin Wolfers»	— Van de heer Zenner aan de heer Hotyat, Staatssecretaris toegevoegd aan de Minister-Voorzitter, betreffende «de overbrenging van Dujardin naar het pand waar vroeger Wolgers was gevestigd»
508	508

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

— La séance plénière est ouverte à 14 h 35.

De plenaire vergadering wordt geopend om 14 u. 35.

M. le Président. — Je déclare ouverte la séance plénière du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale du 25 février 1994 (après-midi).

Ik verklaar de plenaire vergadering van de Brusselse Hoofdstedelijke Raad van 25 februari 1994 geopend (namiddag).

INTERPELLATIONS — INTERPELLATIES

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

Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATION DE M. MICHEL A M. PICQUE, MINISTRE-PRESIDENT DU GOUVERNEMENT, CONCERNANT «L'INTERCOMMUNALISATION DE L'ECOLE DE POLICE DE LA VILLE DE BRUXELLES»

Discussion

INTERPELLATIE VAN DE HEER MICHEL TOT DE HEER PICQUE, MINISTER-VOORZITTER VAN DE REGERING, BETREFFENDE «DE POLITIESCHOOL VAN DE STAD BRUSSEL DIE EEN INTERCOMMUNALE WORDT»

Bespreking

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

M. Claude Michel. — Monsieur le Président, Monsieur le Ministre-Président, Chers — et nombreux — Collègues, l'école de police est l'une de ces diverses institutions mises en place par la ville de Bruxelles dans son rôle de capitale et dont l'Exécutif bruxellois, à peine constitué, décida de s'emparer, profitant de la faiblesse du Collège de la ville, et sous le prétexte, sinon fallacieux, en tout cas, singulièrement exagéré — comme on le voit aujourd'hui — que Bruxelles-Ville allait tout droit à la faillite.

C'est ainsi que, dans une convention globale de capitulation sans condition, imposant à la ville et au CPAS de Bruxelles une série de mesures financières et techniques draconiennes, convention intervenue le 22 mai 1991, il fut prévu l'intercommunalisation, sous l'égide de la Région, du Centre d'instruction de la Police, à la date du 1^{er} janvier 1992.

Agréé par le Ministre de l'Intérieur le 23 janvier 1984, ce Centre fut créé avec l'appui et la collaboration de la province de Brabant quelques années auparavant. En réalité, il avait été créé dans l'immédiat après-guerre mais il ne s'est installé dans les bâtiments qu'il occupe actuellement qu'à la fin des années septante. Ce Centre fonctionnait parfaitement au bénéfice de nombreuses communes de la Région et de la province qui y envoyaient leurs candidats policiers, moyennant le paiement d'un équitable minerval.

Le Centre fut successivement agréé, entre 1984 et 1991, pour la formation de base des aspirants agents de police et gardes-champêtres, des candidats inspecteurs de police et des candidats inspecteurs principaux de première classe pour l'obtention du brevet d'officier de police judiciaire auxiliaire du Procureur du Roi, pour la formation des candidats auxiliaires de police, des candidats aspirants officiers et des officiers de la police communale, des maîtres-chien de police, des agents motocyclistes, des moniteurs de tir, des moniteurs d'auto-défense.

Pardonnez cette énumération fastidieuse, mais elle souligne, à elle seule, la qualité de cet outil.

Prévue donc à la date du 1^{er} janvier 1992, l'intercommunalisation de l'école fit l'objet, à partir de juillet 1991, de diverses réunions, tant au niveau de la Région qu'à celui de la Conférence des Bourgmestres. Elles débouchèrent sur un «Protocole d'accord entre la Conférence des Bourgmestres et la Région à propos de la création d'une école régionale et intercommunale de police» signé au printemps 1992. J'observe que cinq des bourgmestres signataires ne le sont plus aujourd'hui, que deux d'entre eux nous ont définitivement quittés, ce qui donne une idée de la célérité avec laquelle ce dossier a été traité.

Il était clair, en tous cas, que l'échéance du 1^{er} janvier se trouvait dépassée, et l'on fixa donc au 1^{er} septembre 1992, dans ce protocole, la date de départ de la nouvelle école.

L'accord prévoyait notamment que seraient en tout cas membres de l'intercommunale les dix-neuf communes, la Région et l'ERAP — Ecole régionale d'administration publique — qui vient, elle aussi — récemment — de voir enfin le jour.

La Région se réservait «en tout état de cause un quart des sièges dans tous les organes de l'association», prête toutefois à accueillir dans ce quota les représentants de l'ERAP.

Quant à la province de Brabant, elle disparaissait purement et simplement des structures prévues.

Mais on s'aperçut bientôt que la Région n'avait pas compétence pour intervenir dans ce domaine. Exit donc le quart des mandats réservés à la Région, un «quart de police», en quelque sorte. En même temps, on fit plaisir au Ministre de l'Intérieur, qui préparait déjà le dépeçage de la province, en accueillant au sein d'un «Comité consultatif» deux représentants des communes du Brabant flamand et deux représentants des communes du Brabant wallon ayant des élèves à l'école de police.

Il apparut cependant très vite que l'école serait, en l'absence d'un accord définitif entre toutes les parties concernées, dans l'impossibilité de fonctionner à partir du 1^{er} septembre 1992, deuxième date fixée pour son ouverture.

La Ville de Bruxelles, belle joueuse, poursuit donc seule son action de formation, en attendant la venue de l'ERIP, dont on commençait à se demander si elle ne portait pas bien son nom : l'E...RIP, *Requiescat in pace*.

C'est à partir de décembre 1992 que les différentes communes commencèrent à proposer à leurs conseils respectifs l'approbation d'un projet de statuts de l'école. L'Exécutif de la Région ne s'y réservait plus qu'un poste d'observateur. Le rôle historique et numérique de la ville se trouvait reconnu, la présidence du conseil revenant de droit au Bourgmestre de Bruxelles, la direction de l'école, à un fonctionnaire de police de la ville.

En cheminant à travers les dix-neuf communes, le projet de statuts subit quelques modifications. On constata, en particulier, des discordances entre les textes français et néerlandais, ce qui nécessita un deuxième tour de piste, le Conseil communal de Bruxelles approuvant pour sa part un nouvelle fois le texte des statuts en sa séance du 18 octobre 1993.

Comme on le voit, une nouvelle année s'était écoulée. La ville de Bruxelles continuait mieux que jamais à assumer seule sa mission, sans que la faillite annoncée intervienne.

Mais voilà donc qu'avec plus de deux ans de retard sur le calendrier annoncé, l'ERIP se met en place. Les statuts ont été officialisés le 12 janvier, une assemblée générale s'est tenue, un conseil d'administration et un Bureau permanent ont été mis en place. Et le 1^{er} mars prochain, la ville cèdera le flambeau à l'ERIP.

Un certain nombre de problèmes paraissent toutefois se poser.

On comprendra que la ville de Bruxelles, dépossédée, ne veuille plus assumer que le rôle qui, statutairement, lui incombe, et rien que ce rôle. Cela devrait être vrai, en particulier, sur le plan financier.

Un budget a été établi pour 1994, qui dépasse la centaine de millions. Il est logique que ce budget prenne en compte un certain nombre de coûts autrefois supportés par la ville, comme, par exemple, les frais de transport des élèves en bus ou les frais de fonctionnement des locaux, pour lesquels, par ailleurs, un loyer — raisonnable — est demandé.

Le budget doit être couvert par une subvention du Ministère de l'Intérieur, une autre de la Région, une participation des dix-neuf communes, liée à l'importance de leur cadre policier, et par le minerval acquitté par les élèves venus d'ailleurs que Bruxelles.

Mais il apparaît qu'une moitié seulement du budget prévu serait aujourd'hui assurée. La Région n'aurait pas payé les subventions 1992, 1993 et 1994 annoncées, soit respectivement, 15, 16 et 20 millions, en tout 51 millions.

Plus surprenant encore, plusieurs communes bruxelloises n'ont, semble-t-il, rien prévu dans leur budget 1994, ou ont prévu trop peu, pour assurer la couverture de leur participation. Et la tutelle aurait approuvé ces budgets tels quels !

Seize millions sont attendus au titre de minerval de la part des communes non bruxelloises, mais ils sont... attendus.

Et entre-temps, devant le succès du recrutement — dont chacun se réjouira, évidemment — il faut louer des locaux supplémentaires, sous forme de pavillons modulables, acheter des meubles, de l'équipement sportif, des vêtements, pour assu-

rer une session supplémentaire. L'ERIP a besoin de munitions, mais c'est toujours Bruxelles-Ville qui... « douille ».

Autre problème sans doute, pour un futur proche : la constitution d'un cadre d'enseignants auquel les dix-huit autres communes doivent participer. Le pourront-elles ? Le voudront-elles ? *A fortiori* si, à un moment, leur cadre se trouve complet, et qu'elles s'interrogent sur la pertinence d'une contribution à une école dont elles pourraient croire ne plus avoir besoin.

Il semble donc qu'après avoir traîné pendant presque trois ans, on ait brusquement voulu aller trop vite, sans attendre une parfaite mise en place des structures et des budgets.

Qu'a fait, que fait, que fera le Gouvernement pour éviter que le bouleversement qu'il a suscité n'ait de conséquence fâcheuse pour aucun des acteurs et, en particulier, pour la ville de Bruxelles une fois de plus financièrement sollicitée ? (*Applaudissements sur les bancs du PRL.*)

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

M. Charles Picqué, Ministre-Président du Gouvernement. — L'interpellation de M. Michel me donne l'occasion de faire le point de la situation sur ce dossier particulièrement important pour la formation de nos policiers communaux.

Dans l'introduction de son interpellation, notre Collègue semblait dire que la ville de Bruxelles n'avait pas rencontré les difficultés financières que l'on redoutait pour elle. Mais c'est le résultat de notre présence : nous avons évité la dérive de la ville de Bruxelles.

Le Conseil communal de la ville, dans le cadre des mesures retenues en 1991 pour le plan d'assainissement, a décidé de supprimer son centre d'instruction de police. Je pense que c'est une des activités que la ville pouvait soustraire de son budget. En effet, il eût été difficile de nier la nécessité d'une coordination pour la formation des policiers des dix-neuf communes.

La Région peut être partie prenante de cette école de formation d'autant plus que nous choisissons une formule d'intercommunalisation. Si l'on nie l'intérêt d'une coordination assurée par la Région, il ne me reste plus qu'à proposer la démission collective de tous les conseillers régionaux ! Si cette tribune est en fait la chambre d'évocation des problèmes communaux et que l'on s'y relaie pour évoquer les difficultés des communes avec un particularisme et un souci de localisation à ce point poussés, je vous propose, Monsieur le Président, une démission collective ! (*Applaudissements sur les bancs ECOLO et de la majorité.*)

De même que le plan de déplacement s'inscrit dans une logique régionale et non pas uniquement communale, une formation coordonnée des policiers communaux dans notre petit ensemble urbain relève du bon sens.

Dès lors, j'ai toujours été soucieux de maintenir une bonne collaboration entre les corps de police, et ce dans le cadre de l'autonomie communale à laquelle nous ne portons pas atteinte.

Vouloir dix-neuf centres de formation ou avoir le souci que la Région ne puisse en rien être impliquée dans la formation de l'ensemble de nos policiers, c'est mal comprendre l'autonomie communale. Je prends ma deuxième casquette, celle de bourgmestre pour vous signaler que je ne comprends pas l'autonomie communale de cette façon. Vous savez donc de qui vient la leçon : d'un bourgmestre.

Ces discussions ont abouti à la conclusion d'un protocole d'accord. Donc, il s'agit bien d'une base contractuelle et non d'une atteinte à l'autonomie communale. Nous avons décidé de

créer une école régionale et intercommunale de police. Les statuts ont été soumis et adoptés par les conseils communaux des dix-neuf communes. Enfin, le 12 janvier 1994, à l'hôtel de ville de Bruxelles, les dix-neuf communes ont constitué officiellement, devant notaire, l'association sans but lucratif «Ecole régionale et intercommunale de police», en abrégé «ERIP».

Que disent ces statuts, dont je tiens un exemplaire à la disposition de l'honorable membre ?

«L'Association a pour objet d'assurer la formation et la sélection des agents, des cadres de base moyens et des officiers de police communale, ainsi que celle des membres des services de sécurité d'autres organismes publics ou privés, selon les dispositions légales et réglementaires applicables.

Son siège social est établi à l'hôtel de ville de Bruxelles.

Elle est constituée pour une durée de 30 ans.

L'assemblée générale est composée de représentants des dix-neuf communes désignés par les conseils communaux respectifs parmi les conseillers, le bourgmestre et les échevins de la commune.

Outre les dix-neuf communes comparantes, il est loisible à d'autres communes du royaume d'user des services dispensés par l'ERIP dans les conditions fixées par les organes de gestion de l'Association.»

Sont membres de droit du conseil d'administration, le bourgmestre de la Ville de Bruxelles qui en est également Président de droit et qui assure la gestion journalière, et les bourgmestres des dix-huit autres communes. Le mandat des administrateurs est de six ans.

Un bureau est également constitué. Il est composé du président qui est le bourgmestre de la Ville de Bruxelles, de quatre vice-présidents, en fait le bureau de la conférence des bourgmestres, et d'un secrétaire. J'ajoute que la Région désigne un observateur, sans droit de vote, au sein du conseil d'administration et du bureau.

A ces structures classiques, s'ajoute l'installation d'un comité consultatif, de quatorze membres au moins, dont le rôle peut être comparé à celui d'une commission administrative, d'un comité pédagogique, qui sera saisi de toutes les propositions concernant les activités de l'école et notamment les programmes, la désignation des enseignants, la vie générale de l'école. Deux membres y seront désignés par les communes flamandes du Brabant et deux par les communes wallonnes.

Enfin, la direction de l'ERIP sera assurée, jusqu'à son départ, par le directeur du Centre d'instruction de la police de Bruxelles.

Pour être complet, précisons que l'ERIP commencera à fonctionner le 1^{er} mars 1994. Cependant, dès à présent, et je crois que c'est une sage décision, le bureau se réunit déjà régulièrement pour assurer une transition sans heurt.

Vous vous inquiétez de la santé financière de cette nouvelle institution. D'après mes renseignements, le bureau est actuellement occupé à préparer un projet de budget de l'ordre de 109 millions qui serait en équilibre. Les recettes seront constituées des parts contributives des communes, du Ministre de l'Intérieur, du minerval des communes extérieures aux dix-neuf communes qui y enverront leurs élèves, et de la Région.

A ce sujet, je dois préciser que la Région a toujours marqué sa volonté de voir fonctionner cette école de manière efficace, et de permettre une transition la plus harmonieuse possible entre le Centre d'instruction de la Ville de Bruxelles et l'ERIP. D'ailleurs, la Région a accordé 15 millions à l'école en 1992,

16 millions en 1993, et je vais proposer tout prochainement au Gouvernement un subside de 20 millions pour l'exercice 1994.

Sur le plan budgétaire, le fait que la plupart des communes aient adopté leur budget 1994 ne constitue pas un frein. Chaque commune peut procéder sans attendre à l'adoption d'une modification budgétaire ou d'un crédit spécial. Des instructions sont données à la tutelle pour y donner suite dans les plus brefs délais.

Enfin, il ne m'appartient pas, puisque la Région n'a qu'un rôle d'observateur au sein des organes de l'école de me substituer à ceux-ci et d'intervenir dans la gestion de l'école. Le budget, les problèmes de personnel, de matériel et de locaux, sont de la responsabilité de l'assemblée générale et du conseil d'administration de l'ERIP.

Puisque la sécurité est un thème majeur et que l'on se plaint depuis des années de l'absence de formation continuée adéquate de nos policiers, on en revient au vieux procès que vous connaissez, Monsieur Michel, et qui consiste à dire que la Ville de Bruxelles, assurant la formation et la sélection, peut se servir la première. Depuis toujours cela crée des tensions entre la Ville de Bruxelles et les autres communes de l'Agglomération. La formule adoptée concilie à la fois le principe d'autonomie communale qui vous semble cher et la volonté d'une cohérence des politiques menées entre les communes, tout en impliquant la Région qui doit quand même assurer une gestion cohérente de la Région s'inscrivant dans une certaine conception de la sécurité et de l'efficacité. Aussi, suis-je formel, la décision prise est très favorable à la Ville de Bruxelles et aux communes. Il ne s'agit nullement d'un acte visant à vider l'autonomie communale de sa substance. Je suis convaincu que la Ville de Bruxelles a tout intérêt à s'associer loyalement et franchement à la nouvelle formule adoptée.

Ce n'est pas, à mon sens, le prélude à une quelconque atteinte à l'autonomie communale. Je répète qu'il faut à tout prix éviter que la Ville de Bruxelles, ou toute autre commune, considère que la Région n'existe pas, surtout quand on sait à quel point on fait appel à elle lorsque des problèmes financiers ou des difficultés budgétaires surgissent. La Ville de Bruxelles est, à mes yeux, une commune comme une autre. (*Applaudissements sur les bancs de la majorité.*)

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

M. Claude Michel. — Monsieur le Président, je remercie M. le Ministre-Président et je tiens à faire une brève mise au point. Il est vrai que certains conseillers régionaux viennent de temps à autre défendre leur territoire en cette enceinte et je suis sans doute un exemple type de cette pratique.

Il est clair que quand on est dans l'opposition, la seule façon de défendre sa commune à l'échelon régional consiste à le faire par le biais d'une interpellation, alors que quand on est au pouvoir, on peut agir de façon plus discrète. C'est pour cette raison que je parle de temps en temps de la Ville de Bruxelles et je continuerai de la sorte, même si vous me poussez à la démission, Monsieur le Ministre-Président, dans le cadre d'un départ collectif des municipalistes.

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

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

Je n'ai, à aucun moment de mon intervention, parlé d'autonomie communale bafouée. Lors de la conclusion de la Convention de 1991, on a, de manière pratiquement forcée,

amené la Ville à partager le pouvoir dans son école de police, dont on disait qu'elle fonctionnait relativement bien. Il est possible que les critiques évoquées, suivant lesquelles la Ville de Bruxelles se servait en premier lieu, aient été formulées — peut-être étaient-elles fondées —, mais je tenais surtout à impliquer le Gouvernement au niveau des difficultés budgétaires que, me dit-on, l'Ecole connaît actuellement, spécifiquement dans la mesure où la tutelle sur les communes peut agir afin de favoriser la mise en œuvre rapide des modifications envisagées. Il me revient à cet égard que les trois subventions que vous avez citées, Monsieur le Ministre-Président, qui se chiffraient à 15, 16 et 20 millions pour les années 1992, 1993 et 1994, n'ont jamais été liquidées.

Mon intervention avait aussi pour but de faire en sorte que, dès l'instant où l'ERIP sera installée le 1^{er} mars prochain, elle dispose de tous les moyens financiers nécessaires, de manière à ce que la Ville de Bruxelles ne doive pas poursuivre ses investissements et ses avances de trésorerie sans compensation. (*Applaudissements.*)

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

Het incident is gesloten.

INTERPELLATION DE MME HUYTEBROECK A M. PICQUE, MINISTRE-PRESIDENT DU GOUVERNEMENT, CONCERNANT «LA SITUATION ET L'AVENIR DE LA ZONE PORTUAIRE DANS LE CADRE DE L'EVOLUTION URBANISTIQUE, ECONOMIQUE ET CULTURELLE DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE»

Discussion

INTERPELLATIE VAN MEVROUW HUYTEBROECK TOT DE HEER PICQUE, MINISTER-VOORZITTER VAN DE REGERING, BETREFFENDE «DE TOESTAND EN DE TOEKOMST VAN HET HAVENGEBIED IN HET KADER VAN DE STEDEBOUWKUNDE, ECONOMISCHE EN CULTURELE ONTWIKKELING VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST»

Bespreking

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

Mme Evelyne Huytebroeck. — Monsieur le Président, Chers Collègues, il est certains grands thèmes régionaux qui, comme les saisons, reviennent chaque année. Ainsi en est-il de la problématique du canal, et plus largement de la zone portuaire, puisque le 19 février 1993 je vous interpellais déjà à ce sujet, Monsieur le Ministre-Président. Depuis, et c'est le cas de le dire, de l'eau a coulé sous les ponts. Certaines choses se sont concrétisées, tandis que d'autres restent dans le flou le plus artistique. Je ne m'étendrai pas sur les atouts que tout le monde reconnaît aujourd'hui. Je veux parler de l'importance économique, sociologique, écologique, mais aussi symbolique de la zone portuaire. Poumon économique, grande pourvoyeuse d'emplois, centre de transport, d'entreposage, de loisirs, cette zone appelle toute notre attention, puisque c'est en grande partie de son bon développement que dépend l'avenir de notre Région.

Aujourd'hui la nouvelle société du Port est sur pied et nous devons nous en réjouir puisque nous l'attendions depuis la régio-

nalisation et qu'avec elle c'est peut-être un souffle nouveau qui arrive. Vous vous souvenez sans doute de l'abstention de mon groupe lors du vote de l'ordonnance créant cette société; nous motivions celle-ci du fait que l'article 16 de l'ordonnance permettait des engagements par primuminominations dans un but de «bon fonctionnement de l'organisme».

Nous ne connaissons que trop bien cette manœuvre qui, la plupart du temps permet de caser certains hors des règles normales de recrutement ou d'avancement par ancienneté. C'est ainsi que couramment certains membres de cabinet ou certains de nos collègues bénéficient de ces privilèges.

Dans le cas du port une fois de plus, le système des primuminominations a été utilisé comme office de placement pour les collaborateurs des membres du Gouvernement. Au nom de l'urgence on a négligé le recrutement légal organisé par le Secrétariat permanent de Recrutement. On a également évité de procéder par transfert volontaire au départ d'autres institutions régionales alors que, par exemple, 300 personnes de la STIB doivent être «reclassées».

On a esquivé également la procédure d'engagement des contractuels que l'on imposera néanmoins à plusieurs centaines d'agents contractuels de la Région et des pararégonaux.

Il s'agissait une fois de plus de profiter de la création d'une institution pour réaliser cette politisation continue de l'administration, cette gangrène que Melchior Wathelet a proposé de combattre dans le cadre de la «nouvelle citoyenneté».

C'est la fonction d'agence de placement qui a été préférée et même d'agence d'intérim, puisque, quelques mois à peine après leur placement «d'urgence», les ex-attachés de cabinet retournent dans leurs fonctions au sein de cabinets. L'égalité des citoyens vis-à-vis des emplois dans la fonction publique perd tout son sens avec ces pratiques.

Du côté des projets de la Société du Port, l'un d'eux nous paraît à la fois sympathique et intéressant. Il s'agit de l'accueil de l'association internationale «Ville et Port». Projet louable mais qui implique l'aide très bien rémunérée (600 000 francs) de la très connue société en communication Stratecom. N'était-il pas possible, à partir du service marketing et développement de la Société du Port, d'exécuter les prestations de service prévues? Les services de la société du Port sont-ils à ce point surchargés qu'ils ne peuvent accomplir cette tâche ou ne fait-on confiance qu'à Stratecom pour égayer nos printemps bruxellois?

M. Eric André. — Pour le PRD, ce sont les mêmes.

Mme Evelyne Huytebroeck. — Oui, ce sont les mêmes.

Complémentaire à la Société du Port, la Communauté portuaire bruxelloise regroupe les usagers du port et accueille comme membres les entreprises souhaitant s'associer à ses activités. Ses tâches sont multiples: de la concertation avec les entreprises, au développement du centre industriel et de transport constitué par le port, à la promotion de la zone en Belgique et à l'étranger. Depuis l'émergence de la nouvelle société du Port et la définition de nouvelles missions, il a fallu revoir les objectifs et tâches spécifiques de l'une et l'autre. Pouvez-vous nous éclairer en la matière?

En ce qui concerne les entreprises situées le long du canal, le PRD est aujourd'hui sur la table et des précisions sont apportées quant à l'affectation de certaines zones. C'est ainsi que la zone Nord et le Bassin Vergote se voient confirmés dans leur vocation industrielle. Par contre, le Bassin Beco verra la dizaine d'entreprises qui y sont implantées délocalisées. La raison principale de cette délocalisation: l'aménagement d'un espace vert

face à la Kredietbank en construction Place Saintelette. Je voudrais être très claire ici; ECOLO a toujours fermement critiqué le projet de bureaux KB à cet endroit ainsi que la transformation du quartier Maritime, anciennement quartier de logements et petites entreprises, en un quartier voué exclusivement aux bureaux. Nous critiquons pareillement l'aménagement d'un espace vert à cet endroit qui ne servira — et encore ! — qu'aux personnes travaillant à la KB et qui oblige certaines entreprises à se délocaliser. Les entreprises du Bassin Beco ont attendu des années, après des études, que l'on confirme leur délocalisation. Aujourd'hui, certaines ne sont pas encore fixées quant aux dates de leur déménagement ou à ses conditions. Et ce n'est pas tant leur délocalisation qu'elles critiquent que l'incertitude dans laquelle elles ont dû vivre et qui a empêché pour plusieurs d'entre elles des investissements ou extensions. Vous connaissez sûrement le cas, Monsieur le Ministre, de l'entreprise GERIC située face à la future KB, quai des Péniches, et qui a causé quelques remous fin 1993. Voilà une entreprise qui sera déplacée de 500 mètres pour le coût de 5 millions. Quelle en est la véritable raison si ce n'est de débarrasser de la vue de la KB une entreprise qui ne paraîtrait pas esthétique dans le paysage ? Et ces 5 millions, c'est la Région qui les déboursera pour reculer l'entreprise de 500 mètres. En attendant qu'on confirme sa relocalisation, GERIC a refusé certains marchés, ne s'est pas étendu et n'a donc pas engagé d'ouvriers supplémentaires. Ce n'est là qu'un exemple parmi d'autres mais il est significatif d'une situation d'attente néfaste pour les entreprises.

ECOLO est évidemment attentif au respect de la législation environnementale. Les entreprises doivent avoir des permis d'environnement et présenter des plans de gestion prouvant qu'elles maîtrisent toute pollution. Et l'application de ces permis doit être contrôlée. Mais il faut aider les entreprises dans ces tâches administratives. Il n'est pas possible de les faire attendre des mois, sinon des années, en les renvoyant d'administration en administration, d'un niveau de pouvoir à un autre ! Souvenez-vous du cas de Demets !

Les nouvelles dispositions en matière de respect de l'environnement doivent être accompagnées d'informations et de conseils aux entreprises. C'est ainsi qu'elles seront comprises non comme une pénalisation de leur activité économique, mais comme une chance pour prendre de l'avance dans un marché de plus en plus international.

Pourquoi, dès lors, ne pas mettre à la disposition des entreprises qui le désirent les services d'éco-conseillers qui travailleraient dans le giron soit de la Communauté portuaire, de la Société du Port ou de l'IBGE ? Une association active en matière de sécurité, d'environnement et de gestion des catastrophes existe au port d'Anvers. Pourquoi ne pourrions-nous développer à Bruxelles le même genre de service ?

En ce qui concerne la gestion des eaux du canal, l'an passé vous m'aviez déjà répondu que de premiers travaux de dragage devaient être terminés fin 1994. Respectera-t-on le calendrier ? De nouvelles techniques de traitement des boues d'épuration ont-elles été envisagées, tout comme la mise en œuvre de nouvelles infrastructures, comme un réseau de collecteurs recevant séparément, d'une part, les eaux usées domestiques et industrielles et, d'autre part, les eaux de pluie, ou encore la construction de stations d'épuration destinées à éliminer les polluants minéraux et organiques des eaux usées ?

Le canal représente la plus grande surface en eaux de Bruxelles, il est déterminant que nous veillions à sa protection.

Quant à l'utilisation de la voie d'eau pour le transport tant des déchets industriels que ménagers, si M. Hotyat m'a effectivement répondu dans le cadre de la discussion du budget qu'une étude a prouvé que ce transport était beaucoup plus coûteux que celui par route, j'aimerais qu'il me précise sa réponse, puisque

certaines m'affirment que des études et des calculs tirent des conclusions différentes et notamment les paramètres, les facteurs, les éléments pris en compte dans les calculs réalisés par ses services et qui permettent de conclure à un coût trop élevé. A-t-il été tenu compte entre autres des coûts qu'occasionne sur l'environnement le transport par camions ?

Le dossier relatif aux gares TIR et TRW me semble toujours être dans le brouillard. Où en est le développement fortement souhaité du pôle de transport que constituent le centre routier (TIR) et le transport combiné rail-route (TRW) ?

Les entrepôts du centre TIR offrent une superficie de stockage de 160 000 m². Le centre est relié au rail et au terminal route-rail et est mis à la disposition des entreprises du secteur du transport pour l'acheminement des marchandises à Bruxelles. Ces surfaces d'entreposage sont louées dans leur totalité et génèrent un chiffre d'affaire de 72 millions. L'avantage de ce centre est non seulement la situation centrale de Bruxelles, mais aussi sa situation dans la ville.

Ainsi, il faut souligner l'importance du regroupement sur un site unique d'activités relevant du même secteur. C'est là l'attractivité essentielle de la zone du canal pour les entreprises, véritable centre multimodal qui doit son succès à sa localisation proche du ring et proche du centre-ville, proche du canal et du chemin de fer. Le déplacement hors de la ville d'un tel centre logistique pourrait avoir des conséquences néfastes. On pense d'ailleurs que Paris, après avoir implanté ses gares routières en périphérie envisage de ramener un centre de fret au centre de Paris.

Notons encore que le centre TIR procure 1 250 emplois, dont beaucoup non qualifiés. Mais le centre TIR doit se développer, s'agrandir, se moderniser s'il veut survivre, et aujourd'hui, il est bloqué. Dans un premier temps, les 3,7 hectares situés à l'arrière du site seraient suffisants, mais ceux-ci appartiennent à la SNCB, et nous ne savons toujours pas, Monsieur le Ministre, si vos contacts et discussions avec la SNCB ont évolué. Il y a un an, vous disiez être en négociation et parliez d'une nouvelle étude analysant la manière dont le pôle transport doit se redéployer. Je pense que la nouvelle Société du Port s'est déjà exprimée quant à la nécessité de développer le centre TIR à cet endroit.

Quant à l'avenir du terminal TRW que la SNCB envisageait de transférer vers la gare de Schaerbeek, pouvez-vous me dire ce qu'il en est aujourd'hui ?

Encore une fois, il en va ici de l'investissement des entreprises dans cette zone, puisque celles-ci attendent avec impatience des centres de transports qu'ils soient de véritables « plates-formes » multimodales proposant une palette de services de manutention et d'entreposage regroupés dans une même zone et organisés par un gestionnaire unique.

L'accroissement des échanges et l'entrée en vigueur du marché unique ont aussi entraîné une adaptation des entreprises de transport, et l'adoption de nouvelles activités est pour elles vitale. Si elles ne trouvent plus au port les conditions nécessaires à une évolution, il est certain qu'elles quitteront Bruxelles. Et avec elles, c'est de l'emploi que perd notre Région.

J'en viens aux relations avec la Région flamande concernant aussi bien l'aménagement des berges que le fléchaçage pour les camions sur le ring. Nous avions souligné ce point lors de l'ordonnance créant la Société du Port et insisté pour que nous n'évoluions pas séparément et différemment de la Flandre. Bien sûr, cela dépend en grande partie de la Flandre qui semble moins rapide en ce qui concerne la constitution d'une nouvelle société régionale. Un accord de coopération est-il effectivement intervenu avec la Flandre à ce sujet ?

Je vous remercie de m'avoir fait parvenir l'étude relative à des signalisations de repérage, de localisation, de direction et de circulation en Région de Bruxelles-Capitale pour les poids lourds. Les choses semblent évoluer puisque des solutions sont proposées, qui ne concernent d'ailleurs pas que la zone du canal. Je note simplement ici que cette étude date de février 1992. Quand pensez-vous concrétiser les conclusions de cette étude aussi bien au niveau du fléchage que de la limitation du tonnage des camions circulant en ville ?

On ne peut penser au canal sans imaginer un lieu de promenade aussi bien pour les piétons que pour les cyclistes. Rendez-vous le long du canal. Lachine à Montréal et vous verrez combien il est possible de combiner canal, économie, sites industriels et promenades et loisirs. De premiers aménagements ont été réalisés chaussée de Vilvoorde. C'est effectivement un premier pas, mais avez-vous prévu l'extension de cette promenade ? Des efforts nous semblent devoir également être faits en matière d'espaces publics dans cette zone. Une zone industrielle ne peut vouloir dire zone maudite ou sinistrée. Elle a un attrait qu'elle se doit de valoriser. Il est urgent de réhabiliter certains points, de réaménager les trottoirs, d'imaginer des « points d'accroche » comme Tour et Taxis. Une attention particulière doit également être apportée à la qualité de l'aménagement des abords du canal lors de la réfection des berges.

J'en viens à Tour et Taxis, et plus particulièrement au bâtiment B et au projet Music City dont on parle actuellement. Ce projet paraît effectivement sérieux et réalisable; il permettrait à court terme le sauvetage du bâtiment B qui risque de se dégrader très vite si on ne lui donne pas une destination précise et si on ne se décide pas à le rénover. Mais nous voulons être sûrs que les zones industrielles entourant ce site seront préservées et qu'après les projets de bureaux KB et le projet culturel Music City, on ne grignotera pas plus avant sur les zones d'entreprises.

Il est également important que des études sérieuses soient menées quant aux conséquences de ce projet pour la circulation aux alentours. Pas question que des milliers de voitures s'engouffrent dans ce quartier alors qu'il y a moyen de développer là une bonne combinaison entre différents transports : trains, trams, bus par exemple.

Je conclurai par un dernier point qui est celui de l'assainissement du site de Carcoke. C'est le Ministre Gosuin qui, en novembre 1993, à cette tribune et par voie de presse, nous affirmait avoir trouvé une solution à ce problème, et cela avec toutes les parties. Il devait en dire plus quelques jours plus tard, mais rien ne vint. Pouvons-nous aujourd'hui avoir plus de précisions quant à ce dossier qui encore une fois, devrait permettre que des entreprises réinvestissent à Bruxelles ? Il en va de même pour le site de Kemira qui devrait accueillir un parc de 30 entreprises du secteur agro-alimentaire. La SDRB chargée de la commercialisation du site comptait prendre une décision sur l'affectation du site au printemps. Pensez-vous que les délais pourront être respectés et le projet mis en marche ?

Je pense que toutes ces questions ont un rapport direct avec l'apport de nouveaux emplois dans notre Région et qu'il s'agit d'une nouvelle dynamique pour le canal et pour toute la Région. (*Applaudissements sur les bancs ECOLO.*)

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

M. Charles Picqué, Ministre-Président du Gouvernement. — Monsieur le Président, d'emblée, mais sans aucune acrimonie, je voudrais soulever un problème qui n'est pas négligeable, eu égard à notre souci à tous de bien faire fonctionner notre institution.

Il ne faudrait pas que ce Conseil régional soit le dernier salon où l'on cause, sans cette discipline que nous souhaitons tous nous imposer. Je souhaite évidemment satisfaire Mme Huytebroeck en lui répondant sur tous les points. Mais, à l'évidence — elle le concèdera —, une série de questions sortent du cadre de l'interpellation et certaines concernent mon Collègue M. Thys. Quoi qu'il en soit, je tenterai de répondre au maximum, en tenant compte de l'interpellation écrite qui m'a été transmise. Cependant, Mme Huytebroeck ne devra pas me reprocher ultérieurement de ne pas lui avoir transmis certaines données précises.

Mme Huytebroeck a rappelé un certain nombre d'éléments de cette problématique; elle sait que de nouvelles structures de décision ont été mises en place. Le Port de Bruxelles est administré par un Conseil d'administration de dix-huit membres, nommés par le Gouvernement de la Région et soumis au contrôle de tutelle du Gouvernement. Les opérations du port sont surveillées par un collège des commissaires aux comptes.

La direction générale est assurée par deux fonctionnaires dirigeants; six départements ont été constitués: un service commercial, un service juridique, un service marketing & développement, un service technique, un service administratif et financier ainsi que la capitainerie.

La politique portuaire de la Région consiste à favoriser la réalisation de trois objectifs régionaux majeurs:

- assurer les missions de service public du port;
- favoriser le développement économique et l'emploi;
- favoriser la mobilité au sein de la Région.

C'est évidemment à l'autorité portuaire qu'incombe la gestion du domaine et des installations ainsi que les démarches administratives qui en découlent. Le port est notamment chargé de mobiliser les aides publiques régionales, fédérales, européennes et internationales disponibles et de favoriser l'accès à l'information relative aux aides en faveur des entreprises.

La communauté portuaire est une association patronale représentative des entreprises utilisatrices des installations portuaires. Elle a un rôle de représentation des entreprises du site vis-à-vis des milieux politiques et économiques, mais aussi de l'autorité portuaire, et un rôle de concertation entre les entreprises et l'autorité portuaire.

En ce qui concerne la localisation définitive des entreprises et les éventuels problèmes que posent les déménagements de celles-ci, j'informe l'honorable membre que le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a approuvé en date du 11 juillet 1991 le schéma directeur pour la zone du canal. Ce schéma urbanistique prévoit l'aménagement d'un espace vert sur une partie de la rive gauche du bassin Béco. Cette décision cadre tout à fait avec la philosophie générale du port dans la ville, c'est-à-dire une meilleure intégration du canal dans le tissu urbain.

Pour ce qui concerne la relocalisation des entreprises autour de ce bassin, un scénario en deux phases a été approuvé par le Gouvernement régional en date du 17 juin 1993. Ce scénario prévoit des relocalisations en 1993 et 1994 et une deuxième phase en 2003. Pour l'ensemble de ces opérations de délocalisation, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale prévoit une dotation exceptionnelle pour le port, dont une première partie a déjà été octroyée en 1993. Une étroite collaboration entre le port de Bruxelles et le Comité exécutif de la structure opérationnelle du schéma directeur veille sur la mise en œuvre de ce scénario.

Les entreprises concernées ont été averties de cette décision d'une manière officielle en date du 7 juillet 1993. Depuis cette date, des contacts individuels sont organisés.

La nouvelle équipe du port de Bruxelles a réalisé son propre schéma de relocalisation afin de satisfaire aux demandes du Gouvernement. Le 23 décembre 1993, le Conseil d'administration du port de Bruxelles a émis un avis général sur la problématique des relocalisations d'entreprises pouvant être résumé comme suit :

- relocalisation à court terme de deux entreprises;
- poursuite des autres relocalisations conditionnées par l'octroi au fur et à mesure des moyens y afférents;
- volonté du port de garder une maîtrise sur son patrimoine foncier. Toute superficie ôtée au port devrait, selon le Conseil d'administration, être compensée par l'octroi d'une superficie équivalente.

Le Gouvernement procède aujourd'hui à une analyse de faisabilité des options dégagées par le port. Nous pouvons considérer comme acquise la relocalisation à court terme de deux entreprises.

Plusieurs initiatives ont été prises pour la gestion écologique des eaux du canal et le contrôle de la pollution de ces eaux.

Tout d'abord, la mise en place effective, au sein de l'IBGE, de la cellule inspectorat de l'environnement, compétente en matière de contrôle de la pollution des eaux de surface contre la pollution. L'inspectorat effectue ainsi de nombreux contrôles aux déversements des eaux usées.

De plus, un avant-projet d'ordonnance relatif à une taxe sur le déversement des eaux usées prévoit de nombreux effets incitatifs à l'égard des entreprises pour diminuer la charge polluante de leurs eaux déversées.

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

*(De heer Poulet, Voorzitter,
treedt opnieuw als voorzitter op)*

Le développement du centre d'entrepôt TIR correspond à une décision du Gouvernement régional du 11 juillet 1991 et est repris dans le projet de Plan régional de développement. C'est le Port de Bruxelles, en tant qu'opérateur privilégié pour la problématique du transport et de l'entrepôt au sein de la Région en étroite collaboration avec la structure opérationnelle du schéma directeur du canal, qui est chargé de mener à bien cette extension. Le dossier de la modernisation du centre est actuellement à l'étude au port, en concertation avec les usagers. L'acquisition de terrains fait partie des négociations globales que le Gouvernement mène avec la SNCB.

Le Gouvernement est favorable au maintien et au développement du TRW : ce terminal qui assure le trafic combiné rail/route est un atout important pour la mobilité au sein de la Région.

Les relations avec la Région flamande concernant la gestion du canal — et, notamment, les problèmes de dragage — sont réglées par un accord de coopération. Cet accord fait l'objet d'une évaluation régulière par les instances des deux Régions. Pour ce qui a trait à l'achèvement de l'écluse de Hingene et bien qu'il s'agisse d'une question relevant du budget de la Région flamande, nous restons très attentifs puisque cet achèvement doit permettre l'amélioration de la navigation depuis l'Escaut jusqu'à Bruxelles.

Pour ce qui concerne le fléchage pour les camions sur le ring vers le port et le centre TIR, il ne relève pas de la compétence du port mais fait l'objet de négociations entre le Ministre bruxellois chargé des Travaux publics et des Communications et son homologue de la Région flamande.

Dans le cadre de la mise en œuvre du schéma directeur canal, le Comité exécutif a entamé une réflexion urbanistique pour le réaménagement des espaces publics le long du canal. Les premiers résultats de cette étude ont été discutés avec le Port de Bruxelles et seront présentés d'ici peu aux trois communes concernées. Si les conclusions de ce dernier entretien sont favorables, la prochaine étape relative aux volets budgétaire, technique et à la planification pourra être entamée.

Il va de soi que cette étude tient compte de l'aménagement de la chaussée de Vilvorde et des possibilités en matière de promenades, de pistes cyclables, des ponts prévus au schéma directeur, etc. Cette idée est, par ailleurs, reprise au projet de Plan régional de développement par l'indication de ces voiries en « espaces structurants ».

Le port est un partenaire important dans la politique de gestion des déchets de la Région. Le transport des déchets ménagers par barges est examiné par l'Agence Propreté qui procède à une analyse de la faisabilité économique de ce mode de transport. Le Gouvernement est conscient que des avantages en termes de circulation routière et d'environnement peuvent résulter de l'utilisation de la voie d'eau. Il faut toutefois constater que, lors de la construction de l'incinérateur d'immondices, la possibilité de ce mode de transport n'a pas été prise en considération, ce qui rend aujourd'hui cette solution plus onéreuse que si, dès le départ, un mode de déchargement des immondices avait été prévu, comme à Genève.

On évalue actuellement le surcoût que l'utilisation de la voie d'eau engendre, le coût des diverses manutentions et le coût du transport, et ce sans prendre en compte les frais liés aux terrains nécessaires pour supporter les infrastructures.

Des projets intéressants existent également pour la valorisation de la voie d'eau pour le transport de gravats de démolition, et des opérateurs privés sont aujourd'hui candidats à la réalisation de tels trafics.

En ce qui concerne Music City, ce projet de création d'un grand centre musical sur le site de Tour & Taxis est initié par un opérateur privé. A ce jour, le Port de Bruxelles procède à une évaluation de l'opportunité de ce projet, notamment pour ce qui concerne la sécurité au sein des installations portuaires et les incidences sur l'activité portuaire en général — je pense entre autres aux problèmes de trafic. Le Port de Bruxelles étant propriétaire des installations, la réalisation effective du projet dépendra également des compensations et des garanties financières que l'opérateur privé sera à même de proposer.

Rappelons également que pour ce qui concerne l'aliénabilité des biens du port, l'article 5 de l'ordonnance de décembre 1992 prévoit qu'une telle disposition est subordonnée à l'accord du Gouvernement et à l'obtention d'un permis d'urbanisme à octroyer par la Ville de Bruxelles.

Pour ce qui concerne le site Carcoke, le projet de PRD l'a classé en périmètre d'activités portuaires et de transport.

Le Gouvernement souhaite que le site fasse l'objet d'un assainissement approprié, compte tenu de l'affectation future du site.

Des pourparlers actuellement en cours entre la Région et le propriétaire ont trait au cahier des charges de l'étude relative à l'évaluation de la pollution du site et à la détermination d'un programme d'assainissement.

Monsieur le Président, je me suis efforcé ainsi de répondre à un maximum de questions posées par Mme Huytebroeck. *(Applaudissements sur les bancs de la majorité.)*

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

Mme Evelyne Huytebroeck. — Monsieur le Président, je remercie le Ministre pour ses réponses.

J'ajouterai néanmoins que s'il m'avait écoutée attentivement, il se serait rendu compte que je ne posais aucune question technique supplémentaire, hormis celle concernant Kemira qui, j'en conviens, n'était pas mentionnée dans le texte de l'interpellation que je lui avais transmis.

Je n'accepte donc pas sa remarque.

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

Het incident is gesloten.

INTERPELLATION DE M. ANDRÉ A M. PICQUE, MINISTRE-PRESIDENT DU GOUVERNEMENT, ET A M. THYS, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DES COMMUNICATIONS ET DE LA RENOVATION DES SITES D'ACTIVITES ECONOMIQUES DESAFECTES, CONCERNANT «L'INQUIETUDE DE LA POPULATION FACE A L'ETAT ACTUEL DU RESEAU ROUTIER BRUXELLOIS»

Discussion

INTERPELLATIE VAN DE HEER ANDRÉ TOT DE HEER PICQUE, MINISTER-VOORZITTER VAN DE REGERING, EN TOT DE HEER THYS, MINISTER BELAST MET OPENBARE WERKEN, VERKEER EN DE VERNIEUWING VAN AFGEDANKTE BEDRIJFSRUIMTEN, BETREFFENDE «DE BEZORGHEID VAN DE BEVOLKING OVER DE HUIDIGE TOESTAND VAN HET BRUSSELSE WEGENNET»

Bespreking

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

M. Eric André. — Monsieur le Président, récemment, un hebdomadaire, sans doute un peu satirique, faisait état de la grande lassitude du Ministre des Travaux publics, et de son souhait de se retirer sur ses terres jettoises. Ce matin, Monsieur le Ministre, vos déclarations à la presse ont d'ailleurs confirmé cette intention puisque vous avez en effet annoncé que la décision était quasiment prise.

On pourrait vous comprendre à la vue des problèmes qui s'amoncellent dans le département dont vous avez la gestion.

J'ai déjà eu l'occasion, lors d'une récente interpellation, de mettre en avant votre incapacité à faire face aux engagements financiers que vous avez pris depuis le début de la législature. Je n'irai cependant pas jusqu'à dire que vous avez décidé de prendre la fuite!

C'est vrai, vous vous êtes lancé dans un vaste plan d'investissements dont le boulevard Léopold II, la rue de Stalle et l'avenue Brugmann sont sans doute devenus des symboles.

On pourrait vous faire le procès d'avoir préféré privilégier tel investissement par rapport à tel autre, d'avoir privilégié le transport en commun par rapport à l'automobile... Là ne sera pas, aujourd'hui, mon propos.

Comme je vous le signalais voilà trois mois, le problème essentiel réside dans le fait que vous avez eu les yeux plus grands que le ventre.

Ainsi, aujourd'hui, nous savons tous que, sans tenir compte des engagements que vous réaliserez en 1994 et malgré la pirouette que constituait le préfinancement de certains travaux par la STIB — à concurrence de 1,4 milliard —, vous serez dans l'incapacité de faire face aux paiements des factures qui vous ont été ou vous seront présentées dans le cadre des travaux déjà entrepris.

Selon mes calculs jusqu'ici jamais infirmés, il vous manquait encore près d'un milliard et ce, je le rappelle, sans nouveaux engagements en 1994.

Aujourd'hui, un vent favorable m'a permis de prendre connaissance d'une note de l'Inspection des Finances qui fait état d'un trou de trois milliards de francs. Si tel est le cas, réfléchissez, monsieur Harmel!

C'est, malheureusement, dans ce contexte budgétaire alarmant qu'il me faudra situer mon intervention de ce jour.

En effet, monsieur le Ministre des Travaux publics, vous avez plutôt privilégié les nouveaux investissements, plus propres à propager votre image de bâtisseur, que le simple entretien du patrimoine dont la gestion vous a été confiée.

Le rôle d'un Ministre des Travaux publics n'est pas de changer pour changer, de construire pour construire, mais d'assurer la qualité de l'infrastructure routière, ferroviaire et fluviale dont il a la responsabilité.

Vous avez, il est vrai, conclu avec la STIB un accord de gestion en 1990, lui permettant de planifier ses investissements et surtout, d'assurer la rénovation et l'entretien de son réseau ferroviaire.

On peut toutefois se poser la question de savoir si vos choix politiques ne vous ont pas amené à oublier que vous aviez également la responsabilité d'une partie importante du réseau routier bruxellois. Je parle, ici, aussi bien des routes que des ouvrages d'art, à savoir les tunnels et les ponts.

Ainsi l'état actuel du réseau routier bruxellois inspire-t-il de légitimes inquiétudes à la population qui se demande ce que font ses gouvernants.

Un récent examen du réseau routier bruxellois, confié par vos services, Monsieur le Ministre, à un centre de recherches français spécialisé en la matière, s'est soldé par le constat que des centaines de kilomètres de voiries régionales nécessitent un renouvellement urgent du revêtement. Faute de quoi, il faut s'attendre à voir se dégrader sensiblement et, «de manière exponentielle», selon les spécialistes, des axes qui se trouvent aujourd'hui dans un état limite, avec pour conséquence des interventions de plus en plus nombreuses, au prix fort et à fonds perdus, dans le cadre de ce que l'on rappelle l'«entretien ponctuel», sous la forme de rustines, c'est-à-dire le simple réasphaltages des trous.

L'étude française met ainsi en évidence des lacunes sur certains tronçons des voiries suivantes: boulevards de la Woluwe, du Souverain, Louis Schmidt, Reyers, avenues Van Praet, des Croix-de-Feu, tronçons R20, Houtweg, tronçon Laeken-De Nayer, Foresterie-La Hulpe, Charleroi, Gloires Nationales, Trône-Couronne, Parc de Woluwé, Allée Verte, Froissart, Léopold III, chaussée de Ninove, Mons, Waterloo, Tervuren, Louvain, en bref, la plupart des axes qui traversent notre Région.

Dans le cadre de la préparation de votre budget pour 1994, votre administration, monsieur le Ministre, aurait attiré votre attention sur la nécessité d'assurer cet entretien courant, qualifié en jargon technique d'«entretien linéaire». Il semble toutefois que vous n'ayez pas tenu compte de cette mise en garde, ne

prévoyant aucun budget afin de permettre à votre administration de réaliser ces travaux.

Chacun peut juger aujourd'hui de l'état lamentable dans lequel se trouvent les voiries dont vous avez la gestion. L'alternance du gel et de fortes pluies accélère encore la dégradation déjà importante de nombreuses artères bruxelloises. Cette situation catastrophique entraîne, me dit-on, un accroissement du nombre d'indemnités de véhicules endommagés par des trous situés dans nos voiries.

A cet égard, pourriez-vous, monsieur le Ministre, faire part à nos concitoyens, de la procédure à suivre afin de bénéficier de l'indemnisation régionale pour dégâts engendrés par l'état du réseau routier ?

Avouez que la situation a quelque chose de cocasse : faute de moyens, vous n'assurez pas l'entretien nécessaire des voiries, et, par ailleurs, vous êtes condamné à payer à fonds perdus des dédommagements aux victimes de votre gestion. Est-ce là une utilisation rationnelle des moyens de la Région ?

Que dire également de l'image que cela donne de Bruxelles, non seulement aux yeux de nos compatriotes, mais également aux yeux des nombreux étrangers qui y séjournent, ne fût-ce que pour quelques jours ?

On ne peut revendiquer le statut de capitale de l'Europe sans assurer la qualité d'infrastructure qu'implique cette fonction. Or, en ce domaine, d'anciens ne manquent pas de comparer Bruxelles à certaines capitales de pays en voie de développement. Comment s'étonner d'ailleurs, dans ce contexte, qu'en 1993, dans un marché automobile déprimé, le seuil marché qui se soit maintenu soit celui des 4 x 4 ? Il devient, en effet, de plus en plus difficile de circuler à Bruxelles au volant d'une voiture « ordinaire ».

Que dire, par ailleurs, des travaux urgents que semblent nécessiter certains tunnels et ouvrages d'art ? Plus de 140 ouvrages d'art — tunnels, viaducs, ponts de tous genres — sont concentrés en Région bruxelloise.

Ainsi, il me revient que certains tunnels routiers présenteraient des fissures nécessitant une campagne d'injection importante.

Sans vouloir entrer dans des détails techniques — j'en suis d'ailleurs bien incapable — j'apprends que le tunnel Léopold II, par exemple, nécessiterait un traitement urgent, non seulement de la surface de roulement, mais également, et c'est plus grave, des armatures de béton.

Qu'avez-vous l'intention de faire, monsieur le Ministre, quand votre budget ne prévoit aucune inscription à cet effet ?

Le manque de crédits d'entretien toucherait également l'entretien des installations électriques et électromécaniques dans les tunnels — ventilation, éclairage, signalisation — dont le mauvais fonctionnement aurait un effet direct sur la sécurité des usagers.

Il semblerait, par ailleurs, que plusieurs ponts sur le canal soient atteints de fortes dégradations nécessitant des interventions immédiates. Pour ne prendre que ceux qui enjambent le canal maritime de Bruxelles-Charleroi... ils seraient au nombre de vingt et un. Quinze d'entre eux, dont vous avez la gestion et qui constituent des passages vitaux entre notre Région et l'au-delà du canal, mériteraient de faire l'objet de soins attentifs.

Il semble que, parmi ces ouvrages d'art, certains se trouvent dans un état très préoccupant tant du point de vue des armatures que du béton.

Ainsi, le pont Van Praet, le pont des Armateurs, le pont de la porte de Flandre, le pont de Ninove pour ne prendre qu'eux,

nécessiteraient, aux dires des spécialistes, des interventions « urgentissimes ».

Déjà le viaduc 25A à Anderlecht et le pont du Petit-Château sont menacés de fermeture. C'est, du moins paraît-il, la proposition que vous aurait fait votre administration.

Monsieur le Ministre, pouvez-vous nous dire si faute de pouvoir réaliser les réparations indispensables, vous allez devoir fermer certains ouvrages d'art ?

N'en va-t-il pas de la sécurité des usagers ?

Vous avez, monsieur le Ministre, la réputation de n'être populaire que d'un seul côté du canal. Il serait malheureux qu'une mauvaise gestion des ouvrages d'art qui vous assurent l'accès au reste de la Région vous confine dans un ghetto.

Et encore, vous, c'est votre problème, mais pour les nombreux Bruxellois et navetteurs qui chaque jour empruntent ces voies carrossables, l'accès à Bruxelles risque de devenir problématique... Mais peut-être est-ce cela votre souhait : bloquer l'entrée de Bruxelles ! Personnellement, je pourrais difficilement croire à un tel machiavélisme de votre part.

Aussi, monsieur le Ministre — je ne sais si je dois m'adresser à vous ou à votre successeur — pouvez-vous nous exposer le programme de remise en état du réseau routier régional arrêté par le Gouvernement ?

M. Jean-Louis Thys, Ministre des Travaux publics, des Communications et de la Rénovation des Sites d'Activités économiques désaffectés. — Peut-être, Monsieur André, serez-vous mon successeur !

M. Eric André. — J'en doute fort, Monsieur le Ministre !

M. Jean-Louis Thys, Ministre des Travaux publics, des Communications et de la Rénovation des Sites d'Activités économiques désaffectés. — Des rumeurs circulent !

M. Eric André. — Je vous garantis qu'il n'en sera rien. C'est un cadeau empoisonné que je laisse à d'autres.

M. Jean-Louis Thys, Ministre des Travaux publics, des Communications et de la Rénovation des Sites d'Activités économiques désaffectés. — Alors, le PSC pourra peut-être rester.

M. Eric André. — Nous parlons de l'immédiat, Monsieur le Ministre !

Les crédits d'entretien actuellement inscrits au budget de notre Région sont d'à peine 580 millions.

Aux dires des professionnels du secteur, il faut compter, chaque année, un strict minimum d'un pourcent et demi de la valeur du patrimoine — ponts, tunnels, routes, etc. — pour en assurer les travaux d'entretien.

Notre patrimoine régional serait estimé à près de 150 milliards.

Aussi, 2 milliards par an semblent-ils être le strict minimum pour pouvoir entretenir normalement nos infrastructures routières, soit, près de quatre fois le montant inscrit à votre budget.

Monsieur le Ministre des Travaux publics, pourriez-vous nous dire comment vous comptez combler ce handicap — je n'oserais pas dire ce trou — afin de maintenir en état le patrimoine qui vous a été confié en 1989.

Pourriez-vous, Monsieur le Ministre, profiter de l'occasion pour nous indiquer dans quelle mesure l'accord de coopération Etat-Régions permet aujourd'hui l'intervention de l'Etat fédéral dans le financement des travaux d'entretien de première nécessité ?

Mais je pourrais difficilement terminer ce tour d'horizon consacré à la gestion des voiries de notre Région sans aborder l'aspect des voiries communales.

En effet, si le citoyen fait difficilement la distinction entre voirie régionale et voirie communale, vous ne manquerez pas vous, Monsieur le Ministre des Travaux publics, de faire cette différence dans votre réponse.

Vous ne manquerez pas, j'en suis certain, de stigmatiser l'absence d'entretien des voiries dans certaines communes. C'est la raison pour laquelle j'ai souhaité, Monsieur le Président, Chers Collègues, que cette interpellation soit élargie au Ministre responsable des Travaux subsidiés.

M. Jean-Louis Thys, Ministre des Travaux publics, des Communications et de la Rénovation des Sites d'Activités économiques désaffectés. — Il m'a demandé de le remplacer.

M. Eric André. — C'est donc à vous, Monsieur le Ministre, que je continuerai à m'adresser. Rassurez-vous, je serai bref.

Mais l'observateur se doit à l'évidence de constater que nombre de voiries communales sont dans un état de délabrement encore plus avancé que certaines voiries régionales.

Une partie du réseau communal, initialement conçu pour un trafic local est aujourd'hui systématiquement utilisé comme voie de délestage des grands axes routiers de notre Région.

Souvent, les routes communales n'ont pas été conçues pour être empruntées par des poids lourds ou, tout simplement, pour supporter un trafic intense.

Nombre de municipalistes, que j'ai interrogés en vue de mon intervention de ce jour, signalent d'ailleurs la corrélation qui existe entre le besoin d'entretien et de rénovation d'une voirie et le fait qu'elle est ou non empruntée par les transports en commun.

On peut d'ailleurs se poser la question de savoir si certaines voiries communales, aujourd'hui utilisées comme axes de transit régional, ne devraient pas voir leur statut révisé.

De même, on pourrait s'interroger au sujet de certaines voiries situées aux confins de plusieurs communes et dont la gestion pose un problème de cohérence. Les exemples récents ne manquent pas.

Quelle est, Monsieur le Président, votre opinion en la matière ?

Au-delà de cet aspect de la répartition entre la Région et les communes de la gestion de la voirie, se pose le problème de la capacité financière des communes à assurer cette fonction sans aides régionales substantielles.

Plus que la Région encore, les communes disposent pour la plupart de marges de manœuvre budgétaires très faibles.

La nouvelle répartition du fonds des communes dont vous faites, Monsieur le Président, votre cheval de bataille et qui nous occupera lors de la prochaine séance, ne reconnaît pas le kilométrage de voiries comme critère de répartition.

On peut donc s'attendre à ce que dans certaines communes la situation s'aggrave encore.

Le mécanisme actuel de subsidiation régionale est-il suffisant ? Ne doit-il pas être revu fondamentalement ?

Ainsi, est-il normal que le taux d'intervention de la Région tombe de 60 à 35 p.c. lorsque la partie de voirie concernée n'est pas couverte par un PPA alors que, pour les trottoirs, ce taux pouvait atteindre 90 p.c. ?

De manière plus anecdotique, est-il normal que les communes doivent s'ingénier à incorporer la bordure et la rigole dans le tracé de la piste cyclable pour pouvoir bénéficier d'un taux de subsidiation plus élevé de ces travaux ?

Ne serait-il pas plus indiqué que le taux de subsidiation varie en fonction, par exemple, de la fréquentation d'une voirie ou de son usage par les transports en commun ?

Enfin, n'est-il pas grand temps de lancer, en collaboration avec les différentes communes, de nouveaux plans quinquennaux essentiellement consacrés à la rénovation des voiries communales ?

Les travaux réalisés dans le cadre de ces plans quinquennaux bénéficieraient d'un taux de subsidiation plus élevé comme cela était le cas dans le plan quinquennal pour les trottoirs que vous lanciez en 1989 — le taux de subsidiation était à l'époque de 90 p.c.

Au moment où certains font état de votre lassitude et de l'absence de souffle du Gouvernement bruxellois, c'est le moment de les démentir. Cette réflexion peut paraître amusante et symptomatique au moment où, Monsieur le Ministre, vous annoncez votre prochain départ. Mais votre réponse sera celle du Gouvernement. Etonnez-nous ! (*Applaudissements sur les bancs du PRL.*)

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

M. Alain Adriaens. — Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, Chers Collègues, je pourrais reprendre certaines des craintes et questions de mon Collègue Eric André mais, ne voulant pas faire perdre le temps de notre Assemblée en redites inutiles, je me contenterai d'insister sur quelques points qui retiennent plus particulièrement l'attention du groupe ECOLO.

Si M. André regrette l'état des voiries bruxelloises d'abord pour des raisons d'image de la ville et de son prestige de capitale internationale, pour ma part ce sont plutôt des motifs de sécurité qui provoquent mon inquiétude. Les multiples voiries ponctuelles de nids de poules sont indéniablement une source de risques pour certains utilisateurs des rues. En particulier, les deux-roues, forcés d'éviter les excavations qui les feraient choir sont parfois obligés de louvoyer entre les trous, s'exposant ainsi à se trouver dans la trajectoire de véhicules qui dépassent bien trop souvent la limite de 50 km/h prévue en ville. Il s'impose donc de prendre d'urgence ces mesures afin de limiter les problèmes là où ils sont les plus criants.

Mais nous savons aussi qu'il est facile de critiquer et que l'entretien des voiries — M. André l'a souligné — a un coût parfois difficilement supportable par les finances publiques. C'est pourquoi je voudrais vous poser quelques questions précises qui sont aussi autant de suggestions pour une amélioration de la situation, sans frais trop importants.

Tout d'abord, les spécialistes savent que la dégradation des infrastructures routières est due à 99 p.c. aux poids lourds dont la charge par essieu est telle qu'elle détruit le revêtement routier. Quelles sont, dès lors, les dispositions prévues par le Gouvernement régional pour limiter la circulation de ces poids lourds en ville ? Plans de circulation, centres de transbordement dans des véhicules plus légers, voilà des exemples de dispositions bien précises à prendre pour éviter que d'énormes engins ne viennent encombrer et dégrader les voiries de la ville qui ne sont pas prévues pour ces véhicules destinés aux autoroutes.

La vitesse excessive est certainement aussi une cause de dégradation des voiries et d'insécurité pour tous les usagers. Le Ministre pourrait-il dès lors me dire quelles sont — dans le cadre du budget des déplacements — les mesures prévues pour réduire la vitesse des contrevenants? Je pense notamment à des signaux de limitation de vitesse, à des aménagements ralentisseurs et à un système de mesure des vitesses pour sanctionner les délinquants, maintenant que l'usage des radars n'est plus prescrit par la loi.

Une autre source de dégradation des voiries qu'a déjà dénoncée ECOLO est due aux bétonneuses, aux camions malaxeurs qui, dans les voies en pente, laissent s'échapper une partie de leur chargement, lequel a tôt fait de se solidifier et de constituer une réelle entrave à la circulation. C'est ainsi que deux jours après la réfection du boulevard du Botanique, la montée le long de la cité administrative était souillée de monticules de béton fort gênants. Je crois me souvenir que le Ministre m'avait un jour répondu que les sociétés de livraison de béton devraient solidairement constituer un fonds qui servirait à réparer les dégâts causés par leurs activités. Qu'en est-il de ce fonds? Quel est le montant qui y a été versé? La Région y a-t-elle déjà puisé pour remettre ses voiries en état? Les communes victimes du passage de ces camions peuvent-elles également y avoir accès?

La qualité des voiries dépend bien évidemment de la manière dont elles sont construites. A cet égard, la Région, au travers des travaux subsidiés, peut-elle imposer un cahier des charges aux communes? En particulier, comment pourrait-elle les inciter à utiliser le tarmac caoutchouté et drainant qui, sur les voiries régionales, fait la preuve de multiples qualités: confort de roulement, moindre bruit pour les riverains, limitation du ruissellement lors de fortes pluies et résistance à l'usure et à la dégradation.

Enfin, aussi bien sur les voiries régionales que communales, les victimes les plus nombreuses sont les usagers les plus faibles, c'est-à-dire les piétons. A cet égard, les endroits où les piétons sont obligés d'emprunter la chaussée se multiplient, accroissant d'autant le risque d'accidents. Il y a deux causes à cet état de fait: les chantiers et le stationnement des voitures sur les trottoirs. Je vous poserai donc des questions sur ces deux causes de dangers. D'abord, la police des chantiers dont le Ministre-Président a annoncé récemment un renforcement des dispositions restrictives est-elle déjà en œuvre? Par quels moyens sa diffusion est-elle organisée auprès des entreprises de construction et des communes? Une autre autorité que les polices communales peut-elle être chargée du contrôle de son application? De nombreux exemples montrent qu'elle n'est pas appliquée.

Puisque les polices communales sont manifestement peu enclines à traquer les stationnements sur les trottoirs, l'unique solution qui vous reste est le placement de potelets, encore dénommés bollards par les spécialistes, aux endroits où se parquent illégalement les véhicules.

La Région a-t-elle décidé de placer de tels dispositifs sur les trottoirs les plus exposés des voies régionales? Ne peut-elle pas proposer aux communes l'acquisition de tels potelets, à prix réduit, en profitant d'économies d'échelles rendues possibles par des achats groupés communes-Région? Une telle disposition aurait également l'avantage d'harmoniser l'aspect des fameux bollards et même de s'assurer qu'ils ne sont pas fabriqués avec des bois tropicaux, ce qui, je crois, est parfois le cas.

Vous le constatez, Monsieur le Ministre, mes questions sont très précises et peut-être même terre-à-terre. Mais quoi de plus naturel quand on se préoccupe de la qualité du revêtement de nos chaussées? (*Applaudissements sur les bancs ECOLO-AGALEV.*)

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

M. Léon Paternoster. — Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, Chers Collègues, l'interpellation de notre Collègue Eric André suscite des commentaires techniques et financiers. Elle est aussi révélatrice de la philosophie plusieurs fois exprimée à cette tribune par les Conseillers libéraux en matière de circulation à Bruxelles.

Il est vrai que l'état actuel du réseau routier à Bruxelles pose certains problèmes. Les causes sont, à notre avis, essentiellement au nombre de trois, à savoir:

1. La structure des chaussées qui, n'est pas toujours adaptée à la circulation moderne;
2. Les mauvaises conditions atmosphériques que nous avons connues ces derniers mois;
3. Le manque de soin avec lequel certains concessionnaires — eau, gaz, électricité, téléphone, etc. — des voies publiques réparent leurs tranchées.

Reprenons ces causes d'une façon plus détaillée.

1. La structure des chaussées n'est pas toujours adaptée à la circulation moderne. La fondation des chaussées est le plus souvent constituée par un ancien pavage, sur lequel on a répandu deux couches de revêtement hydrocarboné, dont l'épaisseur totale ne dépasse pas parfois 6 à 7 centimètres. Cette situation résulte d'un héritage des années cinquante et soixante, au cours desquelles les différents pouvoirs gestionnaires — Etat, province, communes — se faisaient concurrence de façon à disposer en priorité d'un réseau routier couvert d'un tapis asphaltique! L'ensemble sable, pavage et revêtement asphaltique ne dépasse même pas 30 centimètres, ce qui est nettement insuffisant pour être à l'abri des variations de températures importantes, parfois de l'ordre de 20 degrés, que nous connaissons sous notre climat!

Le pavage de fondation n'est dès lors plus stable et se comporte comme un véritable matelas en caoutchouc, qui fissure et «faïence» le revêtement asphaltique et permet ainsi la pénétration de l'eau.

Le processus de dégradation est alors fortement accéléré. Il l'est d'autant plus que les conditions atmosphériques hivernales ne permettent pas de réparations, même provisoires. La formation de nids de poule de plus en plus grands est dès lors en cours!

Nous signalons que depuis 1989, date de la régionalisation des compétences en matière de réseaux routiers, nous avons constaté que les voiries régionales réaménagées sont pourvues d'une structure moderne. Les exemples sont nombreux: rue de Stalle, boulevard Léopold II, avenue Brugmann, ... On ne se contente plus de racler le tapis asphaltique et de le remplacer! On construit en profondeur et pour l'avenir.

2. Les mauvaises conditions atmosphériques que nous avons connues ces derniers mois.

Nous avons battu tous les records de pluviosité ces derniers mois. Cette situation exceptionnelle est d'autant plus préjudiciable qu'elle se produit à une période où les températures sont inférieures à 10°, c'est-à-dire au moment où les tapis asphaltiques sont les moins fermés, donc plus perméables à l'eau, avec toutes les conséquences qui en découlent.

C'est une des raisons principales de l'accélération de la dégradation et de la formation des mêmes nids de poule.

3. Le manque de soins avec lequel certains concessionnaires (eau, gaz, électricité, téléphone, etc.) des voies publiques réparent leurs tranchées.

Ces travaux de réparations, bien que régis par des cahiers spéciaux de charges conformes aux cahiers généraux, ne sont pas toujours exécutés conformément aux régles de l'art.

La tranchée n'est pas toujours comblée avec les matériaux prescrits et damée réglementairement.

La fondation de la chaussée n'est pas toujours bien remise en place et le revêtement asphaltique conforme en épaisseur.

Ne pas respecter une des conditions énumérées ci-avant met en péril la bonne exécution de la réparation de la chaussée. A terme, il y aura aussi formation de nids de poule.

Il faut dire à la décharge de ceux qui exécutent ces travaux, qu'ils évoluent dans des conditions difficiles dues à l'intensité de la circulation et aux conditions atmosphériques exécrales qui règnent en hiver.

Avant d'augmenter considérablement les budgets, il faudrait, à notre sens, d'abord mettre en place les améliorations techniques appropriées.

Dans certains cas, on pourrait, pourquoi pas, rétablir les bons vieux pavés, souvent en bon état en-dessous de l'asphalte qui les recouvre.

Cela se justifie sur le plan esthétique, mais aussi pour réduire les conséquences des inondations et pour limiter la vitesse des automobilistes.

Il faudrait peut-être aussi s'interroger sur les dégâts occasionnés à nos voiries par les camions à gros tonnage. Nous pensons que Bruxelles est la seule capitale au monde où les poids lourds circulent partout dans la ville. Des mesures devraient être prises sur le plan de la réglementation, mais aussi de l'information des conducteurs de poids lourds. Nous pensons par exemple à la carte qui avait été éditée par l'Agglomération à l'intention du transport lourd à Bruxelles. Des initiatives de ce type devraient être développées. Nous avons aussi prôné une synergie rail-route lors de la discussion du plan STAR 21 pour éviter ces transports lourds à l'intérieur de la cité.

Nous suggérons également une meilleure surveillance par les gestionnaires de voirie des réparations de tranchées effectuées par les concessionnaires de la voie publique.

En ce qui concerne les conditions atmosphériques, nous n'avons malheureusement pas de remèdes bien que l'on observe le temps à Bruxelles et plus précisément à Uccle!

Des solutions peuvent donc être mises en œuvre sans nécessairement recourir aux efforts budgétaires auxquels notre Collègue Eric André nous convie.

Il faut reconnaître qu'il est assez curieux de voir le même responsable politique jouer les Cassandre à chaque débat budgétaire en nous prévoyant les pires catastrophes financières et proposer ici d'augmenter un poste budgétaire de façon démesurée. Mais si l'on passe en revue les interventions répétées des Conseillers libéraux sur la circulation à Bruxelles, on comprend mieux. Et l'intervention de notre Collègue Eric André, qui vise à dépenser des montants importants pour les routes, s'inscrit alors clairement dans le choix libéral en la matière: la bonne vieille doctrine de la priorité donnée au déplacement automobile et le quasi abandon d'investissement en matière de transports publics.

M. Eric André. — Il faut encore pouvoir circuler en voiture à Bruxelles!

M. Léon Paternoster. — Pour notre part, nous sommes plusieurs fois intervenus à cette tribune — que ce soit Serge Moureaux, Jean Demannez, Sylvie Foucart ou moi-même — pour souligner les dégâts que cette conception avait causés au cadre urbain bruxellois et les dangers qu'il y aurait à y revenir si l'on veut maintenir et aussi ramener des habitants à Bruxelles. Car, Monsieur André, le véritable enjeu financier de la Région, c'est là qu'il se trouve. (*Applaudissements sur les bancs socialistes.*)

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

M. Jean-Louis Thys, Ministre des Travaux publics, des Communications et de la Rénovation des Sites d'Activités économiques désaffectés. — Monsieur le Président, Chers Collègues. Dans sa déclaration politique devant notre Assemblée, le Gouvernement a clairement précisé qu'en matière de travaux publics, sa priorité première était l'entretien du réseau d'infrastructure de notre Région.

Toute la politique, menée depuis 1989, a consisté à renouveler des infrastructures existantes et à renforcer les crédits consacrés à l'entretien de nos voiries. Je suis certain qu'en tant qu'observateur attentif de l'évolution du budget de notre Région, l'honorable membre n'aura pas manqué de le constater, de même que M. De Grave.

L'interpellation que l'honorable membre nous adresse se base sur une estimation du patrimoine régional et sur la nécessité de consacrer au moins 1 p.c. du montant de cette estimation à l'entretien de ce même patrimoine.

L'Administration régionale, quant à elle, a réalisé cette estimation, à ma demande, dans le courant du mois d'octobre de l'année dernière.

Selon mon Administration, le patrimoine routier régional pouvait être évalué à 55 milliards de francs — et non à 200 comme vous l'avez signalé à un moment donné —, auxquels il faut ajouter environ 25 milliards d'équipements électriques et électromécaniques.

Le total de la valeur de notre patrimoine routier s'établit donc à 80 milliards, soit moins de la moitié de l'estimation de notre Collègue.

L'honorable membre souhaite que l'on affecte à l'entretien 1 p.c. de cette estimation, soit 800 millions de francs et il annonce, dans son intervention, que nous consacrons 600 millions de francs à l'entretien du patrimoine routier. En lecteur habituellement attentif du budget, l'Honorable Membre aurait pu relever qu'en 1994, nous consacrerons 580 millions pour l'entretien des routes et 280 millions pour l'entretien des dispositifs électriques et électromécaniques, soit un total de 860 millions, le pourcentage de 1 p.c. que vous estimez nécessaire, par ailleurs à juste titre.

Il est utile de rappeler ici que ces montants ne comprennent nullement les crédits d'investissement qui, pour leur plus large part, sont investis dans le renouvellement des voiries arrivées au bout de leur existence.

L'honorable membre aura remarqué qu'à Bruxelles, ces dernières années, on a multiplié les investissements de renouvellement et d'entretien des voiries. Le Gouvernement a fait sienne cette priorité, en ce qui concerne le réseau d'infrastructure régional dont il a la charge. Il y a investi les montants nécessaires, en planifiant les travaux qui ont permis de rattraper, en grande partie, un retard accumulé par l'Etat central.

De l'avis de tous, notre réseau régional ne présente pas aujourd'hui l'image d'un réseau dégradé mais l'honorable

membre conviendra avec moi que les communes et la Région doivent poursuivre l'effort entamé.

Par ailleurs, dans votre intervention, vous évoquez des problèmes de fissuration dans les tunnels. N'étant pas technicien moi-même, je me suis informé auprès des techniciens de la Région qui me signalent que, par nature, toute structure en béton se fissure et cette fissuration résulte de la mise en charge de l'ouvrage. L'art de l'ingénieur consiste donc à répartir cette fissuration dans l'ouvrage.

M. Eric André. — Répartir des fissures me paraît difficile. (*Sourires.*)

M. Jean-Louis Thys, Ministre des Travaux publics, des Communications et de la Rénovation des Sites d'Activités économiques désaffectés. — L'ingénieur doit aussi tenir compte des infiltrations d'eau qui trouve parfois son chemin à travers ces fissurations.

Cher Monsieur André, vous êtes informé par certains de mes collaborateurs et fonctionnaires. Vous admettez que je donne des informations qui me sont transmises par mes collaborateurs, avec la même technicité et autant de méconnaissance des choses sur le plan technique qu'un généraliste qui aurait mes compétences ou les vôtres.

M. Eric André. — Je ne possède aucune compétence technique en la matière, je le reconnais !

M. Jean-Louis Thys, Ministre des Travaux publics, des Communications et de la Rénovation des Sites d'Activités économiques désaffectés. — Il convient alors de colmater ces fissures quelque peu plus importantes que les autres. L'honorable membre doit savoir que nous consacrons annuellement des montants importants à cette tâche. C'est ainsi que pour 1994, un crédit de 27 millions y est affecté. Celui-ci est jugé suffisant par mon administration pour faire face aux nécessités.

Vous abordez alors la problématique des ponts routiers.

A la suite des constatations que l'administration a faites au pont de Laeken, square de Trooz, mon administration m'a proposé de faire réaliser une inspection de l'ensemble des ponts permettant le franchissement du canal. J'ai bien évidemment marqué mon accord pour que cette inspection soit effectuée.

L'administration régionale et les bureaux d'études concernés examinent l'opportunité des mesures à prendre, y compris les limitations éventuelles du trafic sur certains ouvrages d'art. Une mesure de ce type a d'ailleurs déjà été prise pour le pont de Laeken dont la réparation est actuellement en cours et devrait être achevée d'ici la fin de l'année. J'attends les rapports de mon administration et les propositions qui me seront faites.

Le Ministre n'est donc pas en possession du rapport de la société française dont vous parlez. Je vous félicite pour votre diligence et pour celle de vos collaborateurs qui nous ont transmis ces documents. Pour ma part, je n'en dispose pas encore et j'adresserai des remarques à ce sujet à l'administration.

Les premières estimations font état de la nécessité d'investir 300 millions de francs pour une douzaine d'ouvrages d'art. C'est ce que l'on me dit mais je me suis renseigné entre-temps. Mon administration élabore un programme en plusieurs phases, car il est impossible d'entreprendre les réfections nécessaires simultanément — M. Paternoster l'a bien fait remarquer — sur l'ensemble de ces ouvrages sans couper virtuellement la ville en deux, sans possibilité de communication suffisante. Ici aussi, comme pour les voiries et d'autres secteurs, nous devons assumer l'héritage que l'Etat central nous a légué. Cet héritage est ce

qu'il est. Il était connu de toutes les parties, notamment du parti libéral et même de M. De Grave.

M. Jacques De Grave. — Vous l'avez accepté sans réserve d'inventaire; c'est pour cela que nous ne l'avons pas accepté à l'époque.

M. Jean-Louis Thys, Ministre des Travaux publics, des Communications et de la Rénovation des Sites d'Activités économiques désaffectés. — Nous aurons l'occasion d'en reparler et nous connaissons les responsables.

En ce qui concerne les ouvrages d'art plus récents, l'administration m'indique que, dans le cadre des programmes d'entretien, elle prend les mesures préventives nécessaires. Je me fie là aussi, Monsieur André, au fait que mon administration nous dit qu'elle prend les mesures nécessaires.

Pour protéger les bétons, réparer les joints et suivre l'évolution de ces ouvrages, 130 millions seront consacrés cette année à cette mission. Dans le cadre budgétaire, dans lequel évolue la Région, le Gouvernement octroie donc, de manière manifeste, d'importants crédits à l'entretien de notre réseau de voiries et de nos infrastructures.

Bien sûr, comme tout Gouvernement, nous sommes amenés à opérer des choix pour limiter le nombre de chantiers dans la ville mais aussi en fonction de contraintes budgétaires. C'est ainsi que nous avons été contraints de fermer une sortie du ring à Anderlecht car l'époutage qui l'équipait a présenté des défauts de conception et donc de fonctionnement. Là aussi, nous assumons l'héritage de l'Etat central.

L'honorable membre comprendra que, dans le cadre de cette intervention, je ne peux lui indiquer de manière exhaustive le programme des travaux d'entretien réalisés par nos services. Je tiens toutefois la liste de ceux-ci à sa disposition s'il le souhaite.

J'en viens maintenant à l'accord de coopération passé entre l'Etat fédéral et la Région de Bruxelles-Capitale pour le financement d'un certain nombre de travaux visant à promouvoir le rôle international et la fonction de capitale de Bruxelles. Je ne rentrerai pas dans le détail de cet accord qui a, par ailleurs, déjà été largement explicité lors d'interpellations antérieures et devant la Commission de l'Infrastructure. Cet accord a, par ailleurs, été publié au *Moniteur belge* du 30 novembre 1993.

Des crédits importants y sont mentionnés pour l'aménagement et la remise en état d'un grand nombre de voiries. A titre d'exemple, les chantiers de la rue du Luxembourg et de la rue du Trône sont actuellement en cours comme nous nous y étions engagés. Aux abords de la gare du Nord et aux abords de la gare du Midi, une participation financière de l'Etat, à concurrence de 49 p.c. des coûts, est également prévue pour la réfection d'autres axes importants. Les chantiers de l'avenue Brugmann et du pont de Laeken au square de Trooz sont actuellement financés sur base ce principe. D'autres suivront.

L'accord actuel concerne les budgets de 1993 et 1994. Nous nous préparons à entamer la négociation de l'accord de coopération 1995-1996.

Il est clair, à nos yeux, qu'il conviendra de réserver une part accrue des crédits résultant de cet accord au renouvellement et à la réfection de nos infrastructures. C'est ainsi que l'Etat devrait continuer à prendre en charge l'entretien et les frais de gestion de l'infrastructure lourde du complexe des tunnels Belliard, Schuman, Cortenbergh, Reyers, Cinquantenaire, Montgomery. Cette prise en charge figure déjà dans l'accord 1993-1994. Cette coopération doit se poursuivre, sur ce plan notamment. La réfection des points sur le canal figurera aussi dans ces discussions.

Mon souci quotidien et celui du Gouvernement a été, par ailleurs, d'améliorer la qualité de nos infrastructures et de nos voiries — l'intervenant au nom du groupe socialiste l'a souligné — pour qu'elles constituent à la fois des infrastructures sécurisantes et des espaces publics dignes de la capitale de l'Europe. Cette tâche doit être poursuivie.

Par ailleurs, notre Collègue M. Eric André a fait au début de cette intervention une allusion à mon choix personnel et de cœur d'assumer à nouveau le mandat de bourgmestre de la commune de Jette.

Je saisis cette occasion pour remercier les nombreux Collègues membres de cette Assemblée, et plus particulièrement le Ministre-Président, pour leurs paroles aimables. J'y suis très sensible.

Les raisons de cette décision n'ont strictement rien à voir avec quelque difficulté budgétaire que ce soit. Mais j'apporte ici volontiers une réponse budgétaire à une question budgétaire : vous le savez tous, Chers Collègues, l'entretien est réalisé sur base de crédits non dissociés. Je viens de souligner dans ma réponse qu'en prenant les références mêmes de l'interpellateur, le montant des crédits disponibles était supérieur au montant qu'il jugeait lui-même indispensable d'affecter à cette tâche.

Il n'y a donc strictement aucun problème budgétaire en regard des tâches d'entretien.

J'ai tenu cette année, encore plus que les précédentes, à faire en sorte que mon administration me présente un programme physique détaillant les affectations de ses crédits d'entretien.

C'est à la fin du mois de janvier que j'ai reçu les rapports demandés, et l'approbation de ce programme physique a été transmise à l'Administration.

Cependant, il ne faut pas s'en cacher, le renouvellement de nos infrastructures et, plus particulièrement des infrastructures lourdes, des ouvrages d'art, va nécessiter dans les années qui viennent des sommes de plus en plus conséquentes. C'était bien conscient de cette situation que le Gouvernement a volontairement renoncé à réaliser des infrastructures nouvelles de ce type. Pourtant, Dieu sait si d'aucuns, dans votre formation politique, Monsieur le conseiller, en réclamaient et en réclament encore.

En ce qui concerne les crédits d'investissement pour 1994, j'ai eu l'occasion de souligner, lors des discussions à propos du budget, combien ces crédits avaient été réduits par rapport aux années précédentes. Cela afin de pouvoir faire face aux paiements résultant des engagements antérieurs.

Compte tenu de l'évolution des finances régionales, j'ai déposé au Gouvernement une note par laquelle je demande son accord sur la réalisation d'un programme concret réduisant encore de plus de 50 p.c. les crédits mis à la disposition de mon département. Les supputations de l'honorable membre n'ont donc aucun fondement.

Notre Collègue, M. Adriaens m'interpelle par ailleurs à propos des mesures prises pour limiter la dégradation des voiries et améliorer la sécurité.

L'honorable membre me permettra de rappeler que la gestion de la circulation des poids lourds en ville relève de la compétence des communes. En maintes occasions j'ai tenté de sensibiliser la Conférence des Bourgmestres sur cette matière et, notamment, par un courrier du 31 mars 1993.

La Conférence des Bourgmestres m'a assuré vouloir prendre des dispositions mais, tout comme vous, je dois constater qu'à ce jour, leurs réflexions n'ont pas abouti à des initiatives concrètes, sauf à de trop rares exceptions. La Région ne dispose d'aucune compétence en cette matière.

Il en va de même pour ce qui concerne le contrôle des vitesses. Nous investissons, sur les 10 p.c. de voiries régionales que nous gérons, des montants conséquents dans la signalisation routière, dans les marquages (environ 25 millions par an), afin de rappeler les limitations de vitesse.

Les renouvellements d'infrastructure réalisés par la Région prennent systématiquement cette donnée en compte.

Par ailleurs, l'honorable membre a été informé que nous avons acquis, au bénéfice des communes, 18 radars et les ordinateurs nécessaires pour permettre à ces communes de contrôler les vitesses et de sanctionner les abus. C'est de leur responsabilité. Ici non plus, la Région n'a pas de compétence en la matière.

Comme je l'ai maintes fois demandé à cette Assemblée, il serait bon que nos Collègues siégeant dans les Conseils communaux et les Collèges, y soient les relais de nos préoccupations.

Je partage par ailleurs « l'exaspération » de M. Adriaens en ce qui concerne les dégâts occasionnés par les camions transportant du béton. Ces camions sont en général surchargés. Si, d'une part, le contrôle du tonnage des véhicules relève également des autorités communales, mon Administration, d'autre part, s'emploie à constater toutes les situations connues. Des garde-routes recherchent les entreprises fautives et réclament réparation.

Je ne crois pas avoir un jour fait allusion à un fonds qui devrait être constitué par les centrales à béton pour faire face à ces dégradations, mais je fais volontiers vérifier si la Région peut légiférer en la matière. Toutefois, le montant des réparations réclamé est versé à un compte de l'Administration qui alimente, à son tour, une partie des crédits d'entretien. Ce même compte reçoit également les versements effectués par les assurances des responsables des dégâts causés par les accidents sur les voiries régionales.

En ce qui concerne la protection des trottoirs de tout stationnement abusif, je pense que vous aurez constaté que la Région fait œuvre de pionnière à cet égard. Les potelets, qu'ils soient en fonte, en béton ou en bois, sont implantés chaque fois qu'il existe un risque manifeste d'envahissement des trottoirs par des automobilistes peu scrupuleux de la sécurité des piétons, mais aussi des autres automobilistes. Ces potelets sont d'un usage tellement répandu que je ne crois pas qu'il soit possible de réaliser d'importantes économies d'échelle en regroupant des achats. Il s'agit, en effet, d'un matériel très souvent disponible en stock.

Les potelets en bois d'un usage fort répandu sont réalisés en azobé c'est-à-dire en bois exotique.

Nous ne mesurons pas d'augmentation du nombre des véhicules accidentés dont les conducteurs incriminent la responsabilité de la Région. De nombreux usagers ont des conduites imprudentes et la Région est rarement condamnée. En revanche, les dégâts causés aux biens publics par les automobilistes sont en accroissement constant. Peu de responsables ont la délicatesse de prendre contact avec leur assureur pour réparer les dommages causés. Seuls les accords avec constat de police font l'objet d'une procédure.

M. le Ministre-Président m'a par ailleurs chargé de vous communiquer sa réponse en ce qui concerne les voiries communales. Je pense, dit-il, qu'il est utile de situer la problématique de l'état des voiries communales, dans un cadre qui dépasse celui de la subsidiarité des travaux de réfection. En effet, les voiries communales, qui représentent 90 p.c. du réseau de la Région sont dans un état dégradé, état dégradé parce que l'entretien, qui n'a jamais été subsidié — ni par l'Etat ni, plus tard, par la Région — n'a pas été correctement pris en charge par les communes depuis des décennies; état dégradé, parce que les concessionnaires ouvrent et ferment des tranchées en voiries, sans

souci de la qualité des réparations et que les gestionnaires communaux ne peuvent ou ne veulent pas assez fréquemment mettre ces concessionnaires en face de leurs responsabilités; état dégradé, parce que des solutions d'entretien visant le court terme ont souvent été préférées à des réfections plus en profondeur, comme le soulignait l'honorable intervenant du groupe socialiste.

L'asphaltage de rues pavées, défoncées, n'a jamais amélioré l'état d'une voirie que pendant quelques années; apparaissent ensuite, au fur et à mesure des hivers, des trous que l'on répare par une reprise d'asphalte encore moins résistante que la précédente. Si c'est ce type d'entretien que l'honorable membre souhaite voir subsidié par la Région, cela entraînerait la Région et les communes, qui se sentiraient en quelque sorte encouragées dans cette voie, dans des dépenses aussi importantes qu'inutiles.

Comme l'a confirmé M. Paternoster, ces asphaltages ont été massivement exécutés depuis les années septante et il faut maintenant faire face aux conséquences de cette politique d'entretien.

En ce qui concerne les subsides demandés en matière de réfection de voiries, le Ministre-Président voudrait en rappeler brièvement les principes :

— La Région accorde des subsides à hauteur de 35 p.c. du coût des travaux et à hauteur de 65 p.c. lorsque la voirie est comprise dans un PPAS;

— Une promesse de principe est accordée à la commune sur la base d'un projet d'exécution;

— Une promesse ferme de subside lui est accordée sur la base des résultats d'adjudication des travaux.

Trois constats s'imposent. Tout d'abord, depuis le début de la législature, la Région a donné une suite favorable à tous les projets recevables qui ont été soumis au Ministre-Président.

Ensuite, la réfection des voiries ne constitue pas une priorité pour les communes: sur les 488,5 millions de subsides accordés par son département en 1993, seulement 70,5 millions de francs ont été affectés aux voiries. Il faut exclure de ce budget 30,5 millions de francs qui concernaient la réalisation de voiries nouvelles, ce qui ramène la part du budget rénovation des voiries à 8 p.c. du total des subsides accordés.

Enfin, les subsides accordés ne peuvent pas être mis en corrélation avec l'état du réseau viaire des communes concernées: il n'y a pas de relation évidente entre importance kilométrique des voiries communales et importance des subsides sollicités. Les communes qui, plus que d'autres, disposeraient des ressources financières pour entreprendre des programmes de réfection de leur réseau de voiries, ne l'ont pas fait.

La Région a choisi d'orienter les priorités en matière de subsides vers la réfection des trottoirs. Pour l'année 93, cette politique a mobilisé 57 p.c. du budget du département Travaux subsidiés. En 1995, nous verrons se terminer les derniers plans quinquennaux de rénovation des voies piétonnes que le Ministre-Président a initiés.

Il se félicite d'ailleurs que vous reconnaissiez l'efficacité de cette politique au point d'en préconiser l'application à la réfection des voiries.

Dès 1995, des moyens pourront être dégagés pour réorienter les politiques prioritaires de la Région en matière de subsides d'investissement accordés aux communes.

Le Ministre-Président pense que l'amélioration de l'état des voiries communales devra figurer parmi ces priorités, pas seulement pour améliorer l'image de marque de notre Région auprès des visiteurs mais surtout pour répondre à la demande des habi-

tants de voir améliorer le cadre de vie des quartiers de logement, qu'il s'agisse de modération du trafic, de sécurité des usagers ou de verdurisation des espaces publics. Le Ministre-Président et le Gouvernement souhaitent que les communes adhèrent à cette politique des voiries régionales qui a été menée jusqu'à présent.

Ces objectifs figurent dans les voies et moyens nécessaires à la mise en œuvre du plan régional de développement.

La réforme de la législation des travaux subsidiés, actuellement en cours d'étude dans ses services et qui concernera l'aménagement des espaces publics, prévoit notamment plusieurs mécanismes qui contribueront à l'amélioration globale des voiries communales: majoration du subside pour travaux rentrant dans les priorités régionales; répartition des subsides entre communes prenant en compte la superficie des espaces publics, la superficie de ceux-ci situés en zone à protéger et à rénover et l'importance des itinéraires de bus empruntant des voiries communales.

Le nouvel arrêté sera opérationnel, au niveau budgétaire, dès l'année 95. Voilà pour les perspectives en matière de travaux subsidiés.

Vous suggérez également, Monsieur le Conseiller, que pour faire face à la dégradation des voiries communales, la Région se substitue aux communes, via notamment des transferts de voiries. Ce problème concerne mon département et celui des Travaux publics.

A ce sujet, le Ministre-Président estime que la clarté est indispensable. Le transfert de voiries dont le rôle principal est d'absorber le trafic d'intérêt régional est souhaitable — qu'il s'agisse du trafic routier ou des itinéraires de transport public. Le transfert de voiries locales, sous le seul motif qu'elles soient en mauvais état, lui paraît inacceptable en ce qu'il semble opposé à une logique de cohérence et de complémentarité communes-Région.

Même si la Région envisage des procédures à subsides majorés pour aider les communes à mettre leur réseau de voiries en état, il appartiendra toujours aux autorités communales de fixer elles-mêmes leurs priorités d'investissement et d'en assumer politiquement la responsabilité. Cette responsabilité leur incombe d'ailleurs actuellement, lorsque, pour certaines d'entre elles, l'amélioration de l'état des voiries n'est pas une priorité.

Je voudrais, pour terminer, toujours au nom du Ministre-Président, aborder les aspects concrets de l'amélioration des chaussées soulevés par M. le Conseiller Adriaens. Comme lui, le Ministre-Président est préoccupé par l'amélioration qualitative des travaux d'aménagement d'espaces publics. Il s'agit bien évidemment de la qualité technique des dispositifs mis en œuvre et de leur durabilité, mais aussi de la qualité esthétique des aménagements. Le Ministre-Président pense qu'en cette matière, s'il faut imposer un minimum de règles qui garantissent la pérennité des investissements, il faut également susciter l'adhésion des intervenants, mandataires, fonctionnaires communaux et auteurs de projet à une meilleure qualité des réalisations, ce qui n'est pas aisé.

Le Ministre-Président a donc décidé de faire entreprendre une étude globale à caractère concret abordant tous les aspects de l'aménagement, notamment:

En voici quatre: premièrement, les choix en matière de revêtements de chaussée et de trottoir, avec leurs règles de mise en œuvre, leurs avantages et leurs inconvénients; deuxièmement, les arbres et arbustes les plus adaptés au milieu urbain, avec les conseils de plantation qui garantissent leur pérennité; troisièmement, les choix de procédés d'éclairage public, dans l'optique d'un meilleur éclairage des espaces dévolus aux piétons; quatrièmement, les alternatives légères en matière de signalisa-

tion routière, pour éviter de défigurer les espaces et d'encombrer les trottoirs.

Cette étude est maintenant terminée, et, dans les tous prochains mois, un manuel des espaces publics bruxellois sera livré aux communes.

Je conclurai au nom du Ministre-Président avec les problèmes posés par la mauvaise tenue des chantiers de construction et d'infrastructure, qui ont fait l'objet d'un chapitre spécifique du règlement régional d'urbanisme. Celui-ci sera soumis à l'enquête publique à l'issue de la procédure d'enquête qui s'ouvre actuellement et à laquelle est soumis le PRD. Ce règlement sera opérationnel dès le début de l'année 1995.

Je dois quand même rappeler, Monsieur Adriaens, qu'en vertu du règlement de bâtisse toujours en vigueur, rien ne s'oppose actuellement à ce que les règles élémentaires de sécurité et de confort des usagers de l'espace public soient respectées.

Ici encore, et le Ministre-Président a déjà souvent eu l'occasion de le rappeler devant cette assemblée, c'est la responsabilité des communes qui est mise en cause, puisqu'elles exercent exclusivement la compétence de police de la voirie.

« Il me revient » dit le Ministre-Président « que la conférence des bourgmestres s'est saisie du problème et a décidé d'examiner la faisabilité d'un 'règlement des chantiers' ».

Voilà, Monsieur le Président, la réponse que le Ministre-Président et moi-même souhaitons donner aux divers intervenants. (*Applaudissements sur les bancs de la majorité.*)

M. le Président. — La parole est à M. André pour une réplique.

M. Eric André. — Monsieur le Président, c'est sans doute la dernière fois que j'ai l'occasion d'interpeller à cette tribune le Ministre Thys, en tout cas, sous la présente législature.

Vous reconnaissez, Monsieur le Ministre, que les informations dont j'ai fait état sont correctes. Vous avez regretté que celles-ci ne vous aient pas été communiquées. Cela me surprend. Il me revient que votre cabinet serait sourd à certaines revendications, à certaines informations provenant de l'Administration. On fait donc appel à ceux qui veulent faire changer les choses.

Nous avons appris que l'entretien était votre priorité. Selon vous, de l'avis général, l'état du réseau routier est bon. Les Bruxellois pourront juger de cette affirmation. Il ne me semble d'ailleurs pas que cela corresponde à ce qu'a dit tout à l'heure M. Paternoster. Celui-ci reconnaît clairement que l'état du réseau routier est lamentable. Il recherche les causes de cette situation au niveau des intempéries, des concessionnaires, etc. C'est tout juste, M. Paternoster, si vous n'avez pas reproché aux automobilistes de rouler sur ces voiries !

Vous semblez ignorer également, Monsieur le Ministre, qu'une étude a été menée en la matière. Ne me dites pas que vous n'avez pas eu connaissance de celle-ci !

M. Jean-Louis Thys, Ministre des Travaux publics, des Communications et de la Rénovation des Sites d'Activités économiques désaffectés. — Je n'ai pas eu connaissance des résultats.

M. Eric André. — Elle a été confiée par vos services — cela ne peut se faire sans votre accord — à un centre de recherches français, lequel vous a communiqué un certain nombre de résultats.

Nous avons également appris avec intérêt qu'une manière de résoudre le problème des fissures était de les répartir !

M. Picqué reconnaît, par votre intermédiaire, que ce problème deviendra une priorité pour lui. Il utilise alors la « tarte à la crème » du jour, à savoir le PRD. Celui-ci résoudra tous nos problèmes, c'est évident !

Je terminerai, Monsieur le Ministre, sur la petite parenthèse que vous avez faite concernant votre départ. Personnellement, je le regrette, tenant compte des relations que nous avons au sein de cette Assemblée. Vous nous dites que cela ne trouve pas son fondement dans la situation financière de votre département. J'en prends bonne note; cependant, n'allez pas jusqu'à nous dire que tout va bien.

J'ai sous les yeux la copie d'un avis de l'Inspection des Finances — sans doute est-ce une coïncidence ? — transmis le 23 février au Ministre des Finances de la Région. Je me permets de vous le lire : « Au 1^{er} janvier 1994, les besoins en ordonnancements prévus sont, pour le département de l'AED, de 4,5668 milliards pour 1994. Au budget de 1994, le montant des ordonnancements prévus n'atteint que 1,6023 milliard et apparaît donc comme nettement insuffisant. » Pour cause ! Il manquerait 3 milliards ! Par ailleurs, l'Inspection des Finances — cela remet en cause l'ensemble de la politique que vous avez menée — fournit trois causes : premièrement, les budgets annuels d'ordonnement régulièrement insuffisants et rabotés lors des divers ajustements par rapport aux possibilités d'engagement accordées; deuxièmement, l'accélération intempestive des débits des travaux eu égard aux possibilités de paiement; troisièmement, aussi bien l'Administration de l'AED que l'Inspection des Finances ont attiré à de nombreuses reprises l'attention des autorités responsables sur ces anomalies.

Tel est l'avis de l'Inspection des Finances transmis le 23 février. Il n'y a sans doute aucune corrélation entre votre départ et ces déclarations, mais ne nous dites pas que les choses vont bien !

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

Het incident is gesloten.

INTERPELLATION DE M. MAINGAIN A M. HOTYAT, SECRETAIRE D'ETAT ADJOINT AU MINISTRE-PRÉSIDENT, ET 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, CONCERNANT «L'AVENIR DU BATIMENT DU CINEMA METROPOLE»

Discussion

INTERPELLATIE VAN DE HEER MAINGAIN TOT DE HEER HOTYAT, STAATSSECRETARIS TOEGEVOEGD AAN DE MINISTER-VOORZITTER EN TOT DE HEER VAN EYLL, STAATSSECRETARIS TOEGEVOEGD AAN DE MINISTER BELAST MET HUISVESTING, LEEFMILIEU, NATUURBEHOUD EN WATERBELEID, BETREFFENDE «DE TOEKOMST VAN HET GEBOUW VAN DE CINEMA METROPOLE»

Bespreking

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

M. Olivier Maingain. — Monsieur le Président, Messieurs les Ministres, Chers Collègues, mon interpellation concernant l'avenir du cinéma Métropole coïncide, sans doute, avec une journée lourde en décisions. En effet, si mes informations sont exactes, c'est aujourd'hui que le Collège de la Ville de Bruxelles devrait prendre une décision dans ce dossier puisque, contrairement à ce que l'on a pu lire, le dossier n'est pas administrativement bouclé — loin de là! —, plusieurs étapes administratives restant à franchir. Les Ministres concernés me préciseront certainement lesquelles.

Je me suis permis d'interpeller à ce sujet car ce dossier est exemplatif de la manière dont les décisions sont prises pour ce qui concerne un patrimoine important à Bruxelles.

Les avis, qu'ils émanent de la Commission des Monuments et des Sites, des meilleurs spécialistes en la matière et de différents organismes de conseil culturel, tels La Rétine de Plateau, convergent sur le fait que le bâtiment Métropole doit être sauvegardé, non seulement pour sa façade, pour le célèbre relief de Zadkine mais aussi et surtout en raison de son aménagement intérieur. En effet, aux dires des spécialistes — je n'ai aucune compétence particulière en la matière — ce qui est remarquable dans l'immeuble d'Adrien Blomme, c'est le rapport entre la façade et l'aménagement intérieur de l'immeuble. La valeur patrimoniale de celui-ci est justement dans ce rapport entre une façade et sa décoration et l'aménagement intérieur tel qu'il a été conçu originellement par Adrien Blomme. Dès lors que tout indique que ce bâtiment mérite d'être protégé, toute considération urbanistique ou économique doit se plier à l'argument patrimonial.

En effet — et un long débat a eu lieu lors de l'élaboration de l'ordonnance sur la protection du patrimoine — les mesures de protection du patrimoine ont, par définition, pour effet principal de changer la valeur d'un bien si l'on ne tient compte du seul critère du marché économique et de la valeur commerciale du bien.

Or, dans ce dossier, en lisant les commentaires de presse et les différentes déclarations — c'est en cela que mon interpellation est d'abord adressée au Secrétaire d'Etat en charge des problèmes d'urbanisme — c'est une préoccupation de rentabilité d'un investissement privé qui ressort. L'auteur du projet ne s'en est pas caché dans ses différentes déclarations à la presse.

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

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

Je prends le journal *Le Soir* du 26 janvier 1994. Je cite le propos de l'architecte auteur de projet: «La Région a parlé de classer le bâtiment. Mais cela risquait de compromettre toute possibilité de réaffectation. Le cinéma et le théâtre ne sont plus rentables rue Neuve compte tenu du boom immobilier. Trois exploitants ont successivement échoué. Il fallait penser à rentabiliser l'espace autrement. On voulait tout de même nous faire conserver les foyers et les couloirs de la salle de 1932...» — et cela est la confirmation par l'auteur même du projet de l'importance patrimoniale de l'aménagement intérieur de l'immeuble — «... mais cela aurait coûté 2 000 mètres carrés de surfaces commerciales. C'était financièrement impraticable.»

L'aveu est là. Il s'agit d'un conflit entre la valeur économique du projet tel que soutenu par le promoteur et la valeur patrimoniale de l'immeuble. J'ai rappelé que les mesures de protection du patrimoine ont pour effet inévitable de porter «atteinte» à la valeur économique ou commerciale de l'immeuble et seul la

valeur patrimoniale d'un bien doit l'emporter sur toute autre considération. Mais il ne faut évidemment pas que l'on puisse continuellement invoquer les critères de rentabilité économique pour pouvoir tenir en échec toute volonté de protection d'un patrimoine dès lors que la nécessité de le protéger est constatée.

Plusieurs questions se posent dans ce domaine. Une de ces questions se rapporte à une argumentation qui me paraît révoltante: c'est l'argument utilisé par ceux qui veulent — notamment les collaborateurs du Ministre-Président de la Région — accepter le projet tel que déposé par les auteurs en faisant miroiter une compensation d'ordre culturel. On sacrifie un lieu culturel remarquable à Bruxelles et pour mieux justifier ce qui est à la fois une atteinte à un patrimoine et à sa dimension culturelle, on propose de faire financer par les mêmes auteurs de projet, de surcroît dans le centre de Bruxelles, un autre lieu culturel qui doit rester secret car faisant partie de la négociation entre les promoteurs et les autorités administratives.

Je m'adresse directement au Secrétaire d'Etat à l'urbanisme: qu'en est-il de cette fable? Si un projet culturel existe, je ne puis comprendre que l'on ne le défende pas *in situ*, quitte à accepter un réaménagement partiel de l'intérieur de l'immeuble. C'était d'ailleurs le grand intérêt du bâtiment construit par Adrien Blomme: c'est l'un des premiers bâtiments bruxellois qui a concrétisé le projet de la mixité des fonctions dans les années 30. Nous dire que l'on va implanter un peu plus loin une réalisation culturelle pour mieux justifier la rentabilité économique du projet rue Neuve, cela tient véritablement du scandale au regard des instruments juridiques que notre Assemblée a mis en place pour défendre le patrimoine et le passé industriel et culturel de notre ville. (*Applaudissements sur certains bancs.*)

Aussi, voudrais-je obtenir une réponse très claire. Si une telle négociation existe, alors le Gouvernement s'engage dans un processus curieux et inacceptable au regard même de la finalité des instruments juridiques de protection du patrimoine qu'il nous a fait adopter.

La deuxième question qui me choque, toujours au regard des déclarations de l'architecte auteur de projet, est celle du célèbre bas-relief de Zadkine. Je rappelle que cette œuvre fut placée à cet endroit précis, compte tenu de la distance permettant de mieux l'apprécier. Si elle se trouvait au-dessus de l'écran de la grande salle, c'était pour que le dégagement permettant de l'admirer soit suffisant. Or l'auteur du projet nous annonce que cette fresque sera déplacée et je souhaite connaître la réaction du Secrétaire d'Etat au patrimoine sur ce point précis car dans cette question apparaît une nouvelle perversité. Il est évident que les promoteurs estiment intéressant de compter dans leur patrimoine cette œuvre de Zadkine, artiste prestigieux. Que proposent-ils?

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

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

Non seulement de déplacer cette œuvre mais de la replacer à un endroit qui leur conviendra par rapport à leur propre projet, par rapport à la rentabilité économique. Cette œuvre sera donc placée dans un lieu correspondant à l'image de marque du nouveau projet. Cette manière de procéder ne respectera évidemment pas la volonté du créateur, à savoir de placer l'œuvre dans une salle déterminée en raison d'une affectation particulière. Et l'architecte promoteur du projet va jusqu'à admettre qu'il existe un problème de démontage du relief qui est

composé de plaques de plâtre, matériau d'une grande fragilité. Or, Zadkine avait réalisé les différentes parties de l'œuvre en atelier et les avait assemblées lui-même sur place, au-dessus de l'écran du Métropole. Et le promoteur s'interroge : Un démontage est-il envisageable ? Il déclare que l'on rénove sans problème des retables datant du XII^e siècle. Il admet qu'il est impossible de déplacer le Zadkine d'une pièce, le support n'étant pas assez rigide mais, et vous apprécierez la légèreté du propos, il déclare « il doit bien exister un procédé », ajoutant qu'à la place des Martyrs une peinture murale du XVIII^e siècle vient d'être déplacée. Pourquoi pas au Métropole ?

Mais où va-t-on si un précédent en justifie un deuxième et qu'ainsi, dans l'histoire de la protection du patrimoine, on se permet de déplacer un certain nombre d'œuvres méritant d'être protégées *in situ*, comme l'a fort bien dit le Secrétaire d'Etat au patrimoine. Aussi, je demande au Secrétaire d'Etat de confirmer la déclaration d'une de ses collaboratrices, la volonté de protéger l'œuvre de Zadkine *in situ*, à supposer que l'on ne puisse sauver davantage que cette œuvre et la façade. Nous ne pouvons accepter que les promoteurs ne retiennent que les éléments du patrimoine qui leur semblent les plus intéressants dans le cadre de leur projet sur le plan économique et commercial, au mépris de la volonté des créateurs et de ceux qui ont conçu le projet initial. Si c'est là, la volonté des propriétaires, je préfère que l'on retire le relief de Zadkine de ce projet immobilier, qu'on la place ailleurs dans la ville, au besoin même dans un musée. Il est inacceptable de permettre à des promoteurs immobiliers de faire usage de l'élément du patrimoine qui les intéresse, en sacrifiant tous les autres, de manière à embellir les lieux qu'ils se proposent de construire, avec une œuvre déterminée. Il faut les priver de cet avantage. En réalité, nous avons là un dossier test et j'en veux pour preuve l'article consacré par *Le Monde* à la ville de Bruxelles et qui fait état de cette affaire du Métropole. Je vous rappelle la phrase de Pierre Mertens : « Bruxelles est devenue le baromètre de l'horreur. » J'attends que notre Gouvernement, à l'occasion de ce projet urbanistique, démontre que, pour une fois, Pierre Mertens a tort. (*Applaudissements sur les bancs FDF et ECOLO.*)

M. le Président. — La parole est à Mme de Ville de Goyet.

Mme Annick de Ville de Goyet. — Monsieur le Président, Messieurs les Secrétaires d'Etat, je partage largement les idées développées par mon Collègue, M. Maingain, à propos de la valeur architecturale de ce bâtiment, qui fut conçu par l'un des maîtres du style Art Déco, Adrien Blomme. Vous savez sans doute qu'il existe une dizaine de bâtiments de cette époque à Bruxelles, dont la plupart sont extrêmement délabrés ou menacés de destruction. Il serait dès lors important de conserver ce bâtiment, notamment en raison de l'adéquation entre le style architectural et l'imbrication parfaite des espaces extérieurs et intérieurs. C'est une évidence pour un bon architecte que de faire coïncider une façade avec un espace intérieur. C'était l'une des qualités de l'architecture de cette époque, qui ne se rencontre plus guère à l'heure actuelle. La qualité des espaces intérieurs, et notamment des dégagements, tient en effet dans leurs proportions, dans le soin apporté aux jeux de lumière naturelle provenant des verrières avec les éclairages directs et indirects typiques de l'Art Déco.

Je me permets à cet effet de rappeler qu'en 1964, on démolissait dans une relative indifférence la Maison du Peuple de Victor Horta, événement unanimement déploré trente ans plus tard. Malgré les multiples protestations, on s'apprête aujourd'hui à faire subir le même sort au cinéma Métropole, en offrant comme lot de consolation le maintien de la façade, ce qui est absolument inacceptable. Cela signe non seulement un mépris total pour le patrimoine bruxellois, mais, tout aussi grave, une méconnaissance de la part des autorités chargées de l'urbanisme des caractéristiques

architecturales de ce bâtiment, dont je viens de rappeler que le point fort résidait justement dans la parfaite harmonie entre la façade et les espaces intérieurs. Des associations considérées comme une référence en la matière — les Archives d'Architecture moderne et Sint-Lukasarchief — sont unanimes sur la qualité architecturale du bâtiment.

La disparition d'un bâtiment de cette qualité constitue une perte sur le plan économique; c'est mener une politique de rentabilité à court terme que de démolir un chef-d'œuvre pour y installer un commerce.

L'ARAU a également attiré l'attention sur la nécessité de prendre en considération deux éléments importants : le caractère non renouvelable de ce patrimoine et la nécessité de réfléchir aux problèmes de l'animation de la rue Neuve et d'en assurer d'urgence le réaménagement.

Enfin, une telle décision est évidemment en totale contradiction avec les multiples intentions du PRD, dont il me semble avoir compris que la revalorisation du centre ville était un des éléments importants pour stimuler l'attractivité de la ville. Le PRD affirme en effet que « l'activité culturelle est un élément essentiel de l'image et de l'attractivité des grandes villes modernes... ». Il préconise l'examen de la place de la fonction culturelle dans un projet régional et précise : « Un tel projet peut s'appuyer sur un patrimoine architectural et culturel riche, sur des institutions culturelles actives. » Nous nageons en plein surréalisme : à la veille de la consultation des Bruxellois à propos de ce PRD, et donc du projet culturel qu'il contient, on persiste dans l'idée de démolition d'un des joyaux du patrimoine architectural et culturel de la ville.

Je tiens cependant à revenir sur les différentes étapes de la procédure qui nous ont amenés à la situation d'aujourd'hui. En 1991, à la suite des diverses fermetures des cinémas Vendôme, Marivaux, ..., une commission mixte de protection des lieux culturels a été mise en place. Ne comportant que des représentants politiques, mais aucun spécialiste de la gestion des lieux culturels, cette commission a remis son avis à propos du Métropole en date du 8 septembre 1993, soit après la mise à l'enquête publique de la demande de permis d'urbanisme introduite par le magasin de vêtements P&C. Cette commission s'est permise de formuler des remarques sur la qualité du bâtiment et sur les éléments à protéger.

La commission chargée de donner avis en se fondant, comme le spécifie la circulaire 001 du 18 avril 1991 sur « la vulnérabilité du secteur culturel et plus particulièrement de l'exploitation des salles de cinéma », ne se préoccupe que des seuls éléments extérieurs les plus spectaculaires du bâtiment sans que l'affectation culturelle ne soit sauvegardée. Elle a donc traité de sujets qui ne la concernaient pas, sans s'occuper de ses véritables missions.

En effet, l'avis de la commission mixte était favorable quant au changement d'affectation du Métropole et il était accompagné d'une demande d'attention particulière pour la rénovation des façades et du relief de Zadkine; il n'était cependant pas précisé que ce dernier devait rester en place. L'œuvre de Zadkine présente des éléments remarquables, non seulement parce qu'elle est censée souligner la scène de la grande salle du Métropole — il est donc indispensable de conserver cette œuvre qui est en une relation directe avec son environnement — mais aussi parce que les exemples de sculptures du XX^e siècle sont rares à Bruxelles, comme le prouve la section des sculptures du Musée des Beaux-Arts de Bruxelles. L'œuvre de ce sculpteur a de profondes affinités avec les créations des artistes sculpteurs belges du XX^e siècle avec lesquels Zadkine a souvent exposé à Bruxelles. C'est d'ailleurs l'avis du conservateur de la section des sculptures du Musée des Beaux-Arts qui a insisté pour que

cette œuvre soit non seulement conservée, mais qu'elle le soit *in situ*.

Un peu plus tard, le 30 septembre 1993, l'enquête préalable au classement du cinéma Métropole proposé par la Commission royale des Monuments et Sites se clôture par une décision négative du Gouvernement régional.

Le 29 octobre 1993, le Collège de la Ville de Bruxelles transmet un avis favorable à la demande de permis, au terme d'une enquête publique qualifiée de «très discrète» par la presse. En effet, au cours de la réunion de la commission de concertation, les représentants de la ville, de l'Administration de l'urbanisme et de la SDRB ont approuvé la destruction de l'intérieur de l'immeuble, alors que l'Administration du patrimoine et l'IBGE ont émis un avis défavorable sur ce projet, estimant que tant la façade que les espaces intérieurs et la fresque doivent faire l'objet de mesures de protection. Le dossier arrive alors à la Région pour avis conforme du fonctionnaire-délégué. Vu la demande de classement, le fonctionnaire demande un nouvel avis à la CRMS qui, le 2 février 1994, donne une appréciation négative sur le projet, confirmant la valeur du bâtiment et rappelant sa proposition de classement.

Je rappelle que l'avis de la Commission royale des Monuments et Sites stipulait que, malgré les aménagements et transformations subis par le cinéma dans les années 1970, il est suffisamment représentatif pour nécessiter des mesures de protection et de classement intégral.

M. Didier 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. — Très partiel!

Mme Annick de Ville de Goyet. — Largement partiel, effectivement.

Mais simultanément, des travaux «préparatoires à la démolition» commencent avant la délivrance du permis, motif qui a permis de les faire arrêter. Ce sursis acquis par les associations Sint-Lukasarchief, Archives d'Architecture Moderne et Contreforts devrait permettre une ultime réflexion. Contreforts vous a d'ailleurs adressé une pétition signée par plus de mille personnes dont des personnalités reconnues en Belgique et à l'étranger, comme les cinéastes André Delvaux et Jaco Van Dormael.

M. Didier 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. — Aucune de ces personnes n'est allée constater à l'intérieur l'état actuel du cinéma. Pour ma part, j'y suis resté pendant deux heures.

M. Paul Galand. — On laisse pourrir et ensuite, on dit que c'est pourri! C'est facile!

M. Didier 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. — Ce n'est pas exact. Il ne s'agit pas d'un pourrissement. D'ailleurs, des travaux y ont été exécutés.

M. Paul Galand. — C'est un pourrissement évident.

Mme Annick de Ville de Goyet. — C'est l'argument que l'on a utilisé pour démolir la Maison du Peuple en 1964.

M. Didier 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. — Si vous voulez, on peut dire qu'il y a eu un pourrissement à partir de 1991. La passion est nécessaire,

mais il faut aussi de la rigueur. Madame, vous manifestez de la passion pour le moment, mais pas de la rigueur. J'essaie d'avoir non seulement de la passion, mais aussi de la rigueur en la matière.

M. Paul Galand. — On verra si la rigueur arrivera à sauver le Métropole.

Mme Annick de Ville de Goyet. — Je poursuis mon propos, si vous le permettez.

La réflexion s'impose d'autant plus qu'il semble que l'avis de la Commission mixte de protection des lieux culturels ne se soit fondé sur aucun avis d'expert. Cette commission a-t-elle demandé l'avis de l'UGC et de son partenaire la SRIB quant à une opération de revitalisation de cette salle de cinéma?

Certains exemples récents, comme celui du cinéma Eldorado, démontrent pourtant la faisabilité de telles interventions, comme le confirment les propos tenus par René Fauvel, directeur d'exploitation dans le quotidien *La Dernière Heure* de ce 22 février. Il y déclare en effet: «Les chiffres de fréquentation de l'Eldorado sont en nette progression sur ces cinq derniers mois — 900 000 entrées en 1993 — et même sur les premières semaines de 1994. Alors que le marché est à la baisse, l'UGC De Brouckère ne paraît pas touché par cette tendance sans doute parce qu'il bénéficie du prestige de la salle qui a été rénovée. Du reste, l'augmentation des ventes de cartes de fidélité nous incite à penser que nous sommes en train de fidéliser le client. Même la grande salle se remplit régulièrement. Nous sommes quasi certains d'atteindre le million d'entrées en 1994.» Ces propos sont très encourageants pour l'exploitation de cinémas dans le centre-ville. Mais pour en revenir à la procédure actuellement en cours, je souhaiterais savoir si le fonctionnaire-délégué a remis avis à la Ville de Bruxelles et, le cas échéant, quelle est la teneur de cet avis.

Pour terminer, Monsieur le Secrétaire d'Etat, je me permets de vous demander si vous avez conscience qu'en persistant dans le projet tel qu'il est aujourd'hui annoncé, vous répétez la même erreur que ceux qui ont autorisé la démolition de la Maison du Peuple de Horta en 1964. Cette nouvelle erreur contribuerait, une fois encore, à renforcer l'image de Bruxelles comme l'exemple même de ce qu'il ne faut pas faire. Mais, plus grave encore, elle priverait le centre de la ville d'une pièce essentielle de son patrimoine et d'un lieu d'animation culturelle dont il a tant besoin en le cédant pour l'extension d'un commerce qui, dans la morosité actuelle, n'offre aucune garantie pour l'avenir. (*Applaudissements sur les bancs ECOLO.*)

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

M. Robert Hotyat, Secrétaire d'Etat adjoint au Ministre-Président. — Monsieur le Président, Chers Collègues, l'interpellation adressée à M. van Eyll et à moi-même, à propos de l'avenir du bâtiment du cinéma Métropole appelle de notre part une réponse conjointe.

Après les échanges passionnés auxquels nous avons assisté — passionnés en tout cas dans le chef des intervenants qui ont utilisé tous les arguments pour défendre leur cause —, je voudrais m'inscrire dans un processus qui m'est plus familier et que M. Van Eyll a déjà cité: celui de la rigueur.

Voyons comment les choses se présentent exactement. Il est évident que nous aurions tous ici souhaité que le cinéma Métropole ait été toujours dans l'état où il était en 1970, que le projet initial de l'architecte soit respecté, que l'on puisse encore admirer la fresque de Zadkine.

Nous sommes loin du compte actuellement.

Permettez-moi de rappeler quelques dates importantes de l'histoire de ce cinéma, œuvre de l'architecte Blomme.

En 1930, on entama la construction de ce cinéma. C'était la plus grande salle de spectacles d'Europe, avec ses 3 000 fauteuils.

Par la suite, cette salle a été divisée en quatre salles, et la façade a été modifiée en plusieurs étapes : en 1971, en 1977 et en 1983.

Pour votre information, à la connaissance de mon cabinet, ni la Commission royale des Monuments et des Sites, ni l'Ordre des Architectes, ni les Archives d'Architecture moderne, ni le Sint-Lukasarchief ou d'autres associations de préservation du patrimoine n'ont réagi à l'occasion de l'une ou l'autre transformation de ce complexe Art Déco.

Il faut souligner que c'est une modification importante et irréversible qui a été apportée au cinéma Métropole par ces transformations. La grande salle a été détruite, coupée en deux par un plancher, les balcons ont disparu, et si les salles avaient conservé un charme certain pour les cinéphiles, elles n'avaient plus rien à voir avec l'œuvre de Blomme, mais constituaient plutôt un bon exemple de l'architecture des années septante. C'était donc il y a plus de vingt ans qu'il aurait fallu réagir et protéger l'œuvre remarquable dont nous parlons.

Ainsi que M. van Eyll l'a signalé, c'est en 1990 que le cinéma Métropole ferme ses portes. Donc, si pourrissent il y a, c'est depuis 1990. En novembre 1991, un dossier de permis d'urbanisme est déposé portant sur l'extension de l'hôtel existant, pour 24 chambres, et la multiplication par trois de la surface commerciale sur deux niveaux. Ce projet prévoit le maintien et la rénovation de la façade avant ainsi que le déplacement du relief de Zadkine vers une salle de l'hôtel.

Ce relief, dont on a beaucoup parlé, se trouvait initialement au-dessus de l'écran de projection. Il faut savoir qu'aujourd'hui, il se trouve caché dans ce qu'il convient d'appeler un *cagibi*, derrière un mur en *gyproc*. Donc, il est protégé mais ne participe plus en rien à l'économie du bâtiment.

La Commission culturelle, qui a été instaurée dans le cadre de la circulaire ministérielle du 18 avril 1991 relative aux immeubles à destination culturelle, s'est réunie le 12 décembre 1991, le 14 janvier et le 8 septembre 1992. La deuxième fois, elle s'est rendue sur place. Lors de cette visite, les dégâts fondamentaux causés par les transformations des années septante ont pu être mis en évidence.

Cette Commission culturelle, lors de sa dernière réunion, le 8 septembre 1993 — à cette Commission participent activement des représentants de l'ACCF et de la VGC —, tout en regrettant, que depuis 1991 on n'avait pu trouver d'alternative culturelle valable pour le bâtiment, a émis un avis favorable sur le changement d'affectation, compte tenu précisément de l'absence d'alternative culturelle valable.

A ceux qui me demanderaient si l'UGC ne pourrait s'y intéresser puisque l'Eldorado marche bien, je répondrais que mon cabinet a eu des contacts avec l'UGC et qu'elle n'a manifesté aucun intérêt pour le Métropole. Cela est d'ailleurs lié aux problèmes de vie sociale dans la rue Neuve dont je parlerai tout à l'heure.

Dès lors le Gouvernement a décidé, le 30 septembre 1993, compte tenu de l'avis de la Commission culturelle, de soumettre l'octroi du permis d'urbanisme à trois conditions :

1. restaurer la façade dans le respect des dispositions d'origine;
2. conserver le relief de Zadkine;
3. consulter la Commission royale des Monuments et Sites sur ces deux points.

On observera bien entendu — c'est un élément que je souligne en raison d'une différence avec l'avis de la Commission des Monuments et des Sites — qu'il n'est pas fait mention de la préservation des dégagements, des circulations, qui sont toujours d'époque.

Mais si ces circulations ont encore un sens fonctionnel, même après la destruction de la grande salle et la création de quatre petites salles, il faut bien convenir que leur seule préservation comme éléments intérieurs est sans signification, surtout si le bâtiment reçoit une affectation commerciale :

En exécution de cette décision du Gouvernement, le fonctionnaire-délégué a sollicité l'avis de la Commission royale des Monuments et des Sites. En date du 2 février 1994, cette Commission a confirmé son avis défavorable antérieur en réclamant le classement des éléments d'origine : façade, relief de Zadkine et dégagements.

La différence de position entre le Gouvernement et la Commission porte donc essentiellement sur les dégagements et non sur la préservation de la façade et du relief de Zadkine. Il convient de ramener les choses à leurs justes proportions.

Pour ce qui concerne la façade côté rue Neuve, le projet en prévoit la restauration dans le respect des dispositions d'origine, y compris la façade vitrée en retrait. Je n'entamerai pas ici le débat sur le problème de l'harmonie entre cette façade et l'intérieur du bâtiment. Je note cependant que la salle de cinéma était située dès lors en recul des parties vitrées et que seuls les dégagements étaient concernés par cette harmonie. Ce débat, par ailleurs subjectif, pourrait être interminable.

Toutefois, au rez-de-chaussée, le retrait d'origine n'existe plus depuis les transformations successives des années 70. A cette époque, la façade avant et sa structure portante ont été modifiées de façon irréversible. Dès lors, l'entrée du magasin continuera à se situer à l'alignement.

Enfin, pour ce qui concerne le relief de Zadkine, le permis d'urbanisme imposera la préservation *in situ* à l'occasion de l'actuelle phase de travaux, qui ne concerne pas les étages supérieurs. Lors d'aménagements ultérieurs de ces étages, l'administration veillera à la mise en valeur du relief, ce qui reporte la discussion sur le déplacement de la fresque. Comme je l'ai dit tout à l'heure, dans le projet de 1991, il avait été proposé de déplacer la fresque dans une salle de l'hôtel, ce qui aurait permis de la contempler comme on pouvait le faire dans la salle originelle du cinéma.

Enfin, à titre complémentaire, je voudrais souligner que l'absence de tout contrôle social dans une rue Neuve quasi inhabituée et sans circulation automobile, quand après les heures commerciales, il n'y a pratiquement plus de piétons, a certainement contribué au déclin du cinéma Métropole et explique en grande partie l'inexistence de toute proposition d'alternative pour cette infrastructure culturelle. Cette absence de contrôle social est un élément que la Région ne maîtrise évidemment pas. Je n'ai pas l'intention de polémiquer avec vous, Monsieur Maingain, mais même si, à l'heure actuelle, on ne sait pas encore quel sera le projet retenu, l'engagement du maître d'ouvrage de contribuer financièrement à la réalisation d'un projet culturel dans le bas de la ville existe, mais certainement pas dans l'esprit mercantile dont vous avez parlé tout à l'heure. Le Gouvernement et la Commission culturelle ont fondé leur conviction sur le fait qu'aucune alternative culturelle n'était dégagee. S'il est possible de trouver un endroit plus propice ou un équipement plus adéquat soulevant moins de difficultés, pourquoi rejeterait-on cette contribution ? Vu les problèmes rencontrés par la Culture, ce serait une erreur.

Je signale enfin que le projet créera environ quarante emplois.

Je crois, Monsieur le Président, avoir ainsi informé l'Assemblée de manière complète sur la position du Gouvernement.

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

M. Didier 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, M. Hotyat a parlé en son nom et au mien. J'aimerais cependant confirmer ses propos et ajouter deux éléments de réponse.

Il faut savoir que la proposition initiale de la Commission royale des Monuments et des Sites comprenait le classement du Métropole dans sa totalité. Le propriétaire s'en est étonné alors que cet immeuble était déjà divisé en un rez-de-chaussée commercial et quatre petites salles de cinéma, ce dont la Commission n'avait pas tenu compte. (*Protestation de M. Maingain.*) C'est tellement vrai, Monsieur Maingain, que la Commission royale des Monuments et des Sites a revu sa proposition initiale en fin de procédure, après avis de la Province, et a bien dû constater que seuls pouvaient être préservés en fonction de leur authenticité la façade, les dégagements et l'œuvre de Zadkine.

J'ai visité le bien, en compagnie du propriétaire et de l'auteur du projet de transformations; j'ai même vu l'œuvre de Zadkine. Je signale en passant que pour la voir, il faut passer par un trou de souris dans un débarras; il n'y a même plus une porte! (*Rires.*) La quasi totalité de l'encadrement de scène a disparu.

Voilà qui démontre d'une manière claire, nette et précise que l'œuvre d'Adrien Blomme a déjà été défigurée. La proposition de classement de la Commission royale des Monuments et des Sites arrive vingt ans trop tard. C'est en 1973, lorsque l'atelier de Genval est intervenu pour la première fois, qu'il fallait classer ce cinéma. C'était un bien prestigieux pour la Région bruxelloise mais la bruxellisation et l'absence de pouvoir pendant une vingtaine d'années ont laissé massacrer le Métropole. Ce n'est pas l'œuvre de ce Gouvernement ci.

L'Ordre des architectes du Brabant s'est rendu sur place vendredi dernier, inquiet de voir se reproduire le massacre de l'œuvre de Lucien-Jacques Baucher à la Caisse patronale. Pour l'Ordre, il convient de préserver le patrimoine contemporain. En sortant, son Président reconnaissait que l'œuvre de Blomme n'existait plus, sauf le haut-relief de Zadkine, la façade, les dégagements et circulations. Un communiqué de presse a d'ailleurs paru en ce sens.

Les dégagements étaient conçus pour un palais cinématographique. A partir du moment où ce dernier disparaît au profit d'une surface commerciale, faut-il conserver des éléments privés de contexte et dépourvus de sens? Que ce soit l'architecte Président de l'Ordre du Brabant, Joël Claisse, que ce soit André Jacquain et ses collaborateurs, tout le monde est bien d'accord pour dire que cela n'en a pas. Il importe de se rendre sur place pour évaluer la situation.

Je me suis placé ici sur le plan de la protection du patrimoine. Autre chose est la politique de préservation d'une infrastructure culturelle des années septante. Il s'agit là, d'un problème d'affectation ou de réaffectation et, à cet égard, la Commission des infrastructures culturelles a réalisé son travail. On peut éventuellement penser à l'expropriation et il vous est loisible de faire la collecte en ce sens...

Tel est, en tout cas, le soutien que je tenais à apporter à la position du Secrétaire d'Etat Robert Hotyat. (*Applaudissements.*)

M. le Président. — La parole est à M. Maingain, interpellateur.

M. Olivier Maingain. — Monsieur le Président, de l'explication qui m'a été donnée par le Gouvernement de la Région, je retiens ceci: dès lors qu'un patrimoine de grande valeur a subi, pour l'une ou l'autre raison, les offres de la destruction, il n'y a plus lieu de le sauvegarder. A ce régime-là, l'Etat français est dispensé de restaurer le Parlement de Bretagne à Rennes, car il ne reste plus que des murs calcinés, et le projet de reconstruction de ce Parlement pour en sauver la mémoire ne se justifie pas...

M. Robert Hotyat, Secrétaire d'Etat adjoint au Ministre-Président. — Vous confondez bâtiments publics et bâtiments privés.

M. Olivier Maingain. — ... partant de ce raisonnement, l'on en arrive à ce qu'un patrimoine soit définitivement saccagé. C'est à croire que la notion de restauration n'existe pas dans la politique de protection du patrimoine.

M. Didier 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. — Pastiche!

M. Olivier Maingain. — Il n'est nullement question de pastiche.

La réalité est que la structure même du bâtiment est moins atteinte qu'on ne veut bien le dire et que, derrière cette façade, subsistent bien plus d'éléments d'origine qu'on ne le prétend.

Je retiens finalement de la réponse qui m'a été fournie que c'est la Commission des Monuments et des Sites, composée d'experts, qui manquerait de rigueur. Si, parmi les plus éminents experts que le Gouvernement lui-même choisit, on en arrive à constater l'absence de rigueur, je me demande si le seul instrument de protection du patrimoine restant à Bruxelles ne se limiterait pas uniquement à un classement des façades. Du moins saurait-on alors à quoi s'en tenir!

Mme Annick de Ville de Goyet. — Monsieur le Président, les Secrétaire d'Etat ont qualifié mon intervention de non rigoureuse. Je souhaiterais répondre sur une série de points.

M. le Président. — Il n'y a pas de droit de réplique pour un intervenant dans une interpellation.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

INTERPELLATION 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, CONCERNANT «L'APPLICATION DE L'ORDONNANCE RELATIVE A LA PROTECTION DU PATRIMOINE IMMOBILIER»

Discussion

INTERPELLATIE VAN MEVROUW DE VILLE DE GOYET TOT DE HEER VAN EYLL, STAATSSECRETARIS TOEGEVOEGD AAN DE MINISTER BELAST MET HUISVESTING, LEEFMILIEU, NATUURBEHOUD EN WATERBELEID, BETREFFENDE «DE TOEPASSING VAN DE ORDONNANTIE BETREFFENDE DE BESCHERMING VAN HET ONROEREND ERFGOED»

Bespreking

M. le Président. — La parole est à Mme de Ville de Goyet pour développer son interpellation.

Mme Annick de Ville de Goyet. — Monsieur le Président, le 3 décembre 1993, dans un article de l'hebdomadaire *Le Vif-l'Express*, une journaliste écrivait: «Un bon nombre de monuments ou d'éléments qui symbolisent la Belgique se trouvent à Bruxelles, ce qui n'est pas vraiment rassurant.» Elle évoquait ensuite la perte d'une série de bâtiments subie par la ville pour causes d'incendie — le Palais des Ducs de Brabant en 1731, par exemple — ou de guerre — l'Eglise Saint-Géry, notamment. Cette même journaliste poursuivait en évoquant «l'inévitable bruxellisation en cours, folie destructrice qui semble aussi ancienne que les premières prises de conscience pour sauvegarder les traces de l'histoire et de l'art dans la ville par Charles Buls au 19^e siècle.»

Depuis le 1^{er} novembre, l'entrée en vigueur de l'ordonnance pour la conservation du patrimoine immobilier aurait dû permettre d'inverser les logiques ou, à tout le moins, d'entrevoir une éclaircie. Malheureusement, la liste des bâtiments détruits ou mutilés ne cesse de s'allonger.

A le constater, nous avons le sentiment que le Secrétaire d'Etat ne prend pas toutes les mesures permettant d'y remédier, qu'il ne se dote pas des outils efficaces que l'ordonnance prévoit pourtant et qu'il intervient trop tard pour sauver ce qui est menacé.

Il y a tout d'abord les dossiers anciens pour lesquels les défenseurs de la ville n'espèrent plus de réaction. Un des plus sensibles est celui des ateliers d'artistes de la rue Godecharle. Vous n'ignorez certainement pas, Monsieur le Secrétaire d'Etat, qu'une thèse de doctorat est en cours sur les ateliers du 19^e siècle construits par et pour des artistes à Bruxelles. A ce titre, l'étude s'emploie à montrer que ces ateliers possèdent, de par leur origine, des dispositions intérieures tout à fait particulières — luminosité adaptée grâce à de grandes verrières orientées au nord et espaces conséquents. Cette étude permet de rassembler des éléments d'information qui concernent le plus souvent des ateliers géographiquement dispersés ou partiellement défigurés. Dans l'ensemble, la rue Godecharle faisait figure de lieu exceptionnel, alliant l'intérêt historique — par les personnalités qui y ont travaillé — à l'intérêt architectural des espaces. Cette qualité a été soulignée à plusieurs reprises de même que l'extrême adaptation à la fonction artistique. Effectivement, bon nombre de ces ateliers étaient encore aujourd'hui occupés par des créateurs.

Vous avez déclaré à la presse n'avoir eu connaissance de l'intérêt architectural des ateliers que tardivement. Vous avez même ajouté ne pas y trouver de grandes qualités architecturales, rejoignant par là les propos d'un promoteur devenu célèbre à la suite du film «Bruxelles Requiem». Enfin, vous avez précisé que pour le sauvetage des éléments décoratifs des ateliers, il faudrait d'abord étudier ce qui vaut la peine d'être conservé mais que finalement, une place pourrait peut-être être réservée à la création contemporaine. La procédure de classement que vous avez trop tardivement entamée, n'a jamais abouti. Aujourd'hui, il est trop tard: les démolitions ont commencé.

Des modifications apportées au projet initial de la société Espace Léopold en janvier 1992 auraient néanmoins dû attirer votre attention à ce moment et vous inciter à agir fermement pour la réhabilitation de ce site unique. Outre la perte patrimoniale, la démolition des ateliers artistiques touche aussi à la perte des lieux de création, de plus en plus rares à Bruxelles. Paradoxalement, vous avez à peu près simultanément fait réaliser une étude globale sur le quartier Léopold voisin afin d'en sauvegarder une partie des édifices. Pourquoi deux poids deux mesures?

Deuxième destruction, partielle jusqu'ici: la rue Léopold. Sans m'étendre sur les irrégularités ayant entouré la délivrance des permis d'urbanisme pour la création à cet endroit, d'un

complexe hôtelier, je voudrais reprendre les éléments relatifs à la proposition de classement des immeubles remarquables situés dans cette rue. Dans un avis rendu le 23 octobre 1991 au Ministre Georges Désir, la Commission royale des Monuments et des Sites faisait valoir la qualité architecturale de cinq bâtiments sis dans les rues Léopold et Ecuyer — les numéros 3, 5, 7 et 23 et la rue Léopold et 34 de la rue de l'Ecuyer. Elle précisait que les immeubles de la rue Léopold font partie de l'ensemble formé par la place entourant le TRM construite en 1817-1819 avec les rues des Princes et de la Reine. La Commission précisait — c'est un peu le même problème que pour le Métropole — que «malgré les différentes restaurations, reconstructions et transformations, l'ordonnance initiale des façades avaient été maintenue». Une restauration était donc possible à peu de frais. Le style néoclassique original et la proximité de la maison du peintre Jacques-Louis David, justifiaient ainsi, selon elle, l'ouverture d'une enquête préalable au classement. Cette enquête n'a jamais abouti. Mais depuis lors, la récente décision du Conseil d'Etat, de suspendre les permis d'urbanisme délivrés par la Ville de Bruxelles et la Région, devrait permettre de rouvrir le débat du classement.

Il est à noter que les motifs d'introduction de la demande par le Comité de défense de Bruxelles-centre consistait en «l'atteinte au patrimoine architectural» reconnue par le Conseil d'Etat comme constituant un préjudice grave et difficilement réparable. Le Comité de défense et le Conseil d'Etat ont fait plus, jusqu'ici, que le Gouvernement régional pour le sauvetage de cet ensemble néoclassique important, même si — et sur ce point, je suis d'accord avec vous — les conditions dans lesquelles il se trouve abandonné pour l'instant restent scandaleuses. Dès lors que l'arrêt définitif du Conseil d'Etat sera prononcé sur l'annulation des permis, nous estimons que cet ensemble doit figurer, au minimum, sur la liste de sauvegarde et faire l'objet de mesures de protection avec obligation d'entretien. Qu'en est-il? Ces bâtiments figurent-ils sur la liste à venir, et attendue? Quelles mesures de protection pouvez-vous mettre en place, dès lors que les outils prévus dans l'ordonnance n'existent pas encore?

On vient d'évoquer le cas du cinéma Métropole, je ne m'y attarderai plus. Mais la question qui se pose là entre autres, est de savoir si le Métropole figurera dans l'inventaire ou sur la liste de sauvegarde. Il est impossible de le savoir pour le moment, puisque cet inventaire n'a pas encore été publié.

Des bâtiments remarquables attendent d'être fixés sur leur sort. Dans le domaine de l'architecture de spectacle par exemple, les cinémas Variété et Marivaux et le Théâtre royal du Parc — endroit exceptionnel — mériteraient au moins d'être repris sur la liste de sauvegarde, sinon d'être classés. D'autres sont plus directement fragilisés ou menacés par des projets immobiliers. Cinquante-trois immeubles formant un chapelet d'îlots, rue du Trône, sont menacés de destruction; à l'angle de la rue Michel-Ange et de l'avenue de Cortenbergh, un ensemble urbain remarquable risque de disparaître. Il est prévu de construire un hôtel dans l'îlot Violette-Chapelier dans lequel le 180 avenue de Tervuren pourrait être rehaussé; je ne parle même pas du numéro 120, je ne sais ce qu'il est devenu, le 37, avenue Depage, remarquable maison Art Déco/Moderniste, est également menacé.

Un immeuble de style mauresque daté de 1916-1917 est aussi candidat à la casse place Govaerts, à Auderghem. Abrisant l'Autre Ecole, ce bâtiment dont la structure, la décoration, les balcons et les colonnes de fonte sont de qualité représente une des tendances moins connues de l'Art Nouveau à Bruxelles. Très présent dans les villes d'Europe centrale, Budapest, Vienne, ce style a été sporadiquement en vogue chez nous, raison supplémentaire pour veiller à en sauvegarder les rares vestiges. D'autant que sous l'aspect opaque de sa façade, un très bel appareillage de briques polychromes a subsisté. Autant

d'arguments qui n'ont pas laissé la Commission royale des Monuments et des Sites indifférente, contrairement à la Commission de concertation, laquelle ne semble pas avoir pu dépasser un point de vue arbitraire.

Selon nous, c'est le type même du bâtiment à placer sur la liste de sauvegarde car il fait écho à un autre monument prévu au classement : le numéro 86 de l'avenue Franklin Roosevelt. S'y trouve-t-il? Auquel cas, le défendez-vous face au projet de démolition? Le cas de la poste de l'avenue de Cortenberg est également préoccupant. Un projet de démolition menace ce très bel exemple de l'architecture des années trente, sur laquelle, décidément, on s'obstine. Dans un courrier relatif à ce projet, en février 1993, puis en décembre 1993, vous signalez que la Commission royale des Monuments et des Sites propose la sauvegarde du bâtiment. Depuis, mise à part l'action de fonctionnaires européens, le dossier ne semble pas avoir fait l'objet d'un traitement par vos services. Ce bâtiment est-il repris sur la liste de sauvegarde, et à ce titre, avez-vous pris contact avec la Poste pour évaluer les possibilités de le conserver?

De nombreuses destructions plaident aussi pour l'accélération de la publication des listes au *Moniteur belge*: l'îlot à Saint-Gilles aurait sans doute, mérité d'être protégé en partie, la maison d'Octave Maus, rue du Berger à Ixelles, a été démolie dans une indifférence générale, par un arrêté de police du bourgmestre, malgré la qualité de son ancien habitant, célébré actuellement aux Musées royaux des Beaux-Arts. Les démolitions du boulevard Léopold II, de la rue Joseph II continuent.

Tous ces exemples plaident pour une accélération de la mise en place des outils de protection qui doivent donner toute sa portée à l'ordonnance.

Les inventaires, pour lesquels vous avez multiplié les études, inventaire réactualisé de Sint-lukas, inventaire des orgues, des salles de spectacles, des gares, des bâtiments industriels, des sites, auxquels il faut ajouter les trois volumes de l'inventaire Mardaga en cours de publication, devraient suffire à lancer les premières publications au *Moniteur belge*. Ces outils existent depuis un temps certain. Il est urgent de procéder à la mise en place de l'inventaire légal, afin de mettre fin à la disposition transitoire qui impose une concertation pour tous les immeubles d'avant 1932. En effet, on observe qu'elle est diversement appliquée selon les communes et qu'elle ne semble pas avoir de grands effets sur la protection. En outre, dans la disposition transitoire, l'avis de la Commission royale des Monuments et Sites est facultatif alors qu'il est requis pour les bâtiments figurant à l'inventaire légal. Quand et sous quelles modalités cet inventaire, attendu en décembre, mais qui n'a toujours pas été publié, sera-t-il mis en vigueur? La multiplication des études préalables a-t-elle permis de dégager des points de vue et des critères communs?

La même question se pose pour la liste de sauvegarde, qui constitue le véritable instrument de l'ordonnance. Les bâtiments sélectionnés pour cette liste, depuis quelques mois déjà, sont-ils en voie de publication? Quand et sous quelles modalités seront-ils publiés globalement ou par commune?

Les classements, quant à eux, pour intéressants qu'ils soient — prenons l'exemple de la MEME, idée originale que je soutiens — restent aussi rares que distillés dans le temps. Six cent cinquante bâtiments sont destinés au classement. Dans quel délai? Avez-vous tenu compte des demandes de classement qui viendront inévitablement gonfler le nombre de dossiers à traiter introduits par des associations ou des privés? Seront-ils étudiés dans des délais raisonnables?

Toujours concernant l'application de l'ordonnance, certains arrêtés d'application névralgiques n'ont pas encore vu le jour; à savoir:

— L'arrêté concernant les subventions à accorder aux biens classés, important pour stimuler la restauration et l'entretien du patrimoine.

— L'arrêté relatif à l'identification des biens classés, outil plus marginal qui pourrait aider à la sensibilisation des habitants et des touristes à la présence de témoins architecturaux historiques et artistiques. Nous insistons par ailleurs pour ce travail soit mené en coordination avec le secteur du tourisme afin que les actions ne se concurrencent pas l'une l'autre.

— L'arrêté relatif à la procédure lorsqu'un bourgmestre ordonne la démolition d'un bien inscrit sur la liste de sauvegarde ou classé. L'aventure du 120 avenue de Tervueren aurait été évitée grâce à lui, et la maison d'Octave Maus serait peut-être encore debout.

— L'arrêté relatif à l'avis de la Commission royale des Monuments et Sites pour la délivrance des autorisations pour des biens figurant sur la liste de sauvegarde ou classés.

Avez-vous fixé un calendrier relatif à la publication et à la mise en application de ces quatre arrêtés?

Toutes ces lenteurs et ces lacunes handicapent la mise en place des mesures prévues par l'ordonnance et ralentissent toute action politique. Nous avons appris en début de séance que le renouvellement de la Commission royale des Monuments et Sites était enfin annoncé. Ses missions ont été considérablement élargies dans la nouvelle ordonnance qui a également prévu de nouveaux quotas de répartitions, ainsi que certaines incompatibilités. N'y a-t-il pas de contre-indications à utiliser la Commission royale des Monuments et Sites, ancienne formule, dont le mandat a été prolongé par deux fois, alors qu'elle ne répond plus au prescrit de l'ordonnance? Quel est le calendrier prévu pour son renouvellement?

Enfin, où en sont l'étude et la mise au point des zones de protection pour les bâtiments déjà classés et ceux promis au classement? Quand sortiront-elles leurs effets? Nous pensons, comme vous je crois, qu'il faut faire des actions efficaces et se doter des outils nécessaires pour les mener à bien. Nous sommes critiques face aux lenteurs, hésitations, ou absence de réactions du Gouvernement. Les associations de défense du patrimoine se mobilisent pour sauver des immeubles importants. Nous attendons de voir l'effet de votre action pour juger des véritables intentions politiques de ce Gouvernement en matière de protection et de sauvegarde du patrimoine. (*Applaudissements sur les bancs ECOLO.*)

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

M. Jacques De Grave. — Monsieur le Président, en ce qui concerne la maison d'Octave Maus, je voudrais simplement signaler que ce dernier a été un des principaux mécènes du Musée d'Ixelles et, à ce titre, a toujours éveillé l'attention des autorités communales. Je crois que l'on ne peut pas incriminer l'arrêté de démolition. Malheureusement, cette maison avait été abandonnée et cédée par la famille. Le neveu d'Octave Maus s'en était inquiété auprès de nous et, accompagné d'un architecte, avait visité cette maison. Cet architecte qui s'était occupé d'Auto World et de la rénovation des magasins Waucquiez n'est donc pas suspect de ne pas connaître le patrimoine et de ne pas être attentif à la préservation. La maison en question avait fait l'objet d'inondations et d'incendie et avait été squattée auparavant. Il ne restait plus rien à l'intérieur et elle menaçait la salubrité du quartier.

Je pense très franchement que l'arrêté de démolition du bourgmestre était, hélas ! la seule solution. On peut s'interroger sur les conditions qui ont abouti à cette problématique. Comment un bien d'une certaine qualité qui était un lieu de rencontre entre artistes a-t-il pu se détériorer à un tel point ? C'est l'éternel problème du processus de spéculation immobilière dans un quartier. A mon avis, l'arrêté aurait dû être pris depuis longtemps. C'est un point d'information.

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

M. Didier 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, je voudrais émettre une remarque préliminaire. Dans le texte de Mme de Ville de Goyet qui m'a été transmis, il était question, dans une première partie, d'une interpellation portant sur trois biens : le Métropole, la rue Godecharle et la maison du peintre David. Notre Collègue a élargi son propos et m'interroge à présent au sujet de 25 biens. Vu que les Monuments et Sites occupent l'essentiel de mon temps, je possède toutes les réponses. Toutefois, en raison de l'allure à laquelle Mme de Ville de Goyet est intervenue, je n'ai pu prendre note de la liste complète.

Je me limiterai donc dans ma réponse aux trois biens initialement évoqués.

Je m'étonne de la manière dont l'honorable membre a introduit le sujet en reprenant un certain nombre de dossiers à problème dépendant de décisions bien antérieures à l'Ordonnance du 4 mars 1993, dont elle voudrait souligner la mauvaise application, et d'avant mon entrée en fonction. Cela semblerait laisser croire que le souci de polémiquer est plus important que celui de protéger le patrimoine. En ce qui concerne le Métropole de Blomme, comme je l'ai déjà dit, comme l'a écrit aussi l'Ordre des architectes du Brabant, après avoir étudié les plans et coupes, c'est dans les années 1970 qu'il fallait sauver le cinéma. La proposition de la Commission royale des Monuments et Sites vient 20 ans trop tard !

J'en viens à la maison de David. Le groupe ECOLO en est à son énième communiqué de presse, interpellation, intervention, etc., sur le sujet. Il vit des rentes de ce permis de bâtir mais en ayant soin de dissimuler qu'il a été délivré par le Collège de la Ville où siège ECOLO. Il nous arrive à tous de vouloir sauver tel bien et de ne pas être suivis. De temps à autre, vous me taquinez à ce sujet, vous supporterez donc que je fasse de même en ce qui concerne votre participation au Collège de la Ville de Bruxelles. Vous devriez avoir les épaules suffisamment larges et assumer les décisions prises, qu'elles soient avantageuses ou non. Il y va de la déontologie politique. J'estime que le fait de vivre à ce point des rentes de ce permis de bâtir tout en développant aujourd'hui, au nom du groupe ECOLO, une vingtième intervention sur le même sujet, justifierait qu'ECOLO démissionne du Collège de Bruxelles-Ville pour manifester sa désapprobation totale à l'égard de ce qui se fait à ce propos.

Comme je l'ai déjà dit, le problème du Métropole date des années 70 et le permis de bâtir relatif à la maison de David a été délivré par la Ville de Bruxelles avant mon entrée en fonction. Que voulez-vous que j'y fasse ? De même, en ce qui concerne la rue Godecharle, nous vivons des situations découlant de l'adoption du PPA de 1989 et même d'accords antérieurs à l'existence de la Région. Dès que j'ai été saisi d'une proposition de classement du bien émanant de la Commission royale des Monuments et Sites, c'est-à-dire en septembre 1993, j'ai soumis le problème au Conseil régional.

Je tiens à préciser qu'on ne peut reprocher à la Commission royale des Monuments et Sites de ne pas avoir rattrapé en quel-

ques années le retard accumulé en vingt ou trente ans. J'ajoute que, si une solution avait été possible, nous l'aurions adoptée. En tout cas, le problème a été posé, un débat s'est déroulé au sein du Gouvernement et la question a été évoquée dans la presse.

Si vous interrogez les responsables de l'association de quartier, ils vous diront que mon action n'a pas été inutile pour la conservation de certains éléments et qu'à la limite, on a peut-être cherché à influencer la Commission royale des Monuments et Sites pour faire avancer la solution de quelques problèmes, alors que la situation juridique était bien connue par ceux qui sont intervenus. Au moment où vous m'avez interrogé, je ne disposais de la proposition de la Commission royale des Monuments et Sites que depuis deux jours et je ne connaissais pas la situation juridique du bien sur le plan urbanistique. Aussi j'estime que les trois procès que vous me faites ne sont pas de saison, toutes les décisions urbanistiques ayant été prises avant l'entrée en vigueur de l'ordonnance et avant mon entrée en fonction.

Ensuite, l'honorable membre critique les prétendus quatre mois de retard qu'elle aurait décelés dans la publication de la liste de sauvegarde et des propositions de classement. N'a-t-elle pas elle-même écrit dans sa question n° 273 du 30 juin 1993 « qu'au rythme actuel, il faudrait 300 ans pour protéger les 9 000 bâtiments qui figurent dans les catégories d'urgence de Sint-Lukas » ? Dans ces conditions, pourquoi me reprochez-vous aujourd'hui quatre mois de retard ? Je dispose encore de très, très nombreux mois, exactement 3 596 avant de sombrer dans le schéma catastrophique que vous décriviez le 30 juin 1993.

Plus sérieusement, disons que passer de 400 bâtiments classés à 20 000 biens protégés, cela prend du temps et que nous n'en maîtrisons pas seuls les données. Pour ce qui concerne par exemple l'inventaire, l'ASBL *Sint-Lukasarchieef* a conclu une convention dès le 29 septembre 1992 pour élaborer cette liste d'inventaire, même si votre conseil n'a adopté le principe de l'inventaire légal qu'en février 1993.

Selon la convention, la mission devait être achevée pour fin septembre 1993. A ce jour, le travail n'est pas encore totalement terminé. Malgré le respect dû à *Sint-Lukasarchieef*, il faut constater que le temps nécessaire pour accomplir la mission a été sous-estimé. Des mises en demeure ont été faites par recommandé, mais, vu la réputation de qualité de l'association, nous ne souhaitons pas lui jeter la pierre outre mesure.

La dernière échéance accordée à cette association, réputée pour la qualité de son travail, est le 18 mars, date raisonnable qui doit lui permettre d'achever sa mission dans le respect de la qualité du travail demandé. Tout cela aurait bien sûr pris beaucoup moins de temps si la vérification sur le terrain n'avait pas été exigée, mais ni l'honorable membre ni les Bruxellois n'auraient toléré que soient repris à l'inventaire, des bâtiments dont les qualités auraient été sévèrement dégradés depuis 1979.

Pour la sauvegarde et le classement, la liste des bâtiments est arrêtée depuis plusieurs mois. Le travail de la préparation des notices nécessaires pour étayer la motivation reprise aux termes de la loi Cerexhe sur la motivation des actes administratifs est en voie d'achèvement. Le service des monuments et sites envisage la fin mars pour terminer sa tâche. Il reste la question des zones de protection pour les zones à déterminer pour les biens à classer.

La rédaction de ces motivations est particulièrement essentielle car elle constitue le plus souvent le motif de recours contre les décisions auprès du Conseil d'Etat.

L'honorable membre me demande de refaire le point sur la publication des arrêtés d'application de l'ordonnance.

Les arrêtés suivants ont été approuvés par le Gouvernement et publiés au *Moniteur belge*:

1. Arrêté du 9 novembre 1993, relatif aux demandes d'inscription d'un bien relevant du patrimoine immobilier sur la liste de sauvegarde et aux demandes de classement visées à l'article 18, paragraphe 2, de l'ordonnance du 4 mars 1993 relative à la conservation du patrimoine immobilier (*Moniteur belge* du 27 novembre 1993);

2. Arrêté du 9 novembre 1993, relatif aux demandes d'autorisation d'exécuter des travaux à un bien relevant du patrimoine immobilier inscrit sur la liste de sauvegarde ou classé (*Moniteur belge* du 27 novembre 1993);

3. Arrêté du 9 novembre 1993, relatif à la Commission royale des Monuments et des Sites de la Région de Bruxelles-Capitale (*Moniteur belge* du 22 décembre 1993);

4. Arrêté du 9 décembre 1993 désignant les fonctionnaires et agents chargés de la surveillance du respect des dispositions de l'ordonnance du 4 mars 1993 relative à la conservation du patrimoine immobilier (*Moniteur belge* du 28 décembre 1993);

Ces arrêtés sont entrés en vigueur le jour de leur publication au *Moniteur belge*.

Le 21 octobre 1993, le Gouvernement a approuvé le projet d'arrêté relatif à la procédure lorsqu'un bourgmestre ordonne la démolition d'un bien inscrit sur la liste de sauvegarde ou classé.

Le 6 décembre 1993, le Conseil d'Etat a rendu son avis sur ce projet d'arrêté: « Les articles 12, paragraphe 7, et 27, paragraphe 8, de l'ordonnance du 4 mars 1993 relative à la conservation du patrimoine immobilier, visés comme fondement de l'arrêté en projet, font l'objet de plusieurs recours en annulation devant la Cour d'arbitrage. »

Vous savez que certains bourgmestres, dont celui de la ville de Bruxelles, ont cru devoir s'opposer à cet article de l'ordonnance.

Le Conseil d'Etat conclut: « Il n'appartient pas à la section de législation de préjuger de l'issue de ce litige. En conséquence, tant que celui-ci n'est pas tranché, la section de législation croit devoir s'abstenir d'examiner l'arrêté en projet. » Nous n'avons donc pas d'avis du Conseil d'Etat à cet égard.

A été envoyé au *Moniteur belge*, pour publication, l'arrêté du 3 février 1994 organisant la procédure relative à l'avis de la Commission royale des Monuments et des Sites avant la délivrance des autorisations dont un bien relevant du patrimoine immobilier inscrit sur la liste de sauvegarde ou classé doit faire l'objet en vertu de dispositions de nature législative prises dans les matières visées aux articles 3 et 39 de la Constitution. Cet arrêté entrera en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

Doivent encore être pris les trois arrêtés suivants:

1. L'arrêté relatif à l'identification des biens classés:

La Région a chargé, par convention, un consultant extérieur de réaliser l'étude d'un système de panneaux d'identification des monuments et sites classés. Le service des Monuments et Sites et la Commission royale des Monuments et des Sites ont été associés dès le départ à cette étude.

L'arrêté d'exécution sera déposé dès approbation du projet d'étude.

Celui-ci n'a pas reçu l'agrément de la Commission royale des Monuments et Sites.

2. L'arrêté relatif aux subventions:

Celui-ci continue à être examiné par le cabinet et le service des Monuments et Sites ainsi que par la Commission royale des Monuments et Sites. Il s'agit d'un arrêté se rapportant à une matière fort complexe et donc compliqué à rédiger. En Région wallonne, où le décret sur la conservation du patrimoine a été adopté en juillet 1991, cet arrêté vient seulement d'être pris par le Gouvernement. Il a donc fallu 2 ans et demi pour rédiger ce texte. Il faut trouver un système de subventionnement original prenant en compte la spécificité de la Région bruxelloise. Notre ambition est de le déposer au Gouvernement avant l'été.

Entre-temps, l'ancienne procédure est d'application. Personne ne s'en est d'ailleurs plaint, sinon qu'il comporte une certaine lourdeur administrative que je tiens à supprimer.

3. L'arrêté sur la forme du registre et de l'inventaire:

Celui-ci est secondaire car il n'empêche pas la mise en œuvre de l'ordonnance. Il faut attendre que le service des Monuments et Sites ait élaboré une méthode qui ait fait ses preuves avant de la couler dans un texte réglementaire.

Pour ce qui est de l'installation de la nouvelle Commission royale des Monuments et des Sites, sachez que l'arrêté du 9 novembre 1993 relatif à la Commission royale des Monuments et des Sites a été publié au *Moniteur belge* du 22 décembre. Ainsi que l'a voulu le législateur, c'est au Conseil régional à faire maintenant la proposition d'une liste double de candidats pour cette nouvelle commission.

Votre dernière question porte sur l'étude relative aux zones de protection.

Une mission a été confiée pour la mise sur pied de critères, d'une méthodologie et l'étude d'une vingtaine de cas-types de zones de protection du patrimoine classé. Quelques-uns de ceux-ci: la Tour à plombs, l'Hôtel Max Hallet avenue Louise, les Abattoirs d'Anderlecht, l'Abbaye de la Cambre, la Porte de Hal, la rue Vanderschrik à Saint-Gilles, l'Eglise Sainte-Marie rue Royale, la place des Barricades, la Chapelle de Stalle, le Zavelenberg à Berchem-Sainte-Agathe, la place des Martyrs, le Théâtre Akarova avenue de l'Hippodrome.

Cette étude s'achève fin mars. Pour les autres bâtiments, le service pourra appliquer la méthodologie mise au point et le chargé de mission se verra confier une autre série de bâtiments pour lesquels la situation pose problèmes. Il faut bien sûr procéder à un travail de sélection et décider s'il faut accorder la priorité aux biens déjà classés — environ 350 à 380 biens — ou à ceux actuellement à l'étude c'est-à-dire environ 600. Cela fait un total d'environ 1 000 biens à protéger. Une donnée capitale influera la décision finale: les coûts de la mission.

Je conclus.

Ayant eu l'insigne honneur d'avoir les monuments et sites comme compétence principale, j'emploie l'essentiel de mon temps à récupérer le retard considérable pris à Bruxelles en matière de protection du patrimoine. S'il y a 400 biens classés à Bruxelles, il y a 4 000 biens protégés à Amsterdam. Les propositions qui sont en voie de finalisation au service portent sur:

- 21 000 biens à mentionner à l'inventaire;
- 2 400 biens à inscrire sur la liste de sauvegarde;
- 600 biens à classer.

Ce travail sera soumis au Gouvernement d'ici peu, bien avant les vacances. Je vous invite donc à ne pas boudier votre plaisir s'il est vrai que la protection du patrimoine est votre premier objectif quand vous m'interpellez. (*Applaudissements sur les bancs de la majorité.*)

M. le Président. — La parole est à Mme de Ville de Goyet.

Mme Annick de Ville de Goyet. — Monsieur le Président, je remercie M. le Secrétaire d'Etat pour ses réponses.

Je lui avais posé une question sur un sujet qui me préoccupe, à savoir sur les inventaires, plus spécialement sur les critères retenus. Il ne m'a pas éclairé sur ces questions. J'espère qu'il le fera à l'avenir.

Je lui rappelle que les 300 ans que j'avais mentionnés concernaient non pas la liste de sauvegarde, ni l'inventaire, mais l'aboutissement des classements. Il ne m'a pas fait la preuve ici que les classements allaient en s'accéléralant. Je tiens à le rassurer: la protection du patrimoine est l'unique objectif de mon intervention. Il me semblait que dans les trois premiers cas que j'ai cités, l'intervention du responsable du patrimoine n'avait pas été percutante.

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

Het incident is gesloten.

INTERPELLATION DE M. SIMONET 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, CONCERNANT «L'UTILISATION DU TAXI COMME MODE DE TRANSPORT COLLECTIF»

Discussion

INTERPELLATIE VAN DE HEER SIMONET TOT DE HEER VAN EYLL, STAATSSECRETARIS TOEGEVOEGD AAN DE MINISTER BELAST MET HUISVESTING, LEEFMILIEU, NATUURBEHOUD EN WATERBELEID, BETREFFENDE «HET GEBRUIK VAN DE TAXI ALS COLLECTIEF VERVOERMIDDEL»

Bespreking

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

M. Jacques Simonet. — Monsieur le Président, Chers Collègues, à plusieurs reprises et notamment au cours de l'été, le Ministre s'est déclaré favorable — et je partage son sentiment — à l'amélioration de la qualité des services de taxis et de l'image de marque des taxis bruxellois. C'est une profession de foi d'autant plus louable qu'elle nous permet de poser la question du rôle que nos taxis pourraient, le cas échéant, être amenés à jouer dans le cadre plus global de la mobilité au niveau régional. La question est de savoir si, demain, les taxis pourraient jouer un rôle alternatif utile en tant que mode de transport collectif, voire un certain rôle social.

D'abord, et vous l'avez déclaré en juillet et en août 1993, Monsieur le Ministre, se pose un problème d'image de marque au niveau des taxis bruxellois. Vous aviez mis en question la fiabilité d'un certain nombre de membres de la profession qui se permettaient de faire n'importe quoi. Ce sont vos propres termes, Monsieur le Ministre.

Les problèmes que vous dénonciez alors subsistent encore à ce jour. Ainsi en est-il de l'utilisation systématique du tarif

double, tarif connu pratiquement par les seuls initiés. Je rappelle que le tarif double, d'après la réglementation, est d'application dès qu'un taxi sort des limites de l'Agglomération bruxelloise. Cependant, on constate, par exemple, qu'à la sortie des gares, une grande partie des taxis bruxellois, pour des courses vers Zaventem, appliquent dès la prise en charge le tarif double alors que c'est contraire à la réglementation en vigueur.

M. le Ministre peut-il nous indiquer la raison pour laquelle cette situation n'a pas évolué depuis maintenant plus de six mois et quelles mesures il entend prendre, au-delà de celles qu'il a annoncées et de celles entrées en vigueur au 1^{er} janvier, pour remédier à ces abus qui ternissent profondément l'image de marque de notre Région, notamment à l'égard des clients étrangers? Les décisions annoncées pour le 1^{er} janvier 1994 ont-elles déjà produit un certain nombre d'effets?

Un autre problème qui se pose dans le secteur des taxis et qui pèse fortement sur leur coût, donc sur la capacité concurrentielle du taxi en tant que mode de transport collectif, est le fameux système, déjà dénoncé par le Ministre, du forfait-location qui semble se généraliser dans ce secteur. Ce système est très simple. De nombreux chauffeurs, prétendument salariés, sont en réalité quasiment de faux indépendants, contraints chaque jour de «louer» leur véhicule en payant chaque matin une somme forfaitaire de 3 000, 3 500 francs avant de commencer à travailler, d'où la tentation voire, sur le plan humain, l'obligation quasi alimentaire pour ces chauffeurs de tout faire, même au détriment du client, pour récupérer, à charge de ce dernier, le forfait-location engagé en début de journée. Disposez-vous, Monsieur le Ministre, d'indications quant à l'ampleur de cette pratique du forfait-location? Dans le cadre de vos contacts avec vos collègues du Gouvernement bruxellois et avec l'inspection sociale au niveau fédéral, ne pensez-vous pas qu'un contrôle social extrêmement rigoureux devrait être imposé dans le secteur? Il y va de l'intérêt des chauffeurs car il s'agit d'une forme d'exploitation de ces travailleurs, mais aussi de celui de la clientèle et des usagers des taxis bruxellois.

J'en arrive au cœur de cette interpellation. Le groupe PRL estime que la revitalisation de la mobilité dans un centre urbain tel que Bruxelles implique incontestablement une meilleure cohabitation entre, d'une part, les transports en commun et, d'autre part, la voiture, véhicule individuel. A cet égard, les taxis devraient peut-être pouvoir s'insérer dans le cadre général d'une politique régionale cohérente en matière de déplacements, même si, je ne le conteste pas, les taxis ne constitueront jamais qu'un élément parcellaire de la politique de mobilité. Il faut constater que le service offert par les taxis bruxellois est cher et relativement peu performant alors que des mesures pourraient être mises en œuvre — j'y reviendrai — pour assurer une complémentarité entre les différents modes de transport dans notre Région.

Premier exemple: moyennant une politique tarifaire adaptée, c'est-à-dire revue à la baisse, il devrait être permis aux taxis de prendre le relais des bus et des trams de la STIB pendant certaines plages horaires, notamment tard en soirée, lorsque ces transports en commun sont espacés ou ont cessé de circuler dans certains quartiers. Des concertations à cet égard ont-elles pu avoir lieu entre votre Cabinet et celui du Ministre régional des Communications, ou son successeur prochain? Une réflexion existe-t-elle au niveau du Gouvernement régional quant à savoir comment assurer la complémentarité et le relais entre les services de taxis et les services de transport en commun bruxellois.

Même le plan Iris, si cher au cœur de M. Thys, est favorable à une promotion de l'usage des taxis. Il va de soi qu'aujourd'hui, les coûts relativement prohibitifs liés à l'usage du taxi sont dans cette optique tragiquement dissuasifs.

Afin de réduire les coûts d'utilisation des taxis, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale avait annoncé la mise à l'étude d'un certain nombre de formules restaurant des taxis collectifs, c'est-à-dire suivant un itinéraire imposé avec une possibilité de s'en écarter faiblement à la demande des clients.

Il avait également annoncé la mise à l'étude de la possibilité de services sociaux de taxis pour certaines catégories d'ayants droit, moyennant paiement d'un tarif fixe. Le Ministre peut-il nous donner des indications quant à ces études menées par le Gouvernement régional ? Ce point est important dans la mesure où un certain nombre d'usagers bruxellois — je songe notamment aux personnes handicapées, aux personnes plus âgées ou qui habitent dans des zones excentriques — peuvent assez difficilement faire appel sans embarras aux seuls services mis à leur disposition par la STIB.

Un abaissement sensible des coûts du transport par taxi ainsi qu'une organisation collective pour une partie de la fonction des taxis pourraient sans doute constituer une ébauche de solution pour ces catégories d'usagers.

En Région parisienne, l'usage des taxis est beaucoup plus répandu qu'à Bruxelles pour une raison extrêmement simple : le coût d'exploitation des taxis parisiens est nettement inférieur à celui des taxis de notre Région.

A titre d'exemple, et j'imagine que c'est une question que vous avez déjà pu évoquer ou que vous évoquerez avec vos collègues régionaux et fédéraux, à Paris, les deux cents premiers litres de gazole utilisés par les chauffeurs de taxi sont exempts de TVA. Je crois que la politique tarifaire pourrait être liée à cette réduction éventuelle des taxes sur les carburants. De même, et toujours en France, le coût des patentes, des assurances et des autorisations de stationnement est nettement moins élevé qu'à Bruxelles.

Existe-t-il des concertations entre le Ministre régional bruxellois responsable et ses Collègues flamand et wallon, MM. Sauwens et Baudson ? J'ai cru comprendre que oui. Par ailleurs, y a-t-il entre les autorités régionales et l'autorité fédérale une concertation pour aboutir à une solution puisque, en matière de TVA, la politique est restée de la compétence du pouvoir fédéral ? Si des contacts ont eu lieu, M. le Ministre peut-il nous dire quels en sont déjà les résultats ?

Dans le but de désengorger le trafic bruxellois, avez-vous envisagé, Monsieur le Ministre, le cas échéant en collaboration avec le monde de l'entreprise, la possibilité pour les taxis de prendre en charge, collectivement, chaque matin et chaque soir, un certain nombre d'employés de telle ou telle société établie sur le territoire de la Région bruxelloise, moyennant un tarif adapté ou négocié, en quelque sorte une espèce de *business pass* adapté aux taxis ? Ce service pourrait également être envisagé pour un certain nombre de navetteurs à la sortie des gares.

Si l'on veut envisager de façon globale la politique de mobilité, les taxis pourraient être investis d'un véritable rôle de service public, même limité, en matière de transport dans une ville aujourd'hui extrêmement engorgée en matière de trafic.

Dans d'autres pays, notamment aux Pays-Bas, des initiatives de couplage entre le train et les taxis ne fonctionnent pas trop mal, me semble-t-il.

Je remercie le Ministre, même si j'ai posé un certain nombre de questions extrêmement précises, de bien vouloir nous indiquer quelle est la philosophie du Gouvernement bruxellois en cette matière. (*Applaudissements sur les bancs du PRL.*)

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

M. Michel Duponcelle. — Monsieur le Président, Monsieur le Secrétaire d'Etat, Chers Collègues, je constate avec plaisir que M. Simonet vient de découvrir toute l'importance de ce service dans notre Agglomération.

M. Jacques Simonet. — C'est parce que je prends le tram, Monsieur Duponcelle !

M. Michel Duponcelle. — Nous avons déjà évoqué plusieurs fois les problèmes liés à la gestion de ce service dans notre Région, notamment lors du débat budgétaire ou lors des deux règlements en la matière, que nous avons votés l'an dernier.

Je suis déjà intervenu pour souligner le rôle de service public et de service social que pouvait jouer ce secteur. Mais lors de ces débats, Monsieur le Secrétaire d'Etat, vous avez constaté, tant en séance publique qu'en commission, que vos tentatives n'avaient pu qu'échouer, que vous n'aviez, hélas, pas de résultat pour ce qui est de la complémentarité avec les services publics, que certaines initiatives sont tombées à l'eau. Vous avez reconnu qu'il n'y avait pas davantage de résultats en matière de politique dans ce secteur en faveur des personnes handicapées, que toute l'aide donnée jadis par les communes était en train de disparaître et qu'on ne pouvait pas, aujourd'hui, remplacer ce service par un autre.

Je suis intervenu aussi pour souligner toute l'importance de ce service des taxis dans l'élaboration du plan Iris et combien la division ministérielle de ces deux compétences posait un grave problème, à notre avis, en tout cas.

Je rejoins par ailleurs les propositions de M. Simonet, notamment de passerelle entre le transport public collectif et le transport privé que représentent les taxis, entre autres pour les horaires de nuit, la STIB connaissant des difficultés à assurer alors un service public convenable.

A l'échelon social, de gros problèmes, notamment de sécurité, restent à résoudre. Là aussi, il a bien fallu constater que les initiatives du Gouvernement régional se sont heurtées à une fin de non-recevoir et que toutes les propositions émises n'ont pas eu de suite. Bref, on se trouve devant un secteur qui pourrait jouer un rôle très important dans la mobilité de cette ville, mais dont nous nous contentons finalement de contrôler les prix, et c'est bien dommage.

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

M. Didier 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 manifesterai tout d'abord un certain étonnement. En effet, lorsque j'ai reçu l'ordre du jour de cette séance, j'y ai lu que l'interpellation de M. Simonet concernait l'utilisation du taxi comme mode de transport collectif. Mon conseiller m'a donc préparé une réponse concernant ce sujet relativement mineur dans une Région comme la nôtre. Relisant plus attentivement l'interpellation de M. Simonet, je lui ai fait percevoir qu'il s'agissait d'un exemple, parmi d'autres, d'action nouvelle et que M. Simonet interviendrait certainement concernant les coûts et la concertation interrégionale. Je lui ai donc demandé de préparer la réponse en tenant compte de ces trois thèmes. Mais la façon et l'imagination de M. Simonet l'ont poussé plus loin dans son raisonnement. Que notre Collègue soit rassuré, je m'efforcerai de lui répondre de la manière la plus complète possible.

Je rejoins tout à fait l'honorable membre dans ses préoccupations en ce qui concerne les services de taxis et, plus particulièrement,

rement, les services de taxis bruxellois dont notre Région assure la gestion administrative et le contrôle.

Contrairement à ce que pense M. Simonet, les coûts liés à l'usage du taxi, c'est-à-dire le prix de la course, se situent dans la moyenne des coûts des autres villes belges ou européennes.

Je rappelle tout d'abord que les paramètres du tarif bruxellois sont les suivants : prise en charge, 95 francs; prix au kilomètre : 38 francs; heure d'attente : 600 francs.

Je vous livre les tarifs pratiqués dans quelques villes belges : pour ce qui est de la prise en charge, elle est de 80 francs à Liège, de 75 francs à Namur, de 100 francs à Anvers, de 95 francs à Gand; le prix au kilomètre est de 44 francs à Liège, de 35 francs à Namur, de 42 francs à Anvers, de 43 francs à Gand; le prix de l'heure d'attente est de 520 francs à Liège, de 520 francs à Namur, de 680 francs à Anvers et de 725 francs à Gand.

En Europe, une étude effectuée en 1991 par le GTL, organisation professionnelle du secteur de taxi, démontre que les taxis de l'Europe du Nord et de la Suisse sont plus chers que les taxis bruxellois et que pour les autres pays, ils sont parfois moins chers, à condition que l'on ne tienne pas compte des divers suppléments prévus — colis, chien, jours fériés.

M. Simonet a évoqué le problème de la fraude, à savoir du tarif double pratiqué à l'intérieur des dix-neuf communes. Il m'interroge quant aux moyens de contrôle de la situation, sujet excellemment mis en valeur dans un récent numéro de *Test-Achats*. A mon arrivée au Gouvernement, on comptait 7 contrôleurs, on en compte aujourd'hui 14. Encore faut-il que ces contrôleurs exercent leur fonction avec rigueur; aussi nous veillons à qu'il en soit ainsi.

Comme le Règlement le prévoit, le numéro d'identification figurera d'ici peu derrière le siège du conducteur. Ce numéro pourra ainsi être relevé par les utilisateurs qui ont l'impression que le taxi bruxellois fraude. Un numéro de téléphone « vert » sera également affiché. Le Service régional des taxis, susceptible de recevoir les plaintes, pourra ainsi être facilement contacté. La mise en place de ces mesures et le contrôle de leur application prendront néanmoins encore quelque temps.

Le Règlement régional que nous avons récemment voté prévoit la mise en place progressive de taximètres électroniques auxquels il est possible de raccorder des imprimantes. Dès que toutes les courses seront inscrites dans le taximètre électronique, certaines fraudes deviendront impossibles.

Le chauffeur ne pourra plus tromper l'exploitant qui, à son tour, ne pourra plus tricher à l'égard de la Région et du fisc. La mise en application de ce système promet des disputes homériques!

Les taximètres électroniques fonctionneront dès le 1^{er} avril prochain. Une horloge doit encore y être incorporée pour intégrer les 75 francs supplémentaires imposés à l'issue de la concertation sociale qui a eu lieu voici deux ans en matière de salaire de nuit des chauffeurs.

M. Simonet a également évoqué le forfait-location qui est tout à fait répréhensible et qui prouve que la fraude est très répandue dans le secteur des taxis. Avant mon entrée en fonction, les différentes Régions, les partenaires sociaux et le Ministre des Communications avaient rédigé des arrêtés royaux qui ne sont pas encore entrés en vigueur et qui imposent aux exploitants le respect de certaines normes en matière de personnel. Dans une large mesure, les exploitants ne pourront plus pratiquer le forfait-location qui place les conducteurs en marge de toutes les lois sociales. Ces arrêtés fédéraux auraient déjà dû être publiés au début de 1992. Ils ont été partiellement contestés car ils n'avaient pas fait l'objet de délibérations précises au sein des trois Exécutifs régionaux.

Dans une délibération de décembre 1993, le Gouvernement fédéral a décidé de consulter le Conseil d'Etat qui doit encore lui remettre ses avis. La question est néanmoins réglée dans le cadre des concertations sociale et interrégionale.

Par ailleurs, une étude approfondie réalisée à ma demande et sous le contrôle d'un Comité d'accompagnement composé de représentants de la profession a démontré la mauvaise rentabilité du secteur bruxellois du taxi. Cependant, j'entends comme vous bon nombre de Bruxellois dénoncer les prix nettement dissuasifs des courses en taxi à Bruxelles. J'ai donc dû tenir compte de ces deux données apparemment contradictoires pour mener une politique cohérente dans ce secteur.

On pourrait en effet craindre qu'en bonne logique économique, le manque de rentabilité constaté autorise la profession à réclamer une nouvelle augmentation des tarifs. Refusant cette perspective, je me suis donc employé à mettre en œuvre un certain nombre d'actions nouvelles afin d'éviter cette spirale d'augmentations.

Sur la base de cette étude qui conclut que le taxi doit parcourir davantage de kilomètres pour être rentabilisé, j'ai travaillé sur divers paramètres. Le premier est l'amélioration de l'image du taxi et de la qualité du service susceptible de lui rendre une clientèle traditionnelle; je pense notamment au secteur hôtelier. Le deuxième paramètre est la recherche de nouveaux segments de marché. Je les développerai plus tard. Ensuite, la lutte contre la concurrence déloyale des taxis périphériques lutte qui a, durant les derniers mois, donné lieu à de nombreuses saisies en Région bruxelloise. Le Parquet a enfin estimé ne pas devoir lever ces saisies. Nous avons néanmoins dû intervenir à de nombreuses reprises auprès de cette instance pour qu'elle accorde une attention prioritaire à cette lutte contre la concurrence déloyale des taxis périphériques.

La lutte contre la concurrence illégale des « taxis pirates » qui travaillent sans autorisation et sans tarif est, elle, beaucoup plus difficile à résoudre.

Nous travaillons actuellement sur la suppression du « pas de porte » en cas de cession, mais nous n'avons pas encore trouvé la formule juridique qui permette d'atteindre cet objectif de manière claire et précise, même lorsque cette opération se fait au noir.

Nous visons également à une uniformisation de la couleur et à une limitation de l'âge du véhicule, ainsi qu'à la transparence du prix des courses et ce, en prévoyant des taximètres électronique qui seront dotés d'une imprimante d'ici le 1^{er} juillet 1995.

Ces mesures nouvelles se mettent en place petit à petit, au rythme du changement de mentalité qui est en train de s'opérer au sein de la profession.

J'en viens à présent aux nouveaux segments de marché auxquels vous avez fait allusion. Trois nouveaux segments sont actuellement à l'étude: premièrement, un service spécialisé pour le troisième âge et les handicapés; deuxièmement, un service spécialisé pour les navetteurs, idée que vous avez développée et qui concerne la mobilité « travail-domicile » auprès de certaines entreprises et troisièmement, un service spécialisé pour la vie nocturne. Pour ce faire, nous avons choisi le même bureau d'études que celui qui s'est chargé de l'étude portant sur la rentabilité. Il semble qu'avec le Comité d'accompagnement qui réunit tous les partenaires du secteur, nous pourrions faire œuvre utile. Il ne s'agit donc pas ici de réaliser une étude supplémentaire, simplement pour le plaisir de grossir le nombre d'études.

Une autre étude plus générale est également en cours. Elle vise à insérer le taxi bruxellois dans la problématique de la mobilité à Bruxelles. Des contacts avec les auteurs du plan Iris ont en

effet démontré qu'à cet égard, ceux-ci n'avaient pas d'idée particulière. Nous élaborons actuellement une convention avec un autre bureau d'études qui s'est davantage penché sur la question de la mobilité à Bruxelles et plus particulièrement, de l'insertion des taxis bruxellois dans cette problématique.

Enfin, Monsieur Simonet, vous avez fait allusion à l'idée du «train-taxi», laquelle a pris cours notamment en Hollande. Cette idée est intéressante, particulièrement en ce qui concerne l'arrivée du TGV à Bruxelles-Midi, laquelle suscite des réflexions chez certains exploitants parmi les plus dynamiques. Cependant, il faut savoir que le système hollandais a été mis en place grâce à une subvention de plusieurs millions de la Compagnie des Chemins de fer hollandaise. Il ne me semble pas que la SNCB soit disposée à financer le secteur des taxis pour promouvoir ce type de formule. Manifestement, un problème financier se pose à cet égard, l'expérience hollandaise ayant démontré qu'un subventionnement était nécessaire en la matière.

En ce qui concerne l'utilisation systématique de taxis comme mode de transport collectif, je vous signale que la législation belge actuelle en matière de taxi permet d'assurer une certaine forme de transport collectif. En effet, pour le même prix et à condition que les clients soient d'accord entre eux, le taxi peut transporter jusqu'à quatre personnes en même temps. Dans ce cas, d'après le texte réglementaire, les clients doivent trouver entre eux un arrangement pour que le prix de la course mentionné au taximètre soit entièrement réglé à la fin de celle-ci.

Toutefois, pour que le transport collectif par taxi puisse voir le jour, des questions techniques telles que le choix du trajet du taxi en cas de destinations multiples ou telles que les modalités de paiement de la course doivent être étudiées de manière approfondie afin que ce nouveau type de transport par taxi ne tombe pas dans le champ d'application de la législation relative aux services réguliers, aux services réguliers spécialisés et aux services occasionnels repris dans l'arrêté-loi du 30 décembre 1946. Ces questions juridiques sont importantes à régler au préalable car elles déterminent qui, du Gouvernement fédéral ou du Gouvernement régional, est compétent en matière de transport collectif par taxi.

A l'étranger, des expériences françaises, à Lyon, et québécoises ont montré que le transport collectif par taxi pouvait surtout être envisagé dans les entités rurales ou suburbaines. Dès lors, la transposition de ces expériences me paraît impossible à envisager dans la Région bruxelloise limitée administrativement aux dix-neuf communes urbaines.

En ce qui concerne la concertation avec les deux autres Régions, j'ai souhaité, il y a quelques mois déjà, rencontrer les responsables concernés pour tenter de régler la situation absurde que connaissent les taxis bruxellois à l'aéroport de Bruxelles-National, en étant obligés de rentrer sur Bruxelles sans pouvoir charger un seul client qui quitte l'aéroport. Mon appel n'a pas eu beaucoup d'échos, mais il n'est pas nécessaire d'espérer pour entreprendre. Je reprendrai incessamment l'initiative dans ce dossier.

Quoi qu'il en soit, à l'occasion de la réforme de la législation sur les services de taxis de la Région bruxelloise, j'ai inséré dans l'avant-projet d'ordonnance que je suis en train de préparer, le principe du transport collectif par taxi comme modalité particulière de ce mode de transport.

L'inscription de ce principe dans une ordonnance permettra au Gouvernement régional de prendre les dispositions réglementaires nécessaires pour fixer les conditions spécifiques d'exploitation de ce type particulier de transport par taxi. L'intérêt de cette démarche doit encore être perçu par la profession qui, jusqu'à présent, reste attachée à une vision tradition-

nelle du taxi dans la chaîne du transport. (*Applaudissements sur les bancs de la majorité.*)

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

Het incident is gesloten.

QUESTIONS ORALES — MONDELINGE VRAGEN

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

Aan de orde zijn de mondelinge vragen.

Etant donné que certains ont reçu une réponse écrite à leurs questions, celles-ci sont retirées de l'ordre du jour. D'autres questions sont reportées, à la demande de leurs auteurs, à une séance ultérieure.

Aangezien leden op hun vragen een schriftelijk antwoord hebben gekregen, worden ze van de agenda afgevoerd. Op verzoek van de vraagstellers, worden andere vragen tot een volgende vergadering uitgesteld.

QUESTION ORALE DE M. DE GRAVE A M. PICQUE, MINISTRE-PRESIDENT DU GOUVERNEMENT, A M. CHABERT, MINISTRE DES FINANCES, DU BUDGET, DE LA FONCTION PUBLIQUE ET DES RELATIONS EXTERIEURES ET A M. GRIJP, MINISTRE DE L'ECONOMIE, CONCERNANT «LA CAMPAGNE PUBLICITAIRE COMMANDITEE PAR LE GOUVERNEMENT FLAMAND PRESENTANT LA BELGIQUE COMME UN ETAT BICEPHALE DOMINE PAR UNE FLANDRE AYANT BRUXELLES POUR CAPITALE»

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DE GRAVE TOT DE HEER PICQUE, MINISTER-VOORZITTER VAN DE REGERING, TOT DE HEER CHABERT, MINISTER BELAST MET FINANCIEN, BEGROTING, OPENBAAR AMBT EN EXTERNE BETREKINGEN EN TOT DE HEER GRIJP, MINISTER BELAST MET ECONOMIE, BETREFFENDE «DE PUBLICITEITSCAMPAGNE WAARTOE DE VLAAMSE REGERING OPDRACHT HEEFT GEGEVEN EN WAARIN BELGIE WORDT VOORGESTELD ALS EEN TWEELIDIGE STAAT GEDOMINEERD DOOR VLAANDEREN WAARVAN BRUSSEL DE HOOFDSTAD IS»

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

M. Jacques De Grave. — Monsieur le Président, Messieurs les Ministres, Chers Collègues, le problème que j'aborde devait, à mon sens, faire l'objet d'une interpellation aux différents Ministres cités. Le Bureau élargi du Conseil régional a curieusement décrété — sans doute vu son caractère communautaire — qu'il devait rester dans les limites d'une question orale. Pourtant, il s'agit d'une problématique vaste et importante. Jugez-en!

Comme la plupart des Belges, et certainement comme tous les Bruxellois, j'ai été choqué par l'agression caractérisée contre la Région de Bruxelles-Capitale que constitue la campagne publicitaire en faveur de l'investissement en Flandre menée par le Gouvernement flamand et dirigée vers les visiteurs étrangers,

principalement les hommes d'affaires, par le biais d'insertions dans des revues à large diffusion comme *Time Magazine* et dans ce qu'il est convenu d'appeler, dans un jargon professionnel, les *In-Flight Magazines* du type *Passport* de la Sabena ou *Bordflug* de la Lufthansa. Ces magazines sont diffusés partout à travers le monde.

Le Gouvernement flamand, dans la campagne publicitaire qu'il a commanditée, ignore purement et simplement l'existence de la Région de Bruxelles-Capitale en présentant la Belgique comme un Etat bicéphale dominé par une Flandre dont Bruxelles serait la capitale. Ce faisant, il bafoue le prescrit constitutionnel et piétine allègrement les compétences que vous êtes censés exercer tout comme les institutions que vous représentez. L'indignation manifestée par une partie importante du public a d'ailleurs amené la Sabena à suspendre les insertions publicitaires concernées dans ses supports.

Cela a déclenché l'ire de M. Luc Van den Brande à l'encontre de notre compagnie aérienne.

Mais les Bruxellois devaient encore subir une humiliation supplémentaire qui engendre chez eux tristesse et consternation. En effet, il aurait été indiqué et naturel que le Ministre-Président du Gouvernement, censé être le porte-parole légitime de la Région, réagisse vigoureusement à cette propagande tendancieuse et mensongère au lieu de se réfugier dans une simple protestation verbale d'ailleurs passée inaperçue. On aurait aisément pu concevoir que M. le Ministre des Relations extérieures, qui se considère et se présente comme le Vice-Président de la Région, exprime sa réprobation vis-à-vis d'agissements aussi contraires à la notion de loyauté fédérale.

Quant à M. le Ministre de l'Economie bruxelloise, on aurait légitimement pu espérer qu'il intervienne fermement pour défendre les intérêts économiques et financiers de la Région gravement mis en cause par une campagne dont on peut affirmer sans risque d'erreur qu'aux termes de la loi du 14 juillet 1991 sur les pratiques commerciales et sur l'information et la protection du consommateur, autant qu'à ceux de la directive du Conseil des Communautés européennes du 10 septembre 1984 protégeant les intérêts du public face à la publicité trompeuse et ses conséquences déloyales, elle peut être qualifiée de publicité mensongère et trompeuse.

En conséquence du préjudice moral et économique subi par la Région et de l'atteinte portée à son autonomie telle qu'elle se trouve déterminée par la Constitution, il conviendrait donc de réagir de façon beaucoup plus radicale, comme le prévoient d'ailleurs les règles légales en matière de publicité trompeuse. A cet effet et indépendamment de toute autre procédure légale envisagée, je me permets de faire au Gouvernement la suggestion de mesures susceptibles à la fois d'apporter un correctif aux informations erronées diffusées par la Région flamande et de lui en faire supporter le poids financier. Il s'agirait en l'occurrence de déclencher une procédure d'arbitrage devant le Comité de concertation créé pour résoudre les conflits d'intérêt de ce type, afin de démontrer la détermination de la Région de Bruxelles-Capitale devant cet acte de violation, proche de l'abus de droit, des prescrits constitutionnels et de la loyauté et de la fidélité fédérales telles qu'elles ont été récemment définies dans l'article 107ter/bis de la Constitution. Ensuite, voire simultanément, il conviendrait d'intenter une action auprès du tribunal de commerce — il peut s'agir d'une action en cessation — afin de concevoir une communication gouvernementale de la Région de Bruxelles-Capitale de superficie et d'importance égales à des emplacements équivalents à publier dans tous les supports où est parue l'annonce incriminée. Cela constitue la sanction habituelle de ce genre d'agissements trompeurs. Cette communication soulignerait le caractère constitutionnel de Bruxelles, Région à part entière, distincte tant de la Flandre que de la Wallonie.

Cette action auprès du Tribunal de commerce viserait également à réclamer le coût de cette communication gouvernementale à la Région flamande, par voie judiciaire, à titre de dédommagement pour le préjudice moral et économique subi.

En effet, l'homme d'affaires saoudien, japonais ou américain qui lit *Time Magazine* ou qui prend l'avion et qui a décidé de s'installer dans la Région de Bruxelles-Capitale — parce que cette publicité *Flanders star Region in Europe* stipule bien que c'est la capitale de la Flandre et de l'Europe — s'adressera à votre Collègue du Gouvernement flamand, Monsieur le Ministre. Celui-ci, défendant bien entendu les intérêts de sa Région, l'orientera vers Malines, Machelen, Dendermonde ou ailleurs au lieu de l'inciter à s'installer à Evre, dans les zonings industriels dont la viabilité a été assurée par la SDRB.

Le préjudice matériel de cette opération trompeuse est donc, par cet exemple, clairement établi en ce qui concerne la Région de Bruxelles-Capitale.

J'ose donc espérer que le Gouvernement bruxellois examinera favorablement ma proposition dont la motivation essentielle est d'assurer le respect de l'entité régionale bruxelloise ainsi que la dissuasion définitive de tels abus dans le futur.

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

M. Rufin Grijp, Ministre de l'Economie. — Monsieur le Président, Chers Collègues, après de longues recherches, nous pensons avoir mis la main sur la prétendue campagne de publicité dont l'honorable membre a fait mention.

Il s'agit d'un projet d'annonce publicitaire unique par laquelle la Flandre s'efforce d'attirer des investisseurs étrangers. Cette annonce fait également mention de Bruxelles en tant que capitale de la Flandre et de l'Europe. Nous ne parvenons pas à trouver des éléments de nature à faire ressortir la dominance de la Flandre ou à léser les intérêts de Bruxelles.

L'annonce doit être mise au compte de la Flandre et j'estime que nous pouvons en rester là.

M. le Président. — La parole est à M. De Grave pour une question complémentaire.

M. Jacques De Grave. — Monsieur le Président, je voudrais apporter une précision : l'adresse indiquée pour investir dans cette Région incluant la capitale de l'Europe est celle de votre Collègue du Gouvernement flamand. Ces investissements échapperont donc à notre Région.

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

QUESTION ORALE DE M. DUMONT A M. GRIJP, MINISTRE DE L'ECONOMIE, CONCERNANT «LE FONCTIONNEMENT ET L'AVENIR DU TELEPORT»

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DUMONT AAN DE HEER GRIJP, MINISTER BELAST MET ECONOMIE, BETREFFENDE «DE WERKING EN DE TOEKOMST VAN TELEHAVEN»

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

M. Jean-Paul Dumont. — Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, Chers Collègues, en créant avec d'autres

partenaires bruxellois le Téléport, le Gouvernement bruxellois a voulu mettre en commun, à la disposition de toutes les entreprises de la Région, l'accès à toute une panoplie de systèmes de télécommunication avancés et cela sans que ces entreprises aient à consentir d'importants investissements.

Cette ASBL a été installée au *Buro & Design Center* et elle fonctionne notamment grâce à l'aide d'une subvention régionale prévue pour la période de lancement. Celle-ci était de 6 000 000 de francs en 1993 et sera, si ma mémoire est bonne, de 8 millions en 1994.

Vous avez eu l'occasion, Monsieur le Ministre, lors de notre séance du 29 novembre 1993 de répondre brièvement à M. Hasquin à propos de cet organisme. Vous avez essentiellement vanté le modèle que ce service représentait pour d'autres villes et régions et même pour toute l'Europe, et vous avez promis une commercialisation des services pour 1995.

Néanmoins, pour couper l'aile à l'un ou l'autre canard boiteux, je me permets de vous poser quelques questions précises auxquelles je ne doute pas que vous répondrez précisément, et à la localisation. Le choix de l'emplacement est-il judicieux ? La clientèle du *Buro et Design Center* a-t-elle besoin de systèmes avancés de télécommunication ? N'aurait-il pas été préférable d'implanter le Téléport dans un parc scientifique de la SDRB ?

Ensuite, quels sont les services offerts par le Téléport ? Et parmi ceux-ci, lesquels sont le plus utilisés, lesquels paraissent, à l'usage, inutiles ou peu rentables ? Combien d'entreprises ou d'indépendants utilisent les services du Téléport ? Plus particulièrement, puisque vous avez, Monsieur le Ministre, décidé avec moins de moyens d'aider plus d'entreprises et de marquer votre sollicitude plus particulièrement envers les PME qui constituent, ne l'oublions pas, plus de 70 p.c. des entreprises existantes, pouvez-vous nous décrire plus finement comment, et pour combien, et avec quel ratio de rentabilité, ce service est rendu à ces PME ?

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

M. Rufin Grijp, Ministre de l'Economie. — Monsieur le Président, Chers Collègues, à l'époque de sa création, la mission du Téléport était double. D'une part, il devait gérer l'exploitation de services de télécommunication avancés dans le *Buro & Design Center* et, à partir de ce site, étendre progressivement ces services sur l'ensemble du plateau du Heysel. Il était d'ailleurs prévu que cette activité devienne autonome dès la fin de l'année 1994 et prenne la forme d'une société commerciale. D'autre part, le Téléport avait une mission d'intérêt plus général en matière d'information et de formation des PME bruxelloises aux nouvelles technologies de télécommunication.

J'en viens maintenant aux réalisations.

Pour ce qui concerne la mission d'exploitation, tout s'est déroulé normalement au niveau du *Buro & Design Center* où le Téléport a très bien fonctionné durant deux ans. Toutefois, au niveau de l'extension des activités, la RTT, devenue entre-temps Belgacom, s'est opposée à nos projets en dehors du *Buro & Design Center*. Finalement, nous sommes parvenus à un accord avec Belgacom qui reprend cette activité à son compte, avec l'intention de l'étendre au plateau du Heysel.

Je tiens encore à souligner que la cession de l'activité d'exploitation était prévue dès la création du Téléport. Programmée pour la fin 1994, elle a finalement eu lieu dès janvier de cette année. On peut donc affirmer que l'objectif de créer un Téléport autonome sur l'ensemble du plateau du Heysel est pleinement rencontré.

Mais l'important est de regarder vers l'avenir et de voir comment va évoluer le Téléport.

En 1994, il continuera sa mission d'information et de formation sur base du maintien de la coopération du secteur privé et du secteur public.

Compte tenu du développement économique du plateau du Heysel, avec le *Trade Mart* et ses centaines de clients tournés vers l'exportation, avec les extensions et les activités de la Foire Internationale, avec la construction d'un centre de congrès, on peut difficilement contester que ce premier endroit n'était pas bon.

En 1994, compte tenu de la réorientation des activités de Téléport et de la cession de la mission d'exploitation que je viens d'évoquer, la subvention de fonctionnement est de 5 millions.

Les activités du Téléport s'articuleront sur trois axes :

1. Développement de nouvelles initiatives et services de Télécom à d'autres endroits dans la Région. Dans cet axe figure notamment le développement de services « téléportuaires », par exemple dans des endroits stratégiques, comme les parcs industriels ou scientifiques de la SDRB, éventuellement en collaboration avec Belgacom.

2. Formation et information des PME aux nouvelles techniques de télécommunication.

On trouvera ici des séances d'information, de la consultance, des séminaires pour permettre à nos PME de connaître et d'utiliser au mieux les techniques modernes de télécommunications.

3. Le développement de BRUBIZZ, c'est-à-dire la banque de données économiques créée par la Région pour nos PME. Ici Téléport assure un rôle actif de promotion, de consultance, d'assistance et surtout de formation. Depuis le lancement de ce projet, plus de 500 personnes provenant de plus de 380 sociétés bruxelloises ont déjà suivi les sessions de formation organisées par Téléport. Les formations continuent à plein régime et l'agenda du premier semestre prévoit de nouveau plusieurs dizaines de personnes par mois.

Déterminer un ratio de rentabilité par entreprise n'est évidemment pas possible. Si vous tenez absolument à faire des comptes, un premier calcul tout à fait grossier montre par exemple que l'activité de formation dont je viens de parler ne coûte même pas dix mille francs par entreprise.

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

QUESTION ORALE DE M. ADRIAENS A M. GRIJP, MINISTRE DE L'ECONOMIE, CONCERNANT « LES LICENCIEMENTS AU SIEGE BRUXELLOIS DE LA SOCIETE PHILIP MORRIS »

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ADRIAENS AAN DE HEER GRIJP, MINISTER BELAST MET ECONOMIE, BETREFFENDE « DE ONTSLAGEN IN DE BRUSSELSE ZETEL VAN DE MAATSCHAPPIJ PHILIP MORRIS »

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

M. Alain Adriaens. — Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, c'est ce vendredi 4 février que 275 ouvriers et em-

ployés de l'usine de cigarettes Philip Morris, située à Ixelles, ont appris qu'ils allaient perdre leur emploi à brève échéance.

On a là l'exemple même de la fragilité d'une économie basée sur la dépendance de l'extérieur. C'est dans un bureau de New York d'une multinationale qui emploie plus de 160 000 personnes qu'un décideur anonyme a rayé d'un trait de plume l'existence de l'usine ixelloise.

La survenance de cet événement, qui provoquera bien des drames humains en Région bruxelloise, m'incite à vous poser, Monsieur le Ministre, quelques questions sur la position du Gouvernement régional sur ce dossier.

Tout d'abord, la société a-t-elle reçu des aides publiques ces dernières années? Dans l'affirmative, une récupération est-elle envisagée?

Avez-vous pris des contacts avec les responsables de Philip Morris ou envisagez-vous de le faire afin de voir si leur décision ne peut être revue? Le groupe Philip Morris a des activités bien plus larges que les seules cigarettes. Par exemple, n'est-il pas envisageable de reconvertir l'unité ixelloise dans le secteur agro-alimentaire, secteur en expansion de la multinationale, et qui est l'un des 4 pôles développés par Bruxelles-Technopole?

En cas de carence totale de Philip Morris, avez-vous une option pour la réaffectation du site?

La Région peut-elle intervenir d'une quelconque manière dans les négociations du plan social qui ont lieu entre l'entreprise et les représentants du personnel?

Il y a deux ans déjà, M. Galand vous avait interpellé à propos d'une autre entreprise du secteur tabac, située elle à Schaerbeek, et nous avons souligné que la diminution (souhaitable) de la consommation de tabac menacerait à moyen terme la viabilité de telles entreprises. Nous vous avons donc demandé de prendre des dispositions pour soutenir la reconversion des entreprises de ce secteur. Pouvez-vous nous dire quelles dispositions vous avez prises dans ce sens depuis deux ans?

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

M. Rufin Grijp, Ministre de l'Economie. — Monsieur le Président, Chers Collègues, vous soulignez avec raison qu'une fois de plus, nous sommes confrontés à la fragilité d'une économie dont les centres de décision sont situés à l'étranger.

Que la décision de fermeture ait été prise à New York ou à Munich importe peu, elle l'a été par des décideurs qui raisonnent principalement en termes de stratégies économiques d'ensemble, au niveau européen ou même mondial.

Il me paraît important de souligner dans cette circonstance que, tout en n'espérant pas rattraper en quelques années le temps perdu, mon action vise à

— renforcer les entreprises en général et les entreprises enracinées dans le terreau socio-économique bruxellois en particulier;

— favoriser la création d'entreprises au départ d'hommes ou d'équipes porteurs d'un projet valable tant par ses perspectives de marché et de développement que par son appel à la main d'œuvre bruxelloise et à son savoir faire;

— attirer des entreprises qui choisiront Bruxelles non pas tellement pour sa position géopolitique centrale, que par ses atouts propres, dans le cadre d'un partenariat équilibré, basé notamment sur le potentiel scientifique et technologique bruxellois.

J'en viens maintenant aux questions précises.

Les aides publiques :

De 1984 à 1991, Philip Morris n'a pas introduit de dossiers de demande d'aide. En 1991, PM a reçu une prime en capital de 12 600 000 francs accordée dans le cadre d'un investissement de 155 millions de francs dont 131 990 448 francs à Ixelles dans le siège menacé. Cette aide a été accordée en application de la loi du 17 juillet 1959.

Les primes en capital se liquident en quatre tranches annuelles égales. Une première tranche a été liquidée en 1993. Inutile de dire que les trois tranches restantes ne seront pas payées et que la première sera récupérée.

En ce qui concerne le caractère inéluctable de la fermeture; renseignement pris auprès de la société, celle-ci n'envisage aucune reconversion de ses activités à Bruxelles, par exemple dans le cadre de l'industrie alimentaire. Cette option montre une fois encore que les décisions ne tiennent aucun compte des atouts présents à Bruxelles.

Pour ce qui est de la réaffectation du site, la société PM n'est que locataire des bâtiments. Ceux-ci, situés au sein d'un quartier résidentiel ne pourront recevoir que des activités compatibles avec le tissu urbain voisin et les ordonnances et règlements d'urbanisme en vigueur.

Ensuite, vous m'avez posé une question concernant notre intervention dans les négociations entre l'entreprise et les organisations de travailleurs. Les organisations syndicales peuvent compter sur nous si elles désirent une mission de bons offices de notre part. Toutefois, cette question est à poser en premier lieu au Ministre fédéral de l'Emploi et du Travail.

Quant à l'avenir de l'industrie du tabac dans son ensemble, à la demande des organisations syndicales, Philip Morris s'est déclarée prête à participer avec les autres industriels du tabac, à une table ronde nationale sur l'avenir de cette industrie dans notre pays et à Bruxelles.

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

QUESTION ORALE DE M. ZENNER A M. HOTYAT, SECRETAIRE D'ETAT ADJOINT AU MINISTRE-PRESIDENT, CONCERNANT «LE TRANSFERT DE DUJARDIN DANS L'ANCIEN MAGASIN WOLFERS»

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ZENNER AAN DE HEER HOTYAT, STAATSSECRETARIS TOEGEVOEGD AAN DE MINISTER-VOORZITTER, BETREFFENDE «DE OVERBRENGING VAN DUJARDIN NAAR HET PAND WAAR VROEGER WOLFERS WAS GEVESTIGD»

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

M. Alain Zenner. — Monsieur le Président, Monsieur le Secrétaire d'Etat, la presse a récemment annoncé que l'intention du groupe Delvaux, repreneur de l'ancienne maison Dujardin, était d'installer le nouveau Dujardin dans l'immeuble occupé pendant de longues années par le bijoutier Wolfers, au n° 82-84 de l'avenue Louise.

La destination des lieux sera donc modifiée: il ne s'agira plus d'y vendre des articles d'orfèvrerie, mais des vêtements et accessoires pour enfants et bébés.

A lire l'article 9 de la nouvelle ordonnance votée en novembre dernier, modifiant l'ordonnance du 29 août 1991 organique

de la planification et de l'urbanisme, pareil changement de destination ne peut se faire sans permis préalable d'urbanisme.

Jusqu'à l'adoption de cette disposition modificative, seuls les changements d'affectation étaient soumis à permis par l'article 84, par exemple lors de la conversion d'un logement en bureau.

Depuis, d'après ce texte, tout changement quelconque dans l'utilisation ou la destination d'un ou plusieurs locaux nécessite un permis préalable.

Lors de mon intervention à cette tribune en novembre, j'avais attiré l'attention sur le caractère invraisemblable de ces nouvelles restrictions à la liberté individuelle.

Bruxelles est la seule Région où pareil régime est applicable. En Flandre et en Wallonie, l'affectation, l'utilisation et la destination des lieux sont décidées librement par l'occupant.

Ma première question est de savoir si un permis d'urbanisme a été demandé et, s'il a été accordé, éventuellement à quelles conditions, moyennant quelles charges d'urbanisme.

A l'époque, Monsieur le Secrétaire d'Etat, vous aviez justifié votre position en faisant référence à l'exposé des motifs du projet d'ordonnance qui dit que: «certaines modifications d'importance minime peuvent être dispensées de permis préalable en vertu de l'alinéa 2 de l'article 84 ... à certaines conditions.»

J'avais demandé à l'époque, mais en vain, sur quelle base, vous décideriez d'accepter ou non ces dérogations et quelles seraient les conditions auxquelles vous les accorderiez. Je comprenais parfaitement que dans le vif de l'intervention il était peut-être prématuré de vous demander une réponse précise. Ce cas nous amène à vous demander des éclaircissements. Pouvez-vous préciser si les conditions, auxquelles des modifications d'importance minime peuvent être dispensées de permis préalable, ont été fixées depuis lors? Qu'entendez-vous par modifications d'importance minime? Quelles sont les conditions qui s'appliquent dans le cas présent, qui est un cas vivant, qui éclaire l'application de cette ordonnance?

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

M. Robert Hotyat, Secrétaire d'Etat adjoint au Ministre-Président. — Monsieur le Président, je remercie tout d'abord les membres qui restent en séance pour nous accompagner M. Zenner et moi, dans ce débat passionnant que nous poursuivons depuis quelques temps déjà. En effet, par sa question, M. Zenner aborde le même thème pour la quatrième fois. Le 18 novembre 1993, à cette tribune, en réponse à son intervention dans la discussion générale du projet d'ordonnance révisant certains points de l'ordonnance organique de la planification et de l'urbanisme, j'ai déjà eu l'occasion de mettre les choses au point. Malheureusement, M. Zenner était absent. Sa présence lui aurait évité certaines déclarations dans la presse, répétant sa théorie selon laquelle il faudrait un permis d'urbanisme pour modifier une chambre d'enfant en salle de bain et vice-versa. Or, ici même, précisément le 18 novembre, j'avais rappelé la justification de l'amendement déposé lors de la discussion de l'article 84 en 1991: «Sans préjudice de l'application des règlements d'urbanisme, il convient de viser les modifications d'utilisation aboutissant à un changement d'affectation — un logement utilisé comme bureau — et non un changement à l'intérieur d'une même affectation — chambre transformée en salle de bains.»

Je rappelle que le texte voté en novembre dernier, à savoir: «Nul ne peut sans un permis préalable, écrit et exprès du Collège

des bourgmestre et échevins: ... 5° modifier l'utilisation ou la destination de tout ou de partie d'un bien, même si cette modification ne nécessite pas de travaux; on entend par:

a) «utilisation», l'utilisation existante de fait d'un bien non bâti ou d'un ou de plusieurs locaux d'un bien bâti;

b) «destination», la destination d'un bien non bâti ou d'un ou de plusieurs locaux d'un bien bâti, indiquée dans le permis de bâtir ou d'urbanisme, ou à défaut d'un tel permis, l'affectation indiquée dans les plans visés à l'article 2.» Ce texte répondait à un double souci:

D'une part, mettre fin à une interprétation qui ne correspondait manifestement pas à la *ratio legis* de cet article: vous vous souviendrez qu'en mars 1993, à la suite du placement des scellés par la Ville de Bruxelles dans un lunapark, le juge des référés avait considéré que la transformation d'un magasin d'articles de bureau en «lunapark» ne constituait pas une «modification de l'utilisation d'un bien en vue d'en changer l'affectation», considérant que ces deux affectations étaient des affectations commerciales au sens du plan de secteur.

D'autre part, pour rencontrer le souci de certaines communes de pouvoir maîtriser certains changements d'affectation. A titre d'exemple, l'échevin de l'urbanisme d'Uccle, a proposé un règlement communal d'urbanisme — adopté par le conseil communal — qui vise à soumettre à permis aussi bien les spectacles de charme et les lunaparks que les activités du type café-restaurant et même l'ouverture de nuit de commerces de détail.

La préoccupation communale en la matière est donc très importante. A la suite de ce jugement, il était donc apparu nécessaire de modifier le texte de l'ordonnance.

Avant de répondre aux questions posées, je voudrais relever une grave inexactitude dans l'intervention de l'honorable membre. Il est erroné d'affirmer qu'en Wallonie et en Flandre «l'affectation, l'utilisation et la destination des lieux sont décidées librement par l'occupant».

D'une part, il existe dans ces deux Régions, des plans de différents niveaux de précision qui déterminent des affectations ou destinations limitant l'usage de certains biens. D'autre part, ces Régions ont adopté des dispositions visant à soumettre à permis préalable certains changements d'utilisation de bâtiments.

Le 28 juin 1984, le législateur flamand s'est doté d'un décret soumettant à permis préalable des changements d'utilisation de bâtiments dans des hypothèses déterminées par le Gouvernement flamand sur base de critères fixés dans le décret, liés à la fonction principale du bâtiment, à l'impact sur l'environnement et à l'affectation déterminée par les plans ou projets de plans de secteur, ou par les plans généraux d'aménagement. La liste des cas soumis à permis préalable fait l'objet de l'arrêté de l'Exécutif flamand du 17 juillet 1984.

L'honorable membre se reportera utilement au *Moniteur belge* du 30 août 1985 en vertu duquel sont désormais également soumis à permis préalable des changements d'utilisation, dans des hypothèses arrêtées par le Gouvernement wallon sur base de critères énoncés dans le décret, liés quant à eux aux répercussions économiques et sociales, outre à l'impact sur l'environnement et à la fonction principale du bâtiment. C'est à l'article 195/6 du Code wallon que l'on trouve la liste des changements d'utilisation dont question.

Après cette mise au point, j'en viens à l'interprétation de M. Zenner de la notion d'«utilisation existante de fait» qui dépasse manifestement le sens qu'il convient de lui donner en matière d'urbanisme. La question posée à propos de l'installation des nouveaux magasins Dujardin dans l'immeuble

occupé autrefois par le bijoutier Wolfers — installation pour laquelle aucun permis d'urbanisme n'a été introduit — illustre bien cette interprétation excessive.

Il n'y aura manifestement pas de changement de destination de l'immeuble situé 82-84, avenue Louise, puisqu'il s'agira toujours d'un commerce de détail.

Il n'y aura pas plus de changement d'utilisation au sens urbanistique du terme, puisqu'il n'y aura que changement d'utilisation commerciale des lieux, changement que l'ordonnance organique de la planification et de l'urbanisme n'a pas pour objet de réglementer. Il peut y en effet avoir application d'autres législations: permis d'environnement, hygiène, etc.

Il faut donc entendre le changement d'utilisation, visé à l'article 84, § 1^{er}, 5^o, comme le changement de l'utilisation urbanistique de fait des lieux, dès lors qu'aucune destination n'est déterminée par un permis d'urbanisme; ce changement d'utilisation peut évidemment amener un changement de destination/d'affectation par rapport à celle prévue par un plan.

Ainsi, par exemple, à défaut de permis ou de spécification quant à la destination des lieux dans le permis, ce qui peut être le cas pour des permis anciens, exercer une activité de bureau dans un immeuble conçu à l'origine pour du logement constitue un changement d'utilisation urbanistique. Par ailleurs, cela peut être contraire à la destination prévue, en vertu d'un plan, pour la zone dans laquelle l'immeuble se situe.

Autre exemple: transformer un logement unifamilial en kot d'étudiants constitue un changement d'utilisation urbanistique du bien, sans pour autant constituer un changement de destination au sens du glossaire du plan de secteur et du plan régional de développement. Bien entendu, cette transformation pourrait toutefois constituer un changement de destination si les prescriptions d'un plan particulier d'affectation du sol prévoient exclusivement de l'habitation unifamiliale dans la zone.

En revanche, établir un commerce de détail (vente de vêtements) à la place d'un autre commerce de détail (vente de bijoux) ne constitue ni un changement d'utilisation urbanistique ni, *a fortiori*, un changement de destination ou d'affectation.

Pour en revenir à votre dernière question, Monsieur Zenner, un arrêté est en préparation visant à dispenser de permis certaines modifications d'utilisation (urbanistique), ou à en dispenser d'autres de l'avis conforme du fonctionnaire délégué, en fonction des problèmes urbanistiques que ces modifications peuvent générer.

Ainsi, je proposerai notamment au Gouvernement de dispenser de permis l'utilisation partielle d'un logement en bureau (au sens du glossaire du projet de plan régional de développement) pour autant que le bureau constitue l'accessoire de la résidence effective de la personne exerçant l'activité qui nécessite des bureaux, jusqu'à concurrence de 75 m² de superficie planchers et pour autant que cette affectation ne dépasse pas 45 p.c. de la superficie totale du logement. Les mêmes condi-

tions sont envisagées dans le cas où l'on utiliserait partiellement un logement pour une autre activité — commerciale par exemple — mais pour autant que cette activité ne nécessite pas de permis d'environnement — puisqu'un tel permis est exigé, c'est que l'on reconnaît l'existence de nuisances.

Pour conclure, le texte voté en novembre 1993 n'a pas pour objet d'introduire d'in vraisemblables restrictions à la liberté individuelle, comme vous l'affirmez, mais vise tout simplement à doter les autorités régionales et communales, j'y insiste — les règlements adoptés en certaines communes témoignant de leur intérêt en la matière — d'un instrument de contrôle sur les glissements d'affectation ou de destination urbanistique des biens, glissements qui posent problème tout particulièrement en milieu urbain. La nécessité d'un tel contrôle n'a été contestée par personne, ni en 1991, lorsque les quatorze membres de la Commission ont adopté le texte à l'unanimité, ni en 1993 pour le texte nouveau voté à l'unanimité majorité + groupe ECOLO, le PRL n'étant pas présent.

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

M. Alain Zenner. — Monsieur le Président, je remercie le Secrétaire d'Etat de sa réponse fort technique et éclairante. Je souhaiterais en recevoir le texte complet, car le sujet mérite une étude.

M. le Secrétaire d'Etat a répondu en deux parties: d'abord, sur le plan général et théorique, en me décernant un bonnet d'âne, technique à laquelle il recourt quand on lui pose des questions délicates — j'utiliserai simplement ce bonnet d'âne pour le saluer bien bas —; ensuite, sur un plan pratique, en apportant des interprétations dont je me réjouis mais qui ne me paraissent pas conformes au texte légal. Le souci que j'exprimais en novembre visait l'ensemble des questions que posait le texte légal très large. Sans doute aurai-je l'occasion de rediscuter avec vous, Monsieur le Secrétaire d'Etat, de certaines questions que soulève la réponse que vous m'avez fournie.

Quoi qu'il en soit, je me réjouis de constater que l'on sort du carcan invraisemblable de ce texte légal et que l'interprétation administrative se révèle plus tolérante et plus pragmatique. Je suis heureux, je le répète, de pouvoir terminer sur ce constat.

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

— 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 le 4 mars 1994.

Volgende plenaire vergadering, 4 maart 1994.

— La séance plénière est levée à 19 h 05.

De plenaire vergadering is gesloten om 19 u. 05.