Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale

Séance plénière du jeudi 6 juin 1996

SOMMAIRE

Pages

COMMUNICATION 757

INTERPELLATIONS :

— De M. Mohamed Daïf à M. Eric Tomas, Secrétaire d'Etat adjoint au Ministre-Président, concernant « l'exploitation et la rentabilité des services des taxis » 757

— Interpellation jointe de M. Dominiek Lootens-Stael concernant « l'exploitation des services de taxis bruxellois » 757

Discussion. — *Orateurs :* **MM. Mohamed Daïf, Dominiek Lootens-Stael, Robert Garcia, Mostafa Ouezekhti, M. Eric Tomas,** Secrétaire d'Etat adjoint au Ministre-Président 757

— De M. Willem Draps à M. Didier Gosuin, Ministre de l'Environnement et de la Politique de l'Eau, de la Rénovation, de la Conservation de la Nature et de la Propreté publique, concernant « l'utilisation quasi permanente durant l'été 1996 de la piste d'atterrissage 02 à la suite des travaux réalisés sur la piste 25 droite de l'aéroport de Bruxelles-National » 763

Discussion. — *Orateurs ;* **MM. Willem Draps, Alain Adriaens, Jacques De Coster, Benoît Veldekens, Georges Désir, Paul Galand, M. Didier Gosuin,** Ministre de l'Environnement et de la Politique de l'Eau, de la Rénovation, de la Conservation de la Nature et de la Propreté publique 763

— De M. Dominique Harmel à M. Eric André, Secrétaire d'Etat adjoint au Ministre de l'Aménagement du Territoire, des Travaux publics et du Transport, concernant « la politique d'installation d'œuvres d'art dans l'espace public bruxellois » 771

— Interpellation jointe de M. François Roelants du Vivier concernant « les menaces sur un ensemble sculptural avenue de Tervueren » 771

Brusselse Hoofdstedelijke Raad

Plenaire vergadering van donderdag 6 juni 1996

INHOUDSOPGAVE

Blz.

MEDEDELING 757

INTERPELLATIES :

— Van de heer Mohamed Daïf tot de heer Eric Tomas, Staatssecretaris toegevoegd aan de Minister-Voorzitter, betreffende « de exploitatie en de rendabiliteit van de taxidiensten » 757

— Toegevoegde interpellatie van de heer Dominiek Lootens-Stael betreffende « de uitbating van de Brusselse taxidiensten » 757

Bespreking. — *Sprekers :* **de heren Mohamed Daïf, Dominiek Lootens-Stael, Robert Garcia, Mostafa Ouezekhti, de heer Eric Tomas,** Staatssecretaris toegevoegd aan de Minister-Voorzitter 757

— Van de heer Willem Draps tot de heer Didier Gosuin, Minister belast met Leefmilieu en Waterbeleid, Renovatie, Natuurbehoud en Openbare Netheid, betreffende « het vrijwel doorlopend gebruik van de landingsbaan 02 gedurende de zomer 1996 ten gevolge van werken aan de rechterbaan 25 van de luchthaven van Brussel-Nationaal » 763

Bespreking. — *Sprekers :* **de heren Willem Draps, Alain Adriaens, Jacques De Coster, Benoît Veldekens, Georges Désir, Paul Galand, de heer Didier Gosuin,** Minister belast met Leefmilieu en Waterbeleid, Renovatie, Natuurbehoud en Openbare Netheid 763

— Van de heer Dominique Harmel tot de heer Eric André, Staatssecretaris toegevoegd aan de Minister belast met Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer, betreffende « het beleid inzake kunstwerken in de Brusselse openbare ruimten » 771

— Toegevoegde interpellatie van de heer François Roelants du Vivier betreffende « de bedreiging van een beeldhouwwerk aan de Tervurenlaan » 771

Pages

Discussion. — *Orateurs:* **MM. Dominique Harmel, François Roelants du Vivier, Mme Sylvie Foucart, MM. Michel Vandenbussche, Paul Galand, M. Eric André,** Secrétaire d'Etat adjoint au Ministre de l'Aménagement du Territoire, des Travaux publics et du Transport 771

QUESTIONS ORALES:

— De Mme Magdeleine Willame-Boonen à M. Charles Picqué, Ministre-Président du Gouvernement, concernant «l'organisation de la foire aux livres au Heysel et l'intérêt pour l'image de Bruxelles d'un investissement régional» 778

— De Mme Marie Nagy à M. Charles Picqué, Ministre-Président du Gouvernement, concernant «la mise en œuvre de l'accord de coopération relatif à l'implantation du ministère des Affaires étrangères» 778

— De Mme Magdeleine Willame-Boonen à M. Charles Picqué, Ministre-Président du Gouvernement, concernant «le suivi de la motion votée le 26 avril 1996 sur les mesures visant à développer une image internationale de qualité pour Bruxelles» 780

— De M. Dominiek Lootens-Stael à M. Hervé Hasquin, Ministre de l'Aménagement du Territoire, des Travaux publics et du Transport, concernant «les perturbations de l'ordre public qui interviennent dans les transports en commun bruxellois» 780

— De M. Dominiek Lootens-Stael à M. Eric Tomas, Secrétaire d'Etat adjoint au Ministre-Président, concernant «un avis de la Commission permanente de contrôle linguistique sur l'emploi des langues par la Société du Logement de la Région bruxelloise» 781

— De M. Dominiek Lootens-Stael à M. Rufin Grijp, Ministre de la Fonction publique, du Commerce extérieur de la Recherche scientifique, de la Lutte contre l'Incendie et de l'Aide médicale urgente, concernant «la subvention d'entreprises lorsqu'elles jouent le rôle d'attachés commerciaux» 782

INTERPELLATION:

— De M. Marc Cools à M. Hervé Hasquin, Ministre de l'Aménagement du Territoire, des Travaux publics et du Transport, concernant «l'accessibilité de Bruxelles par les camions et les problèmes liés au 'trafic économique'» 783

Discussion. — *Orateurs:* **MM. Marc Cools, Robert Garcia, M. Hervé Hasquin,** Ministre de l'Aménagement du Territoire, des Travaux publics et du Transport 783

Blz.

Bespreking. — *Sprekers:* **de heren Dominique Harmel, François Roelants du Vivier, mevrouw Sylvie Foucart, de heren Michiel Vandenbussche, Paul Galand, de heer Eric André,** Staatssecretaris toegevoegd aan de Minister belast met Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer 771

MONDELINGE VRAGEN:

— van mevrouw Magdeleine Willame-Boonen aan de heer Charles Picqué, Minister-Voorzitter van de Regering, betreffende «de organisatie van de boekenbeurs op de Heizel en het belang van een investering van het Gewest voor het imago van Brussel» 778

— Van mevrouw Marie Nagy aan de heer Charles Picqué, Minister-Voorzitter van de Regering, betreffende «de uitvoering van het samenwerkingsakkoord betreffende de vestiging van het ministerie van Buitenlandse Zaken» 778

— Van mevrouw Magdeleine Willame-Boonen aan de heer Charles Picqué, Minister-Voorzitter van de Regering, betreffende «de opvolging van de 26 april 1996 goedgekeurde motie over de maatregelen om Brussel een goed internationaal imago te geven» 780

— Van de heer Dominiek Lootens-Stael aan de heer Hervé Hasquin, Minister belast met Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer, betreffende «het verstoren van de orde in het Brussels openbaar vervoer» 780

— Van de heer Dominiek Lootens-Stael aan de heer Eric Tomas, Staatssecretaris toegevoegd aan de Minister-Voorzitter, betreffende «een advies van de Vaste Commissie voor Taaltoezicht aangaande het taalgebruik door de Brussels Gewestelijke Huisvestingsmaatschappij» 781

— Van de heer Dominiek Lootens-Stael aan de heer Rufin Grijp, Minister belast met Openbaar Ambt, Buitenlandse Handel, Wetenschappelijk Onderzoek, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp, betreffende «het subsidiëren van bedrijven als handelsattachés» 782

INTERPELLATIE:

— Van de heer Marc Cools tot de heer Hervé Hasquin, Minister belast met Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer, betreffende «de bereikbaarheid van Brussel voor vrachtwagens en de problemen in verband met het 'economische verkeer'» 783

Bespreking. — *Sprekers:* **de heren Marc Cools, Robert Garcia, de heer Hervé Hasquin,** Minister belast met Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer 783

PRESIDENCE DE M. ARMAND DE DECKER, PRESIDENT
VOORZITTERSCHAP VAN DE HEER ARMAND DE DECKER, VOORZITTER

— *La séance est ouverte à 14 h 30.*

De vergadering wordt geopend om 14 u. 30.

M. le Président. — Je déclare ouverte la séance du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale du jeudi 6 juin 1996.

Ik verklaar de vergadering van de Brusselse Hoofdstedelijke Raad van donderdag 6 juni 1996 geopend.

COMMUNICATION — MEDEDELING

M. le Président. — Chers Collègues, par lettre du 6 juin 1996, M. Lemmens fait part de sa décision de siéger dorénavant en tant qu'élu indépendant.

Par lettre du 6 juin 1996, M. Roland Frippiat fait également part de sa décision de siéger dorénavant en tant qu'élu indépendant.

Bij brief van 6 juni 1996 heeft de heer Lemmens kennis gegeven van zijn beslissing om voortaan als zelfstandige zitting te hebben.

Bij brief van 6 juni 1996 heeft de heer Frippiat eveneens kennis gegeven van zijn beslissing om voortaan als zelfstandige zitting te hebben.

INTERPELLATIONS — INTERPELLATIES

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

Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATION DE M. MOHAMED DAIF A M. ERIC TOMAS, SECRETAIRE D'ETAT ADJOINT AU MINISTRE-PRESIDENT, CONCERNANT «L'EXPLOITATION ET LA RENTABILITE DES SERVICES DES TAXIS»

INTERPELLATION JOINTE DE M. DOMINIEK LOOTENS-STAEL CONCERNANT «L'EXPLOITATION DES SERVICES DE TAXIS BRUXELLOIS»

Discussion

INTERPELLATIE VAN DE HEER MOHAMED DAIF TOT DE HEER ERIC TOMAS, STAATSSECRETARIS TOEGEVOEGD AAN DE MINISTER-VOORZITTER, BETREFFENDE «DE EXPLOITATIE EN DE RENDABILITEIT VAN DE TAXIDIENSTEN»

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER DOMINIEK LOOTENS-STAEL BETREFFENDE «DE UITBATING VAN DE BRUSSELSE TAXIDIENSTEN»

Bespreking

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

M. Mohamed Daïf. — Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, Chers Collègues, contrairement à certains, j'ai exercé la profession de taximan en tant que chauffeur et exploitant pendant plusieurs années et je constate que le rôle du taxi, en tant qu'instrument de la mobilité urbaine, n'est plus à démontrer; par certains de ses aspects, on ne peut nier qu'il est un service d'utilité publique au profit de la collectivité.

La matière est aujourd'hui régionalisée par la loi spéciale du 12 janvier 1989 relative aux institutions bruxelloises, modifiée par la loi spéciale du 9 mai 1989. Toutefois, certains aspects de la matière relèvent encore formellement ou pratiquement de l'autorité fédérale, ce qui réduit, Monsieur le Ministre, les possibilités qui vous sont offertes d'améliorer le fonctionnement de ce secteur.

Votre prédécesseur a fait adopter par ce Conseil l'ordonnance d'avril 1995 visant à assurer une plus grande transparence. Depuis votre entrée en fonction, vous vous efforcez de la mettre en application, tout en tenant compte des préoccupations du secteur, notamment de sa rentabilité. Cette rentabilité ne dépend pas uniquement du nombre de taxis qui devrait être de mille unités.

Je me permets de vous rappeler, Monsieur le Ministre, qu'en 1989, septante-sept plaques ont été accordées par l'Agglomération aux grandes écuries qui les ont vendues aussitôt au prix fort.

Bien que cette pratique n'ait plus cours aujourd'hui, il va de soi que ce genre de spéculation n'a pas arrangé les choses dans le secteur.

Actuellement, il y a 1 410 taxis. Cela signifie que 1 700 chauffeurs au moins sont actifs. A raison de 27 500 francs de taxe annuelle, ces taxis apporteraient 38 775 000 francs à la Région.

L'ordonnance d'avril 1995 impose aux exploitants et aux chauffeurs certaines exigences afin d'améliorer la visibilité et l'image de marque des taxis bruxellois : elle impose un nouveau spoutnik, généralisé et obligatoire depuis le 15 avril 1996; elle limite au blanc ou au noir la couleur des taxis. Cette disposition est appliquée depuis juillet 1994; elle dote les taxis d'une imprimante délivrant une facture détaillée; elle exige que le taximètre; soit visible, que le véhicule soit en bon état et de bonne présentation; et que la tenue des chauffeurs soit correcte.

Certes, ces mesures sont nécessaires, je n'en disconviens pas, mais sont-elles suffisantes ?

Monsieur le Ministre, j'attire votre attention sur une série de questions relatives à la profession et qui influencent la rentabilité ou les conditions sociales des travailleurs de ce secteur.

Tout d'abord, la discrimination endémique dont sont victimes les taximen bruxellois, les empêchant de charger à l'aéroport national de Bruxelles-Zaventem.

Ensuite, l'absence d'une fiscalité adaptée aux particularités du secteur et de la prise en compte de celui-ci lors de l'adoption de certaines mesures. Ainsi, la taxe sur le diesel dont étaient

exonérés les transporteurs routiers, mais qui est bien due par les chauffeurs de taxis. Certainement, cette matière ne relève pas de vos attributions. Mais, Monsieur le secrétaire d'Etat, des contacts ne pourraient-ils être pris pour tenter de dégager des solutions ?

Les problèmes de la sécurité et de la formation: les chauffeurs de taxis sont exposés à des aggressions parfois mortelles. La Région a mis en œuvre une formation à la sécurité; ne faudrait-il pas l'étendre et veiller à son application ? Je souhaiterais également connaître les possibilités que M. le secrétaire d'Etat pourrait mettre en œuvre pour améliorer la formation professionnelle des chauffeurs.

La situation sociale des chauffeurs de taxis est souvent précaire. La plupart doivent travailler au moins 12 heures par jour pour pouvoir bénéficier d'un salaire décent. Certains chauffeurs travaillent au pourcentage, d'autres au forfait. De plus, certains chauffeurs sont victimes de racisme et de xénophobie de la part de certains exploitants du service des taxis ainsi que de certains centraux de radios.

En ce qui concerne le stationnement, les emplacements sont en nombre très limité ou totalement inexistants dans certaines zones de la Région de Bruxelles-Capitale, où se trouve une clientèle importante, par exemple à l'hôtel SAS, à l'Hilton, au centre Borchette, devant les abattoirs d'Anderlecht. De plus certains emplacements sont mal situés ou manquent de visibilité.

Le pouvoir communal qui, est autonome en cette matière, refuse de collaborer. J'ai adressé personnellement des courriers aux bourgmestres concernés, dont certains sont membres de cette honorable assemblée, leur demandant d'augmenter, de modifier ou de réserver de nouveaux emplacements. Leur réponse s'avère régulièrement négative. Comment peut-on assurer, dans ce cas, la rentabilité et, par ailleurs, assurer un meilleur service d'utilité publique ?

Comment comptez-vous gérer ce problème ?

J'aimerais aussi connaître le nombre de domiciliations d'exploitants et chauffeurs dans les communes bruxelloises afin de sensibiliser les autorités communales aux besoins de leurs administrés.

J'en arrive à la fraude. Il y a plusieurs façons de frauder. Je vais en citer quatre:

— Le travail au noir; c'est-à-dire, les chauffeurs non déclarés.

— Les fausses limousines. Je me permets de vous rappeler qu'à ce jour, le service taxis n'a encore livré aucune «autorisation limousine» car il n'y a pas encore d'arrêtés d'exécution.

Or, chaque autorisation de limousine apporterait à la Région 27 500 francs par an au titre de taxe régionale. De plus, ces limousines pourraient être mieux contrôlées. M. le Secrétaire d'Etat peut-il me dire quand les arrêtés d'exécution seront prêts ?

— Les fausses plaques, dites «chocolat», c'est-à-dire, les taxis périphériques.

Actuellement, ils sont, au moins, une centaine, à travailler dans la Région de Bruxelles-Capitale. Ces taxis prennent la clientèle des exploitants bruxellois.

La prolifération d'un autre service de transport rémunéré, notamment auprès des agences de voyage ou de certains hôtels.

Vous comprendrez aisément, Monsieur le Secrétaire d'Etat, qu'on doit combattre efficacement ces types de fraude et autres, pas uniquement pour la rentabilité, qui est le but recherché, mais aussi pour la création d'emplois, dans le cadre du respect de la loi.

Dès lors, Monsieur le Secrétaire d'Etat, quels sont les moyens énergiques que vous allez utiliser pour stopper ces fraudes ? Et quelles seraient d'autres pistes à envisager qui pourraient contribuer à la rentabilité de la profession ?

L'assurance professionnelle constitue le problème le plus grave que rencontre la profession. En effet, la plupart des compagnies d'assurances refusent de couvrir les taxis. Je me permets de vous rappeler, Monsieur le Secrétaire d'Etat, que la prime exigée, uniquement en RC, est au moins de 100 000 francs, pour un seul taxi, par an. Cette prime peut augmenter jusqu'à 150 pour cent.

Or, si un exploitant n'est pas assuré, il ne peut pas travailler. C'est donc le droit au travail qui est méprisé, ignoré, par les compagnies d'assurances. Ce droit est garanti par la Constitution.

Il me semble, par ailleurs, que l'autorité fédérale compétente en cette matière doit prendre ses responsabilités. A cette fin, j'ai demandé à un député socialiste d'interpeller le Ministre fédéral compétent.

Voilà, Monsieur le Secrétaire d'Etat, les principaux problèmes que connaît la profession. Pour que celle-ci soit rentable, une nouvelle politique dynamique et sociale est nécessaire. Pourrais-je connaître votre opinion sur ces différentes questions ? *(Applaudissements sur les bancs socialistes.)*

De Voorzitter. — De heer Lootens-Stael heeft het woord voor het ontwikkelen van zijn toegevoegde interpellatie.

De heer Dominiek Lootens-Stael. — Mijnheer de Voorzitter, de heer Daïf heeft een aantal vragen gesteld over de rendabiliteit van de taxi's in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De heer Daïf heeft het in dit verband onder meer over problemen die de taxichauffeurs zouden ondervinden in verband met de fiscaliteit, hun veiligheid, de fraude en de beroepsverzekering. Wat deze thema's betreft, kunnen er weinig of geen problemen zijn, althans toch niet voor een bepaald gedeelte van de taxichauffeurs.

Om deze stelling te onderbouwen zou ik willen verwijzen naar een controle die in de nacht van vrijdag 29 op zaterdag 30 maart door de Brusselse politie werd gehouden bij de taxichauffeurs die die avond op vier stationeringsplaatsen voor taxi's in Brussel-stad op klanten stonden te wachten.

Het resultaat van deze controle was gewoonweg verbazingwekkend. Volgens persberichten zouden van de 44 gecontroleerde chauffeurs 30 zwartwerkers zijn. De Dienst van Douane en Accijnzen stelde vast dat twee taxi's reden op stookolie in plaats van op diesel. Vijftien chauffeurs werden geverbaliseerd door de gewestelijke controledienst op taxi's omdat hun papieren niet in orde waren. Als klap op de vuurpijl bleken drie van deze taxichauffeurs gezocht te zijn voor een of ander misdrijf. Steeds volgens de pers, en ik herhaal, steeds volgens de pers, want anders word ik hier weeral voor racist uitgekreten, zouden er zich onder de 44 gecontroleerden zegge en schrijven drie Belgen hebben bevonden. Al de anderen waren vreemdelingen, meestal Marokkanen of Turken. Dat is een belangrijke en tegelijk revelerende vaststelling die te lezen stond in *La Dernière Heure, Le Soir, Vers l'Avenir* en *Het Laatste Nieuws* van 2 april jongstleden.

Zoals u ziet, dames en heren, zijn de problemen van fiscaliteit voor een bepaald deel van de betrokken sector niet echt een groot probleem, ik zou zelfs zeggen helemaal geen probleem.

Ik kan mij bovendien ook moeilijk inbeelden dat de veiligheid, een ander probleem dat de vorige interpellant ter sprake bracht, voor een deel van deze specifieke groep een groot probleem zou kunnen zijn. Een welbepaald gedeelte, en ik wil hier zeker niet veralgemenen voor de hele sector noch voor een welbepaalde volksgroep, speelt immers onder één hoedje met de criminelen. Ik wil er in dit verband de vergadering wel aan herinneren dat bij de vreemdelingenrellen die Brussel sinds enkele jaren teisteren, het naar verluidt een aantal allochtone taxichauffeurs zijn, die er met hun radio's in slagen om in een minimum van tijd hun volksgenoten massaal te mobiliseren om rellen te schoppen, en kat en muis te spelen met de ordehandhavers. Het is bekend dat deze vreemdelingenrellen dikwijls ontstaan wanneer de politie tot controles overgaat waarbij drugscriminelen betrokken kunnen zijn, die op deze wijze aan de interpellaties van de politie kunnen ontsnappen.

Mme Françoise Carton de Wiart. — Monsieur le Président, les propos qui viennent d'être tenus ont-ils un lien avec l'interpellation sur les taxis ?

Mme Michèle Carthé. — Ce n'est pas une combinaison, vous faites un amalgame !

De heer Dominiek Lootens-Stael. — De vraag rijst dus in hoeverre een deel van de taxiwereld door de onderwereld is geïnfiltreerd, niet alleen door de drugscriminelen, maar door de Brusselse maffia in het algemeen.

Wat hier ook van moge zijn, de reputatie van de Brusselse taxi's is ver beneden het vriespunt gezakt, zoals de krantekoppen in de pers geregeld bevestigen. Op 19 april jongstleden titelde *Het Nieuwsblad* nog het volgende: «Taxi-wereld blijft jungle»; *Het Volk* schreef: «Het blijft rommelen in de taxiwereld».

Mijnheer de Staatssecretaris, het is duidelijk dat de Brusselse taxiwereld dit imago niet zal kwijtgeraken zolang deze sector niet volkomen uitgezuiverd zal zijn van alle malafide en criminele elementen. Daarom is het inderdaad nodig om een systematisch en streng toezicht te houden op de naleving van de wetgeving inzake fiscaliteit, exploitatie, en alle mogelijke vormen van fraude.

De ordonnantie van 27 april 1995, mijnheer de Staatssecretaris, geeft u heel wat mogelijkheden om van de taxidienst een gezonde en eerbare sector te maken, om er een dienst van openbaar nut van te maken in de ware betekenis van het woord.

Artikel 6 van deze ordonnantie bepaalt dat een vergunning pas wordt afgegeven na een onderzoek van de aanvrager op zijn solvabiliteit en zijn zedelijk gehalte. De administratieve diensten kunnen in dit kader onderzoeksopdrachten vervullen. De regering kan voorwaarden vastleggen inzake zedelijkheid, beroepsbekwaamheid en solvabiliteit.

M. Mohamed Daïf. — Les chauffeurs de taxis doivent être en possession d'un certificat de bonnes vie et mœurs.

De heer Dominiek Lootens-Stael. — Artikel 7 biedt een hele waaier van mogelijkheden om een vergunning te weigeren of een hernieuwing te weigeren, onder meer als de exploitant de ordonnantie niet naleeft, indien het voertuig niet verzekerd is, indien de exploitant de sociale en boekhoudkundige wetgeving niet naleeft, indien hij niet voldoet aan de voorwaarden inzake zedelijkheid en solvabiliteit enzovoort.

Artikel 12 bepaalt zelfs dat door een met redenen omklede beslissing van de regering vergunningen op elk ogenblik kunnen worden ingetrokken of geschorst indien de bepalingen van de ordonnantie niet worden nageleefd.

Zoals u ziet, mijnheer de Staatssecretaris, staat u een hele waaier van maatregelen ter beschikking om van de taxisector een eerbare sector te maken. De vraag is alleen maar in hoeverre van deze maatregelen het afgelopen jaar gebruik werd gemaakt. Dat is dan ook de vraag die ik u wens te stellen: wat heeft u tot nu toe ondernomen om op dit stuk effectief iets te organiseren.

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

De heer Robert Garcia. — Mijnheer de Voorzitter, namens de SP-fractie sluit ik mij aan bij de interpellatie van collega Daïf. De Brusselse taxiwereld heeft in het verleden ook steeds onze bijzondere aandacht gekregen.

Een van de kernproblemen van de Brusselse taxiwereld is de rendabiliteit. Om deze rendabiliteit te herstellen, mijnheer de Staatssecretaris, is een veelzijdige actie nodig, want de crisis in deze sector is niet alleen conjunctureel, maar hoofdzakelijk structureel. Het gebrek aan traditie van macro-economisch denken in de sector moet ondervangen worden door een beleid dat wel een dergelijke dimensie bevat. Vraag en aanbod zijn uit balans.

Wat de vraagzijde betreft, is er onmiskenbaar een dalende vraag naar taxi's vanwege het publiek.

Hoewel ter zake nauwelijks wetenschappelijk onderzoek is verricht, kunnen wij naar analogie met buitenlandse studies wel veronderstellen dat de toenemende mobiliteit, een steeds groter wordend autobezit bij jongeren en de aanschaf van meer dan een wagen in eenzelfde gezin, de vraag naar taxidiensten fel heeft doen slinken. Tegenover deze dalende vraag is het aanbod nagenoeg hetzelfde gebleven, met dien verstande dat het gebrek aan rendabiliteit een veroudering van het wagenpark heeft teweeggebracht, waardoor de taxi's minder comfortabel zijn dan mag worden verwacht. Hierbij aansluitend hebben de marginale werkvoorwaarden voor taxichauffeurs waarop ik nog terugkom, steeds meer marginale werknemers naar dit beroep gebracht. Kortom alle ingrediënten voor een structurele crisis zijn aanwezig.

De ordonnantie van 1995 bevat wel enkele elementen om deze neerwaartse spiraal te doorbreken. Ik denk hierbij onder meer aan de kwaliteitsnormen die voor toekomstige voertuigen zijn ingevoerd. De herkenbaarheid van de Brusselse taxi's via de Spoutnik en de verhoogde beroepskennis van nieuwe chauffeurs zullen eveneens bijdragen tot het herstellen van de vertrouwenscrisis tussen het publiek en de taxisector. Toch vertoont deze ordonnantie nog veel lacunes.

Trouwens de oplossingen voor deze sector kunnen niet allemaal in legislatieve initiatieven worden gevat.

De studie-Van Dijck, u welbekend mijnheer de Staatssecretaris, wijst op de noodzaak om nieuwe publieksgroepen te sensibiliseren om frequenter gebruik te maken van taxivervoer. De mogelijkheden binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn hiervoor aanwezig. Hierbij denk ik aan de in Nederland zo succesvolle trein-taxi-formule, waarover ik u graag, indien u hiervoor interesse mocht hebben, later uitgebreider kan informeren. In de provincie Antwerpen werd in het kader van de veiligheidsactie Wodca ter bestrijding van het rijden onder invloed van alcohol een taxichequesysteem bedacht, waarbij dankzij sponsoring en een inspanning van de taxisector zelf, taxiritten met een reductie van 20 procent werden aangeboden aan een vooral jonger uitgaanspubliek.

Kunnen deze voorbeelden ons niet inspireren om in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een initiatief te nemen dat de arbeidsintensieve taxisector ten goede komt? Zou er bijvoorbeeld tussen de GOMB en vertegenwoordigers van de taxiwe-

reld geen overleg kunnen plaatsgrijpen om een mobiliteitsplan uit te werken? Zou er vanuit de administratie geen initiatief kunnen worden genomen om een éénheidscheque, al dan niet met reductie, in te voeren, verplicht geldig in alle Brusselse taxi's? De gehandicaptenorganisaties hebben enkele jaren geleden zelf een voorstel gelanceerd voor het invoeren van een taxichequesysteem. Zou dit voorstel niet opnieuw kunnen worden bekeken? Zou er geen gecoördineerde actie kunnen worden ondernomen tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, de OCMW's van de 19 gemeenten en de taxisector zelf om een éénheidsformule te vinden voor het taxitransport van minder mobiele personen?

Wat de aanbodzijde betreft, biedt het weldra hernieuwen van de vergunningen de mogelijkheid om elementen met malafide praktijken uit de sector weg te saneren. Mocht de sector zelf aandringen op het verder reduceren van het aantal taxi's tot de beoogde verhouding van 1 taxi per 1 000 inwoners in ons gewest dan kan het voorbeeld van het Canadese Quebec ons misschien enige inspiratie aanreiken. De sector zelf heeft daar een fonds gecreëerd dat de nodige middelen bijeenbracht om het overtallig aantal vergunningen terug te kopen, zodat het evenwicht tussen vraag en aanbod wordt hersteld. Ook hierover, mijnheer de Staatssecretaris, kan ik u de nodige informatie en documentatie bezorgen. Al deze voorstellen behelzen een begeleiding en opvolging vanuit de overheid en kunnen mogelijk uw toekomstig beleid inspireren.

Vaak worden de vigerende praktijken van taxiverkeer tussen Zaventem en het Brussels Gewest en omgekeerd als tegenstrijdig met de wet omschreven. Ik wijs erop dat de organisatie van taxidiensten een regionale of plaatselijke aangelegenheid is. Zaventem ligt in het Vlaams Gewest en de plaatselijke taxireglementering ressorteert dan ook onder de bevoegdheid van de gemeente Zaventem en de toeziende overheid. Het is dus niet aan de Brusselse regering om zich uit te spreken over een taxireglement omdat wij hiervoor niet bevoegd zijn.

De heer Guy Vanhengel. — Zeer juist.

De heer Robert Garcia. — De reductie van 25 procent bij aanschaf van een retourbiljet is niet enkel goedgekeurd door de bevoegde instanties van de gemeente Zaventem, maar de wettelijkheid ervan werd eveneens bevestigd door uitspraken van rechtbanken waarvan ik het vonnis voor elke geïnteresseerde ter beschikking hou.

Trouwens vanuit het Brussels Hoofdstedelijk Gewest worden gelijkaardige initiatieven genomen die door niemand betwist worden! Indien men het niet mogen opladen van passagiers door Brusselse taxi's als problematisch ervaart, wil ik er graag op wijzen, dat dit wel mag mits er een voorafgaande afspraak is gemaakt met een klant en dat het niet-mogen aanschuiven op de taxistandplaats te Zaventem voor elke taxi geldt die geen vergunning heeft voor de gemeente Zaventem. Noch taxi's van Vilvoorde, Namen, Charleroi, Leuven, Antwerpen of Brussel enzovoort mogen aanschuiven op de standplaatsen te Zaventem. Van discriminatie tegenover Brusselse taxi's kan hier dus niet worden gesproken.

Tevens is er het probleem van de taxi's van gemeenten buiten het Brussels Gewest die voornamelijk binnen het Brussels Gewest actief zijn. Dergelijke praktijk kan elke saneringspolitiek in ons gewest doorkruisen. Zo zou ons onder andere een doorgedreven controle van de rittenbladen van ongeveer 30 te Drogenbos ingeschreven taxi's, ons hoogstwaarschijnlijk enige klaarheid brengen.

Hiervoor is echter samenwerking met het Vlaams Gewest vereist. Een samenwerkingsakkoord om illegale taxipraktijken in beide gewesten te bestrijden dringt zich dus op. Naast de onduldbare activiteit van taxi's van buiten het Brussels Gewest op het hoofdstedelijke grondgebied, is er ook nog steeds de aanwezigheid van een harde kern van taxipiraten met vergunning in het Brussels Gewest, die actief zijn op de luchthaven van Zaventem. Sommige gedragen zich ronduit misdadig. Talloze incidenten schaden het imago van heel de taxiwereld. De Brusselse autoriteiten zijn in het verleden bijzonder laks opgetreden tegen gerechtelijk veroordeelde taxipiraten te Zaventem. Sanering is echt nodig.

Ik kan de Staatssecretaris meedelen dat de provincie Vlaams-Brabant als toeziende overheid bereid is om samen met het Brussels Gewest maatregelen tegen wederzijdse taxipiraterij te bespreken.

Een ander knelpunt betreft de sociale voorwaarden waaronder Brusselse taxiwerknemers worden tewerkgesteld. Recente controles hebben nog maar eens bevestigd wat ik in het verleden reeds heb aangeklaagd en wat door de toenmalige Staatssecretaris beaamd werd: illegale werkvoorwaarden zijn eerder een regel dan een uitzondering. In het voorstel van ordonnantie dat ik in de vorige legislatuur heb ingediend werd een link gelegd tussen het aantal taxivoertuigen en het aantal aangegeven RSZ-dagen.

Zou het niet opportuun zijn om dit voorstel samen te hernemen temeer omdat het toenmalig adviescomité dit voorstel heeft goedgekeurd?

Graag sta ik nog even stil bij de beroepsopleiding voor de Brusselse taxichauffeurs. Nadat de sociale partners van de taxisektor besloten hadden een beroepsopleiding voor taxichauffeurs in te richten, en hiervoor een beroep deden op de VDAB en FOREM, werd er in de vorige legislatuur een initiatief genomen waarbij aan kandidaat taxichauffeurs de mogelijkheid werd geboden een (beroeps)opleiding te volgen georganiseerd door de administratie die onder de bevoegdheid van de Staatssecretaris valt. Indien wij beide opleidingen met elkaar vergelijken — duur van de vorming bij VDAB en FOREM bedraagt 240 lesuren, duur van de opleiding bij de administratie bedraagt 26 lesuren — is het overduidelijk dat het hier twee totaal verschillende opleidingen betreft. De opleiding verzorgt door de administratie is de naam beroepsopleiding niet waardig en levert geenszins volwaardige, voor de markt direct inzetbare taxichauffeurs af. Men dient hier dus eerder te spreken van een « voorbereidende cursus » tot het examen. Om hieromtrent meer duidelijkheid te scheppen naar kandidaat-taxichauffeurs toe, lijkt het mij dan ook aangewezen het begrip « beroepsopleiding » te vervangen door « voorbereidende cursus ». Ik weet, mijnheer de Staatssecretaris, dat het hier om een zeer complex dossier gaat. Het is niet altijd mogelijk om belangen van taxigebruikers, taxi-chauffeurs in loondienst, zelfstandige taxichauffeurs, taxiuitbaters en de belangen van taxicentrales met elkaar te verzoenen. In heel dit debat wordt wel eens vergeten dat de taxi/passagier centraal hoort te staan. De invoering van een taximeter met rekeninguittreksel is zeker een goede zaak en verschaft de consument meer duidelijkheid.

Ik dank de Staatssecretaris voor zijn aandacht en wens hem veel succes in dit dossier. Ik hoop dat de door mij gedane suggesties bij de interpellatie van de heer Daïf en mijn studie over dit probleem tijdens de vorige legislatuur onze verdere samenwerking in dit dossier kunnen stimuleren. *(Applaus op de socialistische banken en bij de VLD.)*

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

M. Mostafa Ouezekhti. — Monsieur le Président, Monsieur le Secrétaire d'Etat, Chers Collègues, je souhaite me joindre à l'interpellation de M. Daïf à propos de l'exploitation des services de taxis pour présenter quelques idées qui nous sont

chères ainsi que pour obtenir quelques informations sur des aspects que je souhaite voir éclaircis.

Nous considérons que, dans notre ville, la politique des déplacements doit être conçue de façon à ce que les habitants et les touristes puissent se déplacer facilement à un coût modéré. Une ville conviviale où il fait bon vivre doit offrir des modes de transport efficaces. Le taxi est ainsi compris comme un complément intéressant aux transports en commun et au vélo pour éviter le recours généralisé à la voiture individuelle. C'est pourquoi nous soulignons l'importance et l'utilité du secteur des taxis.

Cette vision des choses, vous la partagez, Monsieur le Secrétaire d'Etat, du moins théoriquement, car vous présentez ce point de vue dans l'exposé des motifs du projet d'ordonnance relative aux services de taxis et de location de voitures avec chauffeur de février 1995. Mais qu'en est-il dans la pratique ? Je constate que la population bruxelloise pourrait faire davantage appel aux services de taxis si une meilleure coordination était organisée entre les emplacements de taxis et les arrêts des transports en commun et des mesures d'encouragement à l'utilisation des taxis étaient prises. L'usage de la voiture privée devient de plus en plus étendu car des alternatives crédibles ne sont pas développées de manière coordonnée dans le secteur des taxis et des transports en commun.

Ma première question porte donc sur la campagne de promotion que vous comptez réaliser cette année.

Votre projet définit-il le public prioritaire auquel cette campagne est destinée ? Quels supports prévoyez-vous ?Quel est le montant des dépenses ? Quels sont les types de dépenses ? Avec qui avez-vous conclu des contrats ? A quel article budgétaire avez-vous imputé ces montants ?

Deuxième question : des contacts ont-ils été pris, dans le cadre de la préparation de cette campagne, avec les associations des usagers des transports en commun ou avec des organismes de défense des consommateurs ; Dans l'affirmative, lesquels ?

Ma troisième question concerne l'avancement des négociations avec les communes pour les emplacements des taxis. Vous souhaiteriez davantage d'emplacements, et les communes ne vous les accordent pas. Pouvez-vous m'expliquer les divergences qui vous opposent aux communes ?

En ce qui concerne les licences d'exploitation des taxis arrivant à expiration fin juin 1996, comptez-vous les renouveler sous la même forme ou profiterez-vous de cette occasion pour y insérer des modifications ? Si oui, lesquelles ?

Pour terminer, j'en reviens à l'application de l'ordonnance de 1995, notamment des articles 17 et 28. Avez-vous proposé au Gouvernement une définition, comme le prévoit l'article 17, des conditions d'exploitation des services de location de voitures avec chauffeur. Où en est le règlement général relatif à l'exploitation des services de taxis et des limousines que prévoit l'article 28 de cette même ordonnance ?

L'utilisation judicieuse des taxis en complément aux transports en commun doit contribuer à la baisse du trafic automobile à Bruxelles, qui constitue de plus en plus une plaie pour les habitants. Une politique de déplacements est un enjeu majeur de la ville. Elle conditionne la maîtrise de la pollution, la sécurité, l'activité économique, l'esthétique urbaine et donc l'habitabilité de notre capitale. *(Applaudissements sur les bancs ECOLO.)*

M. Le Président. — La parole est à M. Tomas, Secrétaire d'Etat.

M. Eric Tomas, Secrétaire d'Etat adjoint au Ministre-Président. — Monsieur le Président, Chers Collègues, tout d'abord, je remercie les intervenants pour l'attention qu'ils portent au secteur des taxis dans notre Région, secteur extrêmement important dans lequel un travail considérable doit être réalisé.

L'interpellation de M. Daïf témoigne de sa connaissance de la problématique des taxis dans notre Région et a retenu toute mon attention. Je souhaite lui apporter les précisions suivantes.

En ce qui concerne la desserte de l'aéroport national, il est utile de rappeler que les taxis de la Région peuvent y charger des clients, pour autant que l'offre de service soit prédéterminée par une demande de l'usager. Vu les tarifs avantageux autorisés dans la Région, certains exploitants de taxis bruxellois ont déjà compris l'intérêt de communiquer à la clientèle leurs numéros de téléphone. Cette pratique, intéressante tant pour l'usager que pour le secteur, sera d'autant plus performante que la qualité du service rendu par le vrai taxi bruxellois sera élevée. M. Daïf a précisé les efforts de la Région en ce sens. Ces taxis sont facilement identifiables par le consommateur, vu la présence du répétiteur lumineux sur le toit des véchicules, le nouveau spoutnik. Sont garantis, entre autres, l'identification du véhicule, l'affichage des tarifs et l'impression d'un reçu justificatif.

Au niveau de la taxe compensatoire des accises sur l'utilisation du diesel par les taxis, je constate que la démarche du Gouvernement fédéral va à l'encontre de la politique menée dans d'autres pays européens. Ceux-ci procèdent en effet à l'exonération partielle des droits d'accises prélevés sur l'utilisation du gasoil pour cette activité essentielle à la mobilité générale dans les grandes villes. J'ai donc adressé un courrier en ce sens au Ministre des Finances, Philippe Maystadt.

Le département Formation professionnelle du service régional des taxis dispense actuellement 26 heures de cours aux candidats. Cette formation comporte, outre des notions de topographie, de législation, de droit social, etc., des cours de prévention en matière de sécurité. Il entre dans mes intentions de permettre aux anciens du métier d'avoir accès à cette formation bien spécifique.

Il me semble également nécessaire de mobiliser régulièrement les centraux téléphoniques, afin de standardiser les réflexes liés à la mise en œuvre des procédures enseignées en cas d'incident.

En complément des cours existants, j'envisage de faire donner une formation à bord d'un véhicule déjà acquis dans ce but par l'administration, afin de permettre aux candidats d'améliorer leurs connaissances pratiques par l'utilisation du taximètre, de l'imprimante et des feuilles de route, tout en développant leur sens de l'orientation dans la ville.

L'amélioration de la situation sociale des chauffeurs de taxi est intimement liée à l'éradication du travail au noir dans le secteur. J'ai la ferme intention de poursuivre les actions menées à ce sujet, comme la récente opération nocturne dont la presse a largement fait écho.

Ces actions doivent évidemment couvrir tous les modes d'exploitation à caractère frauduleux, tels que les fausses limousines et les taxis non immatriculés dans la Région, aussi appelés « plaques chocolat ».

On peut déjà constater que cette dernière catégorie est en perte de vitesse, grâce à l'installation des répétiteurs lumineux sur le toit des taxis agréés, qui permet de distinguer les véritables taxis des autres aux endroits de stationnement dans la Région.

Il est certain que le nombre d'emplacements présente un déficit chronique par rapport au nombre de taxis et que l'adaptation des besoins aux places offertes doit être revue. Toutefois, je crois que certains objectifs en la matière pourraient être atteints en concertation avec les autorités communales et je

m'efforce d'agir en ce sens, même si — plusieurs orateurs l'ont signalé — certaines de ces autorités ne sont pas toujours sensibles à nos arguments, ce que je regrette.

Pour le secteur, le corollaire le plus important par rapport au nombre d'emplacements est la qualité ou le degré d'attractivité lié à la localisation des emplacements. Je pense en particulier à l'impact que pourrait avoir une meilleure desserte des grands palais au Heysel ou du Centre Borchette de la Commission européenne. En soirée, après la fermeture des commerces locaux, la desserte du centre ville pourrait être fortement améliorée par la seule réutilisation des zones de livraison par les taxis. C'est dans cet esprit que divers contacts ont été pris et seront poursuivis par mon Cabinet.

Afin de sensibiliser les autorités communales à l'importance du secteur, l'honorable membre me demande la répartition des domiciliations par commune des 2 900 chauffeurs recensés par l'administration. Je lui transmettrai ces chiffres par écrit dans les meilleurs délais.

Ter attentie van de heer Lootens-Stael wens ik ten eerste te zeggen dat ik in verband met de controles van eind maart al heb geantwoord in het kader van een vorige interpellatie.

Ten tweede, wijs ik erop dat ik legalist ben en dus de wetten, decreten, ordonnanties en reglementen wens te respecteren.

Ten derde, elke keer dat ik door mijn administratie op de hoogte wordt gebracht van erge feiten, volgt er een intrekking van de exploitatievergunning. Op mijn voorstel zijn al drie van deze vergunningen ingetrokken.

Ten vierde, alle exploitatievergunningen lopen af op 30 juni van dit jaar. De administratie is bezig met het opvragen van alle nodige documenten aan de taxichauffeurs. Geen enkele exploitant zal een nieuwe vergunning krijgen als hij niet in orde is met alle documenten.

Chaque fois que des faits graves sont portés à ma connaissance par l'administration, je suis l'avis de cette dernière, et l'autorisation d'exploitation est retirée au chauffeur qui a commis des faits graves. Le renouvellement de toutes les autorisations d'exploitation venant à échéance le 30 juin est contrôlé par l'administration, et l'autorisation ne sera renouvelée que pour les exploitants de taxis qui auront rentré tous les documents nécessaires.

Ter attentie van de heer Garcia wens ik volgende preciseringen te geven.

In zijn inleiding heeft de heer Garcia verwezen naar de veroudering van het wagenpark en de vermindering van het comfort die hiervan het gevolg kan zijn.

Ondanks de moeilijke economische omstandigheden waarmee de taxisector geconfronteerd wordt, blijkt dat de gemiddelde ouderdom van het wagenpark van jaar tot jaar gunstig evolueert: in 1994 waren 65 procent van de voertuigen minder dan 7 jaar oud en nu zijn 70 procent van de voertuigen minder dan 7 jaar.

Twee elementen spelen hierbij een rol: ten eerste, de bepalingen van de ordonnantie die alle mogelijke financieringsmethodes, waaronder de leasing, toelaten, ten tweede, de vaak uitgesproken wil van de overheid om een maximum ouderdom voor de voertuigen in overleg met de taxiwereld vast te stellen.

Het nieuwe adviescomité voor taxi's en verhuurde voertuigen met chauffeur zal volgende maand hierover een advies moeten uitbrengen in het kader van de besprekingen van de uitvoeringsbesluiten van de ordonnantie van 27 april 1995.

Nieuwe initiatieven zoals de trein-taxi-formule en het taxichequesysteem voor jongeren interesseren mij zeker en vast, maar zulke experimenten veronderstellen dwingende maatregelen inzake prijzen van de ritten. In ons Gewest loopt een experiment — beperkt tot de gemeente Ukkel — dat de verplaatsingen van oudere mensen wil bevorderen.

Experimenten als die in Antwerpen en in Nederland waarnaar verwezen werd, hebben zin als ze als eerste doelstelling hebben de verbetering van de rentabiliteit in het kader van een actieve doelneming aan de algemene mobiliteit.

Wat het voorstel in verband met de bestrijding van zwartwerk betreft, wijs ik erop dat de administratie, naast de controle op het terrein, de RSZ-aangiften onderzoekt van alle houders van een vergunning om een taxidienst te exploiteren in het kader van de verplichte verlenging van de vergunningen vóór 30 juni 1996.

Bovendien voorzien de uitvoeringsbesluiten van de ordonnantie in de vaststelling van een minimum aantal gebruiksdagen voor de voertuigen, overeenkomstig het begrip «openbaar nut» inzake taxi's. Dit aantal zal worden vastgelegd in overleg met de sector in het adviescomité en zal als referentie dienen voor de RSZ-aangifte per voertuig in dienst.

Wat de mogelijke samenwerking met het Vlaams Gewest betreft, om de taxipiraten in Zaventem en in ons Gewest te bestrijden heb ik twee overwegingen:

1. Indien de controle en de repressie, zoals ze nu in Brussel-Nationaal georganiseerd zijn niet alleen de Brusselse taxi's — die thans dank zij de nieuwe Spoetnik heel goed identificeerbaar zijn — maar ook de echte »piraten» zouden betreffen en indien een goede samenwerking tussen de Brusselse taxi's en de taxi's van Zaventem zou ontstaan, zal het aanbod op de luchthaven eindelijk beter en voldoende zijn en zal de piraterij *de facto* verdwijnen.

2. Het blijkt uit de elementen die ik aan de heer Daïf heb uiteengezet dat de zogezegde *plaques chocolat* in ons Gewest aan het verdwijnen zijn. De Spoetnik is trouwens een doeltreffend middel om de laksheid van de gemeenten buiten Brussel inzake de afgifte van de exploitatievergunningen te bestrijden.

Ik zal de verschillende aspecten inzake beroepsopleiding vandaag niet behandelen, daar ik hierop aan de heer Garcia in het kader van zijn schriftelijke vraag nummer 39 grondig geantwoord heb.

Ik wens evenwel het geachte raadslid te informeren dat het aantal personeelsleden in de Taxidienst van het BUV al lang stabiel is en dat enkel de controledienst in 1992 versterkt werd omdat dit broodnodig was.

Wat de verloren voorwerpen betreft, zal het voorstel om een dergelijke dienst binnen de administratie in het licht van de menselijke en technische beschikbaarheden en prioriteiten worden onderzocht. Ik vind het opportuun hier te herhalen dat alle Brusselse taxi's uitgerust zijn met een printer die een kassabonnetje met de identificatie van het voertuig afgeeft. Hiermee kan de klant via het groene nummer van de administratie met de chauffeur contact opnemen in geval van een probleem of van een verloren voorwerp.

Enfin, je voudrais dire à M. Quezekhti que j'ai prévu une campagne de promotion pour le secteur des taxis. J'ai annoncé que cette campagne serait établie en concertation au sein de la Commission consultative, après que le secteur se soit mis en ordre. Un des éléments indispensables était évidemment l'installation du nouvel indicateur lumineux obligatoire, ce qui est le cas aujourd'hui.

Un article budgétaire prévoit ces dépenses mais il n'y a pas, à l'heure actuelle, de contrat à ce niveau. Cette campagne de

promotion pourra être organisée avec les représentants des usagers ou des consommateurs, lesquels siègent au sein de la Commission consultative.

J'ai déjà répondu à la question concernant les relations avec les communes. Le renouvellement des licences est en cours et une quantité importante sera soumise bientôt au Gouvernement. Ces licences sont renouvelées pour cinq ans; administrativement, elles pourraient perdurer dans le temps au-delà de ces cinq ans, pour autant qu'après ce délai, les exploitants de taxis présentent à nouveau les documents administratifs pour un renouvellement.

Enfin, concernant la réglementation du secteur des limousines, je pense également que nous sommes prêts, en Commission consultative, à aboutir aux arrêtés d'application, en concertation avec les représentants des sociétés de taxis ou des exploitants de taxis, d'une part, et avec les exploitants de limousines, d'autre part. Les points de vue sont parfois convergents, parfois divergents mais j'essaie d'obtenir, au sein de cette Commission consultative, sinon une unanimité, du moins un large consensus.

Je pense, Monsieur le Président, avoir ainsi répondu aux questions essentielles qui m'ont été posées.

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

M. Mohamed Daïf. — Monsieur le Président, si je suis heureux que ce problème de notre Région ait retenu l'attention de mes Collègues, je regrette que certains d'entre eux aient fait un amalgame dans ce domaine.

Par ailleurs, je tiens à remercier M. le Secrétaire d'Etat de l'intérêt qu'il témoigne à ce secteur et des réponses claires qu'il nous a fournies aujourd'hui. De même, je salue sa démarche, je veux parler du contact qu'il a établi avec le Comité de concertation et les représentants de la profession. Je pense qu'il sera très attentif à leur avis, lequel l'aidera à voir clair dans la profession.

Je vous remercie, Monsieur le Secrétaire d'Etat.

M. le Président. — Les incidents sont clos.

De incidenten zijn gesloten.

INTERPELLATION DE M. WILLEM DRAPS A M. DIDIER GOSUIN, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA POLITIQUE DE L'EAU, DE LA RENOVATION, DE LA CONSERVATION DE LA NATURE ET DE LA PROPRETE PUBLIQUE, CONCERNANT «L'UTILISATION QUASI PERMANENTE DURANT L'ETE 1996 DE LA PISTE D'ATTERRISSAGE 02 A LA SUITE DES TRAVAUX REALISES SUR LA PISTE 25 DROITE DE L'AEROPORT DE BRUXELLES-NATIONAL»

Discussion

INTERPELLATIE VAN DE HEER WILLEM DRAPS TOT DE HEER DIDIER GOSUIN, MINISTER BELAST MET LEEFMILIEU EN WATERBELEID, RENOVATIE, NATUURBEHOUD EN OPENBARE NETHEID, BETREFFENDE «HET VRIJWEL DOORLOPEND GEBRUIK VAN DE LANDINGSBAAN 02 GEDURENDE DE ZOMER 1996 TEN GEVOLGE VAN WERKEN AAN DE RECHTER BAAN 25 VAN DE LUCHTHAVEN VAN BRUSSEL-NATIONAAL»

Bespreking

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

M. Willem Draps .— Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, à l'occasion d'une récente interpellation en séance de la Commission de l'Infrastructure de la Chambre des Représentants, le Ministre fédéral des Transports a enfin confirmé officiellement que la piste principale d'atterrissage 25 droite de l'aéroport de Bruxelles-National sera fermée à tout trafic du 1er août au 5 septembre 1996 afin d'en renouveler le tarmac et les dispositifs de balisage. C'est bien compréhensible qu'un grand aéroport subisse des travaux d'entretien.

Ce qui est moins explicable, c'est que l'on choisisse comme solution de diversion l'utilisation de la piste 02 durant la période estivale, très chargée en matière aéronautique: de nombreux vols supplémentaires s'ajoutent au trafic régulier. Cette piste 02 est très bruyante et dangereuse; elle survole des communes de l'Est de la Région de Bruxelles Capitale: Watermael-Boitsfort, Auderghem et Woluwe-Saint-Pierre, ainsi que d'autres zones à haute densité de population en Régions flamande et wallonne.

La piste 02 n'est utilisée actuellement que lors de conditions météorologiques et climatiques exceptionnelles; le fait de l'utiliser à concurrence de 400 à 500 atterissages par jour, soit à la moyenne d'un atterrissage toutes les deux minutes, est susceptible de compromettre gravement la tranquillité dans tout l'Est de Bruxelles, durant la période estivale, que nous espérons clémente.

Le Ministre de l'Environnement a donc le devoir de se préoccuper de ce dossier, comme il l'a déjà fait; dossier qui risque d'encore beaucoup faire parler de lui.

Normalement, la procédure d'atterrissage n'est utilisée que pendant des périodes restreintes; par vents du nord et du nord-est, une utilisation permanente de cette piste pertubera gravement l'équilibre qui subsiste aujourd'hui entre les différentes pistes.

Il s'agit de quartiers fortement habités qui existaient avant même la construction de l'aéroport. Malgré l'explosion du trafic aérien de ces dernières années, durant le temps des travaux, contrainte à laquelle on ne peut se soustraire, il y aurait moyen d'organiser d'autres mesures de déviation du trafic. Nous avons déjà eu l'expérience durant l'été 1991, pour des raisons à peu près similaires; durant une période limitée, la piste 02 fut utilisée de manière intensive. Le moins que l'on puisse dire c'est que cette expérience s'est révélée catastrophique pour l'ensemble des riverains de l'itinéraire d'approche concerné.

Je ne rentrerai pas dans les détails des solutions alternatives; le débat est technique, pour des spécialistes, sur base de plans. Sachons seulement que des solutions existent.

J'ai appris avec satisfaction que le Gouvernement régional venait de prendre officiellement position dans ce dossier, notamment en s'insurgeant contre la réouverture permanente annoncée de la piste 02. Il semble, toutefois, que la Région bruxelloise, — comme les deux autres d'ailleurs et les communes concernées, — ait été mise devant le fait accompli. Le Ministre fédéral a annoncé que, dès la désignation de l'entrepreneur adjudicataire, la Régie des Voies aériennes lancerait une campagne d'information — c'est un minimum — auprès de l'ensemble des instances concernées et qu'une coordination étroite serait assurée afin de limiter la gêne pour les riverains au strict minimum.

Après avoir effleuré le problème, Monsieur le Ministre, j'en arrive aux questions plus précises.

— Le Gouvernement régional, et son Ministre de l'Environnement, ont-ils été associés à cette procédure de concertation avec le Ministre fédéral des Transports et la Régie des Voies aériennes? Ou s'agit-il uniquement de vœux pieux exprimés par votre Collègue fédéral des Transports?

— Une concertation s'est-elle établie entre les autorités aéroportuaires, les Régions et les administrations communales concernées?

— Le Ministre envisage-t-il d'organiser, pour Bruxelles, une répercussion de cette information auprès de toutes les parties prenantes?

A côté des communes, il y a aussi des associations, comme l'Union belge contre les nuisances des avions (UBCNA). Cette association qui suit le dossier de fort près, comme on peut le voir dans la presse, a rappelé fermement qu'elle s'opposait à cette utilisation permanente de la piste 02 durant mois d'août et les premiers jours du mois de septembre. L'UBCNA regroupe de nombreuses communes bruxelloises et de la périphérie, ainsi que des riverains adhérant à titre individuel; elle a également demandé au Ministre fédéral d'arrêter un plan alternatif, plus rationnel, d'utilisation des pistes de l'aéroport de Bruxelles-National, sans gêner les zones à forte densité de population. Elle propose l'utilisation de la piste 25 gauche pour les atterrissages et de la piste 02 pour les décollages.

Effectivement, on se souviendra de la nouvelle disposition constitutionnelle, reconnue par l'article 23, 4°, de la Constitution: elle reconnaît à tous les Belges le droit à un environnement sain. Ce ne sera incontestablement pas le cas, en matière de bruit, dans l'Est de Bruxelles durant cet été. La Régie des Voies aériennes et le Gouvernement fédéral semblent faire preuve de très peu d'imagination pour rencontrer ce problème.

Selon un article du *Soir*, Monsieur le Ministre, vous envisageriez de décentraliser certains vols, temporairement, vers des aéroports de province. Cela pourrait être une solution pour des vols de nuit, souvent non réguliers et/ou de transport de frêt. Le Gouvernement régional peut-il s'engager à défendre cette position?

J'aimerais connaître plus précisément l'attitude que vous comptez défendre vis-à-vis du Gouvernement bruxellois ainsi que vis-à-vis du Ministre fédéral des Transports quant aux restrictions techniques que vous semblez vouloir apporter à sa ligne de conduite. *(Applaudissements sur divers bancs.)*

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

M. Alain Adriaens. — Monsieur le Président, Chers Collègues, le Ministre de l'Environnement se rappellera peut-être qu'à deux reprises déjà (en mai 1990 et mars 1995) je l'avais interrogé sur les problèmes causés par le survol de la Région de Bruxelles-Capitale par les avions à destination ou en provenance de Zaventem. Si c'est bien le Ministre de l'Environnement qui doit nous protéger du bruit, pour le cas des avions, la problématique est complexe: les mesures à prendre ne dépendent pas directement de la Région, mais bien plus du Ministre fédéral. Chaque fois, en conséquence, vos réponses se terminaient par des promesses de négociations avec les autorités fédérales.

Avec les années qui passent, nous devons bien constater que la situation ne s'améliore guère. Les investissements consentis à Bruxelles-National multiplient le nombre de survols de l'espace aérien au-dessus de la Région de Bruxelles.

C'est évidemment en été, avec les départs en vacances, que les vols sont les plus nombreux et que les nuisances sonores sont le plus désagréablement ressenties par les habitants: en cherchant un peu de fraîcheur, ils ouvrent leurs fenêtres au grondement des quadriréacteurs qui passent. Or, c'est ce moment que choisissent les autorités aéroportuaires pour fermer une piste principale et, en conséquence, faire passer un nombre considérable de vols au-dessus des communes du sud et de l'est de Bruxelles, comme l'a bien fait remarquer M. Draps.

De toute évidence, la stratégie adoptée depuis quelques années ne s'est guère révélée payante. Ce sont, en fait, les communes qui, fédérées au sein de l'UBCNA (Union belge contre les nuisances aériennes) ont fait l'essentiel de la pression pour que l'on respecte la tranquillité de leurs administrés. Leurs efforts n'ont pas engendré les effets souhaités; les promesses, fort vagues, des Ministres successifs des Communications, de M. Dehaene à M. Di Rupo, ne furent guère suivies d'effets. Ces derniers temps, c'est le Ministre Daerden qui a imaginé des réglementations qui devraient améliorer la situation. Toutefois, ces propositions sont encore fort floues et, à mon avis, ne paraissent pas à même de résoudre les problèmes. Des idées comme celle d'accorder un quota de bruit par opérateur m'inquiètent d'ailleurs plus qu'elles ne me rassurent.

Je suis étonné de voir, dans le communiqué de l'Exécutif du 31 mai, jour où devait avoir lieu l'interpellation remise à ce jour, que l'Exécutif soutient cette formule de quota de bruit; cela me semble inquiétant et j'aimerais obtenir une explication du Ministre sur cette idée. Admettre une certaine quantité de bruit que devraient se partager les compagnies aériennes ne me paraît pas constituer une lutte pro-tranquillité.

Si nous voulons réellement protéger les Bruxellois, non seulement du bruit mais aussi des risques d'accidents liés au survol de zones densément habitées, il suffirait que soient prises trois mesures, finalement assez simples.

1° Appliquer strictement la loi et faire respecter l'interdiction de survol prévue par l'arrêté royal de 1958. Ce simple respect de la loi protégerait déjà beaucoup de Bruxellois. Il me semble inadmissible que la Régie des Voies aériennes, pour des raisons souvent bassement commerciales, accorde des dérogations par centaines. L'extension de ce périmètre de protection aux zones plus densément habitées de l'est de l'agglomération bruxelloise serait évidemment un idéal, mais difficile à obtenir à court terme. Je crois cependant que nous devons nous battre pour essayer de l'obtenir.

2° Le sommeil des citoyens doit être respecté entre des marges horaires allant de 22 ou 23 heures et 6 ou 7 heures du matin, selon la radicalité des propositions. En effet, la notion de tapage nocturne doit être valable pour tous, y compris pour les compagnies aériennes, même pour les transports de fret malgré leur désir de travailler la nuit pour des raisons de rentabilité. En conséquence, la seule possibilité est la fermeture de l'aéroport à ces heures nocturnes, comme c'est d'ailleurs le cas pour tous les aéroports situés près d'un grand centre urbain en Europe.

3° Afin de soutenir l'utilisation de matériel moderne et moins bruyant, il faut être très exigeant: interdiction des avions les plus bruyants à Zaventem et alourdissement significatif des «écotaxes» qui, déjà, frappent les avions les plus bruyants. Ce n'est certainement pas ECOLO qui critiquera la logique de taxes proportionnelles aux nuisances; ici aussi, cette logique d'écotaxes s'impose de plus en plus. Mais, il faut évidemment que les montants de ces taxes soient réellement dissuasifs et donc proportionnés aux bénéfices engrangés par certains utilisants de vieux coucous fort bruyants et dangereux, pour augmenter leurs bénéfices.

En dehors de ces trois règles simples, tout ce qui pourrait être proposé ne serait que des demi-mesures déplaçant les problèmes plutôt que de les résoudre. Ces dernières années, nous avons trop souvent assisté à des luttes fratricides entre des communes qui se battaient surtout pour renvoyer les nuisances chez les voisins plutôt que de les supprimer. Le fait que le combat de l'UBCNA ait été un peu «confisqué» par une seule personne, qui en faisait un combat parfois personnel et trop publicitaire, n'a peut-être pas contribué à la solidarité intercommunale et à l'avancement de ce dossier.

Aussi, au-delà de la demande réitérée au Gouvernement de négocier fermement avec le Fédéral pour faire comprendre que les Bruxellois sont excédés par l'absence de mesures concrètes en matière de survol aérien, je pensais dans un premier temps, la semaine dernière en particulier, suggérer de voter tous ensemble, en conclusion de ces interpellations, une motion qui traduit la ferme volonté de notre Assemblée de voir rapidement avancer les choses. Depuis lors, l'Exécutif a émis un communiqué semblant effectivement manifester sa volonté de faire pression sur le Ministre fédéral des Communications pour que les choses bougent enfin. Je ne sais si cela suffira ou si mes Collègues estiment important que notre Assemblée aussi émette un message clair de désir de changement.

M. Guy Vanhengel. — Oui. Si. Ja.

M. Alain Adriaens. — Bien. Nous pourrons peut-être décider de déposer une motion dans ce sens.

Je crois qu'il faudrait que cela bouge sinon nous verrons sans doute se concrétiser une idée qui commence à circuler : que les habitants de Bruxelles aillent bloquer les voies d'accès à l'aéroport de Zaventem pour que certains comprennent que l'on ne peut éternellement mépriser autant de citoyens.

M. le Président. — Vous proposez l'illégalité ?

M. Alain Adriaens. — Ce n'est pas moi qui la propose. Je demande si les communiqués de l'Exécutif et nos motions suffiront pour faire bouger les choses. Dans le cas où nous n'obtenons pas cette efficacité, peut-être les citoyens bruxellois iront-ils bloquer les voies d'accès de l'aéroport, sans doute dans l'illégalité mais certainement dans la légitimité. En effet, depuis bien longtemps, les autorités fédérales méprisent leur droit élémentaire à une certaine tranquillité. *(Applaudissements sur les bancs ECOLO.)*

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

(M. Jan Béghin, Premier Vice-Président, remplace M. Armand De Decker au fauteuil présidentiel)

(De heer Jan Béghin, Eerste Ondervorzitter, vervangt de heer Armand De Decker als Voorzitter)

M. Jacques De Coster. — Monsieur le Président, Chers Collègues, en lisant la presse la semaine passée, j'ai constaté que le Gouvernement avait anticipé sur l'interpellation de cet après-midi puisqu'on y apprend que le Conseil des Ministres de jeudi dernier s'est penché sur la question et a officiellement déterminé une position et un mode d'action dans le très complexe problème des nuisances diverses occasionnées aux Bruxellois par l'aéroport de Zaventem.

Je suppose, Monsieur le Ministre, que nous aurons l'occasion de vous entendre expliciter cette position dans votre réponse.

Comme l'a souligné M. Draps, la problématique des nuisances occasionnées par l'aéroport vient par ailleurs d'être relancée par la nouvelle que nous avons apprise récemment de mise hors service de la piste d'atterrissage dite 25 droite, du 1er août au 5 septembre, pour cause de travaux. La solution de remplacement envisagée ou décidée par la RVA étant d'utiliser la célèbre piste 02, célèbre en tout cas pour les habitants du sud-est de Bruxelles. Il s'agit en effet d'une très mauvaise solution pour tous les habitants de cette partie de Bruxelles qui va amener le survol à basse altitude — 300 mètres — d'environ 400 avions par jour, soit un toutes les deux ou trois minutes, nuit et jour.

Etant donné la période concernée, le mois d'août en l'occurrence, mois des fortes chaleurs et donc des fenêtres ouvertes, vous pouvez envisager l'« enfer » que vont connaître les quelque 100 000 personnes qui sont concernées par cette décision.

Selon certains spécialistes, il paraît cependant que d'autres schémas d'utilisation des pistes, moins gênants pour les riverains, seraient possibles. Je ne suis pas à même de prendre position dans cette discussion technique, mais je signale que, lors d'un récent débat qui a eu lieu à ce sujet à la Commission de l'Infrastructure et des Communications de la Chambre, le Ministre fédéral des Transports, M. Daerden, a mis en doute ces schémas alternatifs mais a promis d'organiser à son cabinet un débat entre les personnes concernées, la RVA, l'UCL, les organisations représentant les riverains, avant même que le choix définitif des pistes de substitution soit arrêté.

J'ignore si cette réunion a déjà eu lieu et si vous pouvez, Monsieur le Ministre, me donner des informations à ce sujet mais si elle n'a pas encore eu lieu, il serait hautement souhaitable que la Région bruxelloise y participe par l'entremise du Ministre concerné ou de son représentant.

J'aimerais également, Monsieur le Ministre, obtenir des informations sur les résultats des travaux de la table ronde, c'est-à-dire du groupe de travail consultatif informel mis sur pied par le Ministre Daerden et auquel, je crois, est conviée la Région bruxelloise.

Cela dit, la problématique des nuisances, et particulièrement des nuisances sonores causées par l'aéroport de Zaventem, dépasse largement la période du prochain mois d'août et dépasse largement la zone géographique concernée dans ce cas-ci.

La récente conférence de presse des comités d'habitants du nord de Bruxelles le confirme à suffisance.

Nous savons malheureusement qu'à cause de la position géographique, de la disposition des deux pistes principales et des vents dominants qui obligent les avions à décoller vers Bruxelles, l'aéroport de Zaventem retera toujours un fusil de chasse à deux canons, collé contre la tête des Bruxellois, comme le qualifiait le magazine *Ville et Habitants* dans une récente étude.

Il est clair, par ailleurs, que les objectifs de la RVA et de BATC, qui souhaitent rentabiliser le plus vite possible les 25 ou 27 milliards qui viennent d'être investis, n'amélioreront pas la situation. Rappelons qu'il est question d'ici 2005 de doubler le trafic du fret, de développer le trafic des courriers nocturnes et de tripler le trafic passagers.

La logique économique s'oppose ici à la logique sociale.

Rappelons — je regrette que M. Vanhengel ait quitté la séance — que c'est en 1984 que le Ministre De Croo lance l'opération de modernisation de l'aéroport. Le maître d'œuvre n'en sera pas, cependant, le partenaire logique, la Régie des Voies aériennes, mais une société mixte constituée de toutes pièces, la Brussels Airport Terminal Company (BATC), dont le capital, étayé par la RVA — 47,5 pour cent des parts —, mais largement constitué par une série de sociétés privées — BBL, Générale, Kredietbank — trouve sa traduction sur le terrain par une privatisation des activités les plus lucratives de l'aéroport. Par sa position, la BATC est en mesure d'accorder les concessions des magasins aéroportuaires et des emplacements publicitaires à des sociétés qui lui appartiennent.

A la RVA ne restent que les activités non rentables, la sécurité, la météo, les services techniques et d'incendie, et la police du ciel.

Cela dit, il est évident que l'aéroport de Zaventem, à côté des nuisances qu'il apporte, est également un agent économique

extrêmement important pour notre Région et que les quelque 18 000 emplois qu'il procure doivent incontestablement peser dans le débat qui nous occupe et nous inciter à la prudence vis-à-vis de mesures radicales qui sont proposées par certains, telles que la fermeture complète de l'aéroport pendant la nuit, l'augmentation des prix du carburant pour les avions délivré à l'aéroport — qui est actuellement de 5,5 francs le litre —, ou encore la diminution du poids maximum des avions à 150 tonnes.

Les autorités responsables doivent cependant prendre toutes les mesures possibles pour améliorer la situation, et, à cet égard, il faut heureusement constater que les choses bougent de manière significative, puisque, le Ministre fédéral des Transports a annoncé, en réponse aux interpellations du 22 mai dernier, la rédaction et la toute prochaine mise en vigueur de cinq textes législatifs répondant à une stratégie d'ensemble destinée à réduire le problème des nuisances sonores.

Il s'agit de majorer les redevances pour les avions les plus bruyants, de préciser et d'augmenter la liste des appareils bruyants interdits pendant la nuit, de rendre plus efficaces les modes de sanction des infractions et d'établir des quotas de décibels alloués aux compagnies aériennes pour les vols de nuit.

Notre groupe souhaite, par ailleurs, à l'instar du Gouvernement régional semble-t-il, que d'autres dispositions soient envisagées qui, sans mettre en péril l'emploi et l'activité économique de l'aéroport, amélioreraient très sensiblement le sort des Bruxellois concernés. Il s'agit d'interdire tout survol des zones les plus urbanisées et donc de la capitale, de prolonger vers l'Est la piste 25 L de manière à la transformer en plate-forme d'envoi principale, ce qui éviterait aux avions qui décollent d'effectuer tout survol de la Région bruxelloise. Il s'agit ici, et j'y insiste, d'une solution technique, d'ailleurs souhaitée par la RVA, qui nécessiterait certes un investissement financier important, mais qui réglerait une très grande partie des problèmes de nuisances pour notre Région.

Comme on l'a déjà souligné, il s'agit de mener une politique de décentralisation des activités et par exemple des vols de charters vers les aéroports de province.

Reste enfin le vaste problème d'une éventuelle extension supplémentaire de l'aéroport et de la construction d'un Zaventem *bis* dans un site plus approprié, tel celui de Chièvres.

Monsieur le Ministre, mes Chers Collègues, la problématique des nuisances sonores dues à l'aéroport de Zaventem est devenue telle que de plus en plus de Bruxellois se mobilisent, de manière structurée ou non, pour défendre leur sommeil, leur droit au repos, leur cadre de vie familiale.

Nous souhaitons que cette mobilisation s'effectue dans le cadre d'une prise de conscience collective au niveau de la Région. Se braquer sur son cas personnel, son quartier, sa commune et le couloir aérien qui les survole est une démarche instinctive, fort compréhensible peut-être, mais réductrice. Il n'est pas acceptable, par exemple, d'avoir comme objectif avoué ou non de rejeter les nuisances vers d'autres lieux et donc d'autres habitants. Il n'est pas acceptable non plus d'oublier l'importance des emplois qui sont générés par l'aéroport dans la conjoncture économique actuelle.

Nous demandons donc au Gouvernement régional d'agir comme organe fédérateur afin d'aider à ce que tous ceux qui désirent lutter pour améliorer la situation se fixent des objectifs lucides, cohérents, acceptables par tous, et respectant l'intérêt général. *(Applaudissements sur les bancs de la majorité.)*

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

M. Benoît Veldekens. - Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, Chers Collègues, beaucoup d'éléments ayant déjà été évoqués par mes Collègues, je ne les répèterai pas.

J'interviens toutefois dans ce débat pour dire que je partage les préoccupations exprimées ici, qui ont, par ailleurs été évoquées à la Chambre. A cet égard, je suis bien conscient du problème qui se pose, en matière de compétences, au Ministre ici présent puisqu'il n'est pas totalement maître des décisions. Toutefois, des initiatives étant prises, une pression politique peut s'exercer.

Je ne reviendrai donc pas sur la piste 02, si ce n'est pour dire qu'elle risque effectivement, certes pendant une période limitée, de provoquer des nuisances considérables pour les populations des zones survolées. A cet égard, j'observe que l'IBGE a renforcé les contrôles sur l'utilisation de cette piste 02 puisqu'elle ne peut être utilisée que dans des conditions climatiques bien spécifiques. Il s'agit donc d'un élément positif à mettre à l'actif de l'IBGE et de la Région bruxelloise.

Le Ministre Daerden s'est par ailleurs engagé à convoquer une réunion, avec toutes les parties concernées, pour envisager d'éventuelles alternatives. Mais c'est bien là que les choses se compliquent. Car la seule alternative crédible, à savoir l'utilisation de la piste 25 gauche, parallèle à la 25 droite dans le même axe Louvain-Bruxelles, pour les atterrissages, et de la piste 02 — ou 20 selon le sens où on la prend — pour les décollages, a été écartée par le Ministre fédéral pour des raisons de sécurité. En effet, cette alternative ne pourrait éviter le croisement au sol d'avions venant d'atterrir et d'avions se rendant au décollage, ce qui serait source de danger. Elle ne pourrait dès lors être retenue que pour le trafic de nuit moins important.

Y-a-t-il d'autres alternatives ? C'est loin d'être sûr.

Et si nous sommes bien conscients que la décision finale ne vous appartiendra pas, les Bruxellois attendent au moins de vous, Monsieur le Ministre, que vous soyez présent à la concertation prévue avec les autorités fédérales et que vous y défendiez vigoureusement leurs intérêts légitimes que ne sauraient ignorer purement et simplement des impératifs de nature économique, quels qu'ils soient.

J'espère que vous pourrez donc nous faire part des initiatives que vous avez déjà prises ou allez prendre en ce sens.

Car il s'agit d'une question de principe : nous ne pouvons accepter que la rénovation des infrastructures de l'aéroport — et il y en aura d'autres dans les années à venir — se fassent au détriment de l'environnement. Il serait bien plus naturel que, comme toute entreprise qui rénove ses installations, les autorités gestionnaires de l'aéroport supportent elles-mêmes les conséquences d'une diminution temporaire de leurs capacités.

Le problème ponctuel de rénovation de la piste 25 droite et de ses conséquences illustre d'ailleurs assez bien les carences de la politique aéroportuaire qui, ces dernières années, a été menée dans une optique prioritaire de rentabilité et sans beaucoup d'égards pour les aspects environnementaux.

Des montants importants, de l'ordre de 20 à 25 milliards, ont été investis dans de nouveaux bâtiments, mais rien n'a été fait pour réaménager les pistes existantes ou créer de nouvelles pistes.

Ainsi, selon les responsables de l'UBCNA — Union belge contre les nuisances d'avions —, il semblerait qu'un investissement d'un milliard aurait permis de reculer une piste de décollage et d'éviter ainsi en grande partie les nuisances et le danger liés au survol des communes de l'Est de Bruxelles en réorientant le trafic aérien au-dessus de l'autoroute de Bruxelles-Liège.

De manière plus générale, nous savons que l'aéroport de Zaventem connaît actuellement une progression très marquée de la fréquence des mouvements aériens, c'est-à-dire du nombre d'avions au décollage et à l'atterissage. Ce nombre était de 132 000 par an en 1986. Il est passé à plus de 202 000 en 1991 et à 245 000 en 1995.

On attend un doublement de ce chiffre dans les dix ou quinze années à venir. Le nombre de passagers a augmenté de 11 pour cent depuis un an et a dépassé les 12 millions. L'activité cargo a, elle aussi, connu une croissance de 12 pour cent.

Comment gérer les conséquences d'une expansion aussi fulgurante pour l'environnement et pour la sécurité des zones survolées ? Il est temps, me semble-t-il, de se saisir du problème, et de faire pression sur les autorités fédérales pour définir des options à moyen terme qui soient acceptables pour tous.

Ce débat ne doit plus être uniquement l'affaire d'experts, comme cela a été le cas jusqu'à présent. Beaucoup de discussions ont eu lieu entre experts de différents horizons, y compris en provenance de la Région. Il est temps que le Gouvernement régional se saisisse du problème pour en faire une question politique.

Dans les options que nous, Bruxellois, devrions défendre prioritairement, il y a tout d'abord, et pour des raisons de sécurité évidentes, la déviation de la route aérienne empruntée le week-end — route appelée « Chabert » puisque c'est votre Collègue, le Ministre Chabert, qui, en 1976, lorsqu'il était Ministre des Communications, avait conçu cette route pour éviter le survol d'autres régions...

M. Didier Gosuin, Ministre de l'Environnement et de la Politique de l'Eau, de la Rénovation, de la Conservation de la Nature et de la Propreté publique. — Desquelles parlez-vous ?

M. Benoît Veldekens. — Je pense qu'il s'agit notamment de la sienne, c'est-à-dire la commune de Meise, ou du Boechout, où est située sa résidence de campagne.

M. Dominique Harmel. — M. Chabert n'habite pas Bruxelles ?

M. Benoît Veldekens. — Apparemment, il ne réside pas le week-end à Bruxelles. Je parlais d'une route aérienne empruntée le week-end.

Cette route survole l'agglomération de part en part de même que la boucle effectuée par les gros aéroporteurs survolant tant les communes du Nord que de l'Est et du Sud de Bruxelles.

M. Adriaens a évoqué l'arrêté de 1958 en disant qu'un rayon de 5 kilomètres autour de la Grand-Place ne pouvait être survolé, sauf en cas de dérogation. Il préconise l'application stricte de cet arrêté, mais, sauf erreur de ma part, il prévoit lui-même les dérogations possibles, pour autant que les avions soient suivis par la tour de contrôle. Etant donné que c'est généralement le cas, les dérogations sont devenues la règle. L'arrêté de 1958 devrait donc être modifié, mais le Gouvernement fédéral n'y semble pas disposé. Nous pouvons toutefois faire pression en ce sens.

Une autre option à défendre serait la fixation d'un quota limitant le nombre de mouvements aériens autorisés annuellement, comme c'est le cas dans d'autres aéroports étrangers, par exemple Orly, où ce quota est limité à 200, nombre que nous dépassons déjà largement.

Cette mesure devrait aller de pair avec une politique de décentralisation vers les aéroports régionaux tels qu'Ostende, Bierset, Gosselies qui, actuellement, sont sous-utilisés et qui seraient demandeurs d'une telle décentralisation. Les activités cargo et charters pourraient être, à moyen terme et après aménagements, réaffectées vers de tels aéroports.

Il me semble qu'une concertation sur cette problématique pourrait être organisée entre les Régions. En tant que Ministre bruxellois, vous pourriez en prendre l'initiative.

Il y a, bien sûr, aussi les mesures qui font l'objet des arrêtés en projet de M. Daerden.

En définitive, si Bruxelles doit être doté d'un aéroport international digne de ce nom, il faut que les développements à venir se fassent dans des conditions acceptables pour les habitants de notre Région, et qu'un plan à long terme soit élaboré, en concertation avec les Régions.

Je suis donc bien conscient, Monsieur le Ministre, que vos compétences sont limitées en la matière. Vous nous le rappellerez sans doute. Mais je pense que nous pouvez prendre des initiatives et favoriser une concertation en vue de prévoir la décentralisation d'un certain nombre d'activités vers des aéroports régionaux géographiquement relativement proches de Bruxelles. *(Applaudissements sur les bancs du PSC.)*

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

M. Georges Désir. — Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, Chers Collègues, j'ai attentivement écouté les interventions de mes collègues et puis me rallier à beaucoup d'arguments qu'ils ont développés.

Le problème n'est pas neuf. Il date de la création de l'aéroport de Melsbroek, étendu à Zaventem, et donc de la dernière guerre.

Ma qualité d'ancien me permet de vous rappeler que c'est en 1943 que l'occupant allemand a décidé de situer au nord-est de la capitale, c'est-à-dire au plus mauvais endroit en ce que concerne les nuisances futures, l'aéroport, qui est devenu un aéroport national, puis international. Il eût été évidemment de loin préférable de le situer au sud-ouest. Les vents dominants venant — tout le monde le sait — de cette direction et le décollage devant se faire à contre-sens, cela entraîne des nuisances inévitables.

Nous avons participé à de très nombreuses reprises à des réunions, réunissant plusieurs communes dans le cadre de l'Union contre les nuisances d'avions. Ce n'est plus exclusivement une union bruxelloise ; elle s'étend aux autres régions. Ce n'est d'ailleurs plus un problème régional.

Durant les dernières confrontations, qui se déroulèrent sans aucune animosité, il nous a semblé qu'il y avait, sur ce plan, une évolution des mentalités. Effectivement, parce que dans certaines communes situées au nord de l'agglomération, il y avait essentiellement un problème de protection de l'emploi — on a côté le chiffre de 1 500 emplois directs, et peut-être 6 000 à 7 000 emplois induits —, certains responsables politiques avaient tendance à considérer que le problème essentiel était de continuer à voir se développer ce type d'activité sur le plan économique. Puis, les opinions publiques, qu'elles soient de l'agglomération ou de l'extérieur, se sont unies pour dénoncer les nuisances de plus en plus insupportables et qui le resteront aussi longtemps que l'on n'aura pas remédié à ce que nous

dénonçons avec beaucoup de persistance depuis de nombreuses années.

Il est inconcevable qu'actuellement, Monsieur le Ministre, il y ait encore ce que l'on appelle des «vieux coucous», c'est-à-dire des avions anciens qui ne correspondent plus aux normes actuelles et qui font davantage de bruit que n'importe quel autre modèle. Je ne suis pas un spécialiste mais, techniquement, on peut vous les décrire; des listes ont été établies par la Régie des Voies aériennes.

Pour des raisons de rentabilité, on essaie donc de faire durer ces «vieux machins» le plus longtemps possible, de leur faire accomplir un certain nombre d'heures de vol supplémentaires. L'orateur précédent vient de citer des chiffres: on va certainement encore augmenter, voire doubler, en très peu de temps le nombre d'atterrissages et d'envols.

A l'heure actuelle, ceux-ci se suivent à une cadence d'environ un toutes les deux minutes. A certaines périodes où l'activité de l'aéroport est plus importante, il s'agit de mouvements incessants. Faut-il vous dire que si d'ici l'an 2010, cette activité double nous serons confrontés à une situation insupportable?

Un médecin que j'ai rencontré récemment a évoqué ce problème du point de vue du stress. Certains atterissages de nuit provoquent des réveils en sursaut, de même que les envols qui se déroulent trop tôt le matin; bref, ils troublent le sommeil des habitants. Cela ne concerne pas uniquement les habitants de l'est de la Région bruxelloise, mais bien entendu l'ensemble des habitants d'un territoire très large.

Pouvons-nous envisager de déplacer l'aéroport? Cela serait évidemment extrêmement difficile. Je viens d'entendre parler d'un coût de 25 milliards, pour les récents aménagements. Il s'agirait d'une dépense à fonds perdus. Nous sommes assez raisonnables pour nous en rendre compte. Nous savons que les activités aériennes, qu'il s'agisse de transports de passagers ou d'avions cargos, ne font que se multiplier.

L'endroit a été mal choisi au départ. Il est vrai qu'il y a une possiblité de diversification: on a cité Bierset d'un côté, Ostende de l'autre, mais encore Deurne, Charleroi-Gosselies, que l'on appelle aussi — on ne sait pas très bien pourquoi — «Brussels South». J'oublie encore de citer Chièvres. Evidemment, ne serait-ce que sur le plan du fret, qui est moins contraignant que le transport de passagers, une diversification est possible.

Cependant, à travers les projets — qui n'en sont encore qu'à ce stade — d'arrêtés-lois ou arrêtés royaux ou arrêtés ministériels, on peut prendre une série de mesures. Un Ministre bruxellois peut-il influencer son collègue flamand ou fédéral?

Je crois, pour ma part, que c'est possible. Lorsque l'on remet, de réunion en réunion, la possibilité d'interdire les vieux coucous, il faut absolument évoquer certaines réglementations internationales selon lesquelles, dans certains aéroports, tant en Europe que dans le reste du monde, il y a interdiction formelle d'atterrissage — et par voie de conséquence d'emploi — de certains types d'appareils. Au-delà de cela, il existe une possibilité d'influencer les différentes compagnies concernées par des amendes. Actuellement, il est possible d'augmenter le tarif des amendes de telle sorte que ces réglementations soient respectées.

Quant aux autorisations d'envol et d'utilisation des pistes, il me semble normal de ne pas faire de distinction entre la semaine et le week-end, et ce indépendamment des problèmes qui vont se produire durant le mois d'août par l'utilisation de la piste 02. Je n'ai en effet pas très bien compris, au travers des différentes discussions qui se sont déroulées et des larges communications qui ont été faites par les différents intervenants, pourquoi on voulait absolument distinguer la période du week-end de celle des jours ordinaires de la semaine.

Toute personne qui a une activité professionnelle ordinaire peut espérer un repos réparateur durant le week-end. Pourquoi fait-on cette distinction?

Je suis convaincu que le problème est global. On hésite à instaurer cette interdiction entre 23 heures et 6 heures du matin, alors que dans certains aéroports internationaux, il n'est plus question d'autoriser un départ de l'aéroport après 22 heures, sauf cas exceptionnels comme un atterrissage d'urgence ou par suite de circonstances exceptionnelles.

En ce qui concerne le matin, d'après les informations dont je dispose, les mouvements aériens ne sont pas autorisés avant 7 heures.

D'aucuns craignent qu'une trop forte exigence n'entraîne la perte d'une partie de la clientèle qui trouverait refuge en Hollande, en Allemagne de l'Ouest, en France, etc. Je n'en suis pas aussi persuadé. Les arguments que nous défendons aujourd'hui le sont également dans toutes les agglomérations du monde.

Reste le problème, qui me paraît difficilement soluble, de la densité. Il est difficile de contrer l'argument selon lequel la Belgique est tellement densifiée qu'en quittant l'agglomération bruxelloise, on va forcément s'approcher d'une autre agglomération. Nous ne voulons pas que l'on nous accuse de vouloir rejeter égoïstement les nuisances sur d'autres populations. Je ne crois pas que certains couloirs aient été réservés dans certaines intentions. Si on est dérangé dans l'est de l'agglomération, on l'est tout autant à Vilvorde, à Zaventem ou dans d'autres communes de la périphérie. Par conséquent, ce n'est pas en invoquant ces arguments que nous aurons satisfaction.

Bien entendu, il faut tenir compte de l'aspect économique. Jusqu'à quel point avons-nous le droit de limiter, de freiner ou d'ordonner certaines restrictions en ce qui concerne le développement d'un moyen de transport qui répond parfaitement à l'évolution du monde moderne?

En conclusion, je vous dirai que ce qui est important, c'est la tranquillité de nos concitoyens et plus encore leur santé morale et physique.

Quelles que soient les solutions que nous allons trouver, je l'espère, dans un avenir rapproché parce qu'il y a trop longtemps que l'on discute du problème, il faut tenir compte des éléments suivants: plus question de vieux coucous, il faut instaurer ou améliorer le système des amendes, il faut aussi revoir les zones de décollage et d'atterrissage et si possible, envisager prudemment une certaine diversification des aéroports. *(Applaudissements sur les bancs du PRL-FDF.)*

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

M. Paul Galand. — Monsieur le Président, j'évoquerai brièvement les risques pour la santé que constituent les nuisances sonores. M. Désir a évoqué la perturbation du sommeil, il faut aussi tenir compte des effets néfastes sur la santé en général de ces perturbations. Je songe par exemple aux risques accrus pour les patients souffrant d'hypertension, et pour les personnes déprimées.

Il faut également tenir compte des effets psycho-sociaux. Ainsi, la perturbation du calme du week-end, qui est perçu comme une période de récupération à laquelle le citoyen a droit, génère chez celui qui est en est privé, un sentiment d'injustice qui le frappe d'autant plus qu'il n'a pas la possibilité d'y échapper. Cette sensation d'impuissance peut favoriser un rejet des structures socio-politiques.

Donc, je pense qu'il est nécessaire de mieux connaître ces phénomènes de santé et j'incite le Ministre à prendre contact — il l'a déjà fait notamment pour le saturnisme — avec ses collègues ayant la Santé publique dans leurs attributions pour que ce soit une des missions de l'Observatoire de la santé. En Région bruxelloise, les généralistes en contact avec la population pourraient transmettre les contacts de plaintes notoires à l'Observatoire de la santé, éventuellement sous le contrôle scientifique de l'Institut d'Hygiène et d'Épidémiologie.

Enfin, il faut également tenir compte de l'importance de l'effet minimisant, tant sur ce stress que sur d'autres, de l'espoir, dans un délai raisonnable, d'une amélioration, d'une minimalisation des facteurs nocifs. Bien entendu, pour que cet effet minimisant se produise, les mesures proposées doivent être crédibles. d'autant plus que les citoyens souffrent de ces nuisances depuis longtemps déjà. *(Applaudissements sur les bancs ECOLO.)*

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

M. Didier Gosuin, Ministre de l'Environnement et de la Politique de l'Eau, de la Rénovation, de la Conservation de la Nature et de la Propreté publique. — Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, il est intéressant d'être interpellé sur un sujet aussi préoccupant. Par ailleurs, c'est la première fois que tant d'intervenants soulignent combien mes compétences sont limitées. C'est vrai qu'en l'espèce, elles ne me permettent pas de résoudre tous les problèmes évoqués.

Néanmoins, je rappellerai le travail effectué en Région bruxelloise.

Dès mon entrée en fonction à la mi-juillet 1989, j'ai immédiatement donné comme consigne à l'IBGE d'implanter un système de sonomètres afin de vérifier les nuisances sonores que subissaient les habitants de Bruxelles. C'est du reste à partir de cette étude qu'on a pu scientifiquement démontrer que l'aéroport de Zaventem causait des nuisances de plus en plus grandes et qu'il y avait nécessité d'organisation, de réaction, d'interventions. C'est d'ailleurs à la suite de ces études que l'UBCNA s'est constituée et a fait pression sur l'Etat fédéral.

Je vous en retrace l'historique en vous rappelant les différents contacts que j'ai eus avec les Ministres successifs du Transport, et pour vous montrer combien les choses évoluent, même si elles évoluent lentement, je vous dirai que le premier contact que j'ai établi avec un Ministre des Communications, M. Dehaene en l'occurrence remonte à l'automne 1989.

A cette époque, nous avions communiqué au Ministre les résultats traduits par les sonomètres. Au terme de ces contacts, tout ce que nous avons pu obtenir — je le dis par amusement afin de montrer l'évolution des esprits —, c'est la plantation d'arbres autour de l'aéroport pour atténuer le bruit. Depuis lors, les choses ont évolué. Pendant des mois, des années, j'ai insisté pour que se constitue un groupe de travail et de réflexion, une *taskforce,* qui réunirait tous les acteurs liés au problème du bruit causé par l'utilisation de l'aéroport, ce qui fut fait. Peu après, ce groupe s'est réuni et j'informe directement les différents membres: il est évident que la Région bruxelloise, l'IBGE en l'occurrence, a toujours été associée à ces travaux.

De même, en 1992, l'IBGE, par ma voix, a lancé l'idée mise en pratique dans d'autres aéroports, d'un système d'éco-fiscalité, c'est-à-dire une taxation différenciée sur les mouvements des avions, en fonction de l'importance et du moment où se produisent ces nuisances sonores.

Je constate avec satisfaction que cette idée semble aujourd'hui poursuivre son chemin. On est donc passé en quelques années de l'arbre à l'éco-fiscalité ! Cette idée est reprise dans des projets d'arrêtés par le Ministre Daerden lui-même.

De même, l'IBGE est aujourd'hui reconnu comme l'interlocuteur technique de la Région. En effet, depuis 1989, nous avons installé en permanence des sonomètres au sud-est de Bruxelles. A présent, j'ai marqué mon accord pour que le nord de Bruxelles en bénéficie également à partir de cet été, de manière à mesurer dans cette partie de Bruxelles les nuisances sonores occasionnées par les modifications dans la gestion de l'aéroport.

Notre objectif est que ces sonomètres soient confrontés aux informations techniques produites par la Régie des Voies aériennes. Je vous livre une autre information. Depuis environ un mois, la RVA me transmet systématiquement l'ensemble des résultats sonores qu'elle relève tant au sud-est qu'au nord de région.

Il appert que l'IBGE a incontestablement mobilisé l'acteur fédéral en le faisant évoluer de l'arbre anti-bruit à l'éco-fiscalité, mais on est encore loin d'un résultat définitif. Il y a encore des améliorations à obtenir et j'en citerai quelques exemples.

De même, l'IBGE, en 1992, a mis en évidence la politique aéroportuaire développée dans la majorité des aéroports européens, à savoir qu'aujourd'hui, un certain nombre d'avions ne sont plus accueillis dans les aéroports européens, alors qu'ils sont toujours autorisés à Zaventem. On invoque bien entendu une raison économique, mais elle ne se justifie pas dans la mesure où ces avions n'ont nulle autre possibilité d'accueil que notre aéroport. Par conséquent, si les compagnies en question veulent garder un contact commercial avec cette partie de l'Europe, ils devront diriger vers nos contrées des avions moins bruyants. Il m'apparaît donc que telle devrait être notre prochaine exigence auprès de l'Etat fédéral.

Je ne nie pas la gravité de la situation et l'augmentation incontestable des nuisances. C'est la raison pour laquelle j'ai décidé de faire voter une motion par le Gouvernement de notre Région, qui a été approuvée le jeudi 30 mai 1996.

Cette motion conduit donc notre Gouvernement à être un interlocuteur de poids dans les négociations à venir. Il devra se prononcer officiellement sur une série de points. Quels sont-ils ? Il faut encourager le Ministre Daerden dans sa volonté d'améliorer, par voie légale, la situation actuelle, notamment en ce qui concerne la nuisance acoustique, la nuit et le week-end et incontestablement, ayant connu une série de Ministres des Transports, je reconnais dans le Ministre Daerden un Ministre qui se soucie de la problématique. Par conséquent, il est légitime de l'encourager dans cette voie, et même dans une voie plus progressiste encore de manière à mieux rencontrer nos préoccupations.

Une deuxième voie qu'il conviendra d'explorer et de faire accepter — je le dis depuis 1989 —, c'est de respecter la législation interdisant le survol des agglomérations, en tout cas le cœur de Bruxelles, dans un rayon de 5 kilomètres autour du palais royal. Ce respect de la loi me paraît tout à fait essentiel. Cette disposition est évidemment agrémentée de toutes sortes de dérogations. On constate aujourd'hui que la dérogation est la règle et la règle l'exception.

Enfin, à l'image de ce qui se pratique à l'étranger, il convient — je voudrais ainsi rencontrer les craintes de M. Adriaens — de ne pas accepter la proposition du Gouvernement fédéral, qui

consistait à donner des quotas aux différentes compagnies. J'estime quant à moi qu'il s'agit de donner des quotas-nuit et des quotas-jour globaux, c'est-à-dire des quotas au-delà desquels on peut estimer que la santé de nos concitoyens est mise en cause. Il faut donc que l'on étudie la rentabilité de l'aéroport en fonction de ce qu'il est possible d'accueillir comme vols, atterrissages et décollages et donc d'accorder des systèmes de quotas globaux-jour ou de quotas globaux-nuit, qui seraient encadrés par des normes de moindre bruit ainsi que par des normes horaires. Il convient également de réétudier la gestion même de l'aéroport dans une optique de décentralisation, j'y reviendrai en concluant mon intervention.

Enfin, l'objet particulier de l'interpellation de M. Draps visait à ne pas accepter, pendant un temps certes limité, l'utilisation intempestive de la piste 02. Vous n'ignorez pas que la proposition de la Régie des Voies aériennes, qui n'est pas acceptée comme telle par le Ministre fédéral, vise à autoriser à nouveau l'atterissage sur la piste 02.

Or, je vous rappelerai — c'est quand même une des réussites de l'intervention de notre Région — que nous avons obtenu il y a deux ans, qu'il n'y ait plus d'atterissage via la voie 02 pour des raisons de sécurité. En effet, des incidents qui n'ont pas été révélés, se sont produits à l'époque sur un vol d'Air Zaïre. Avant l'atterissage, certaines régions très habitées sont survolées, parfois aussi à des altitudes problématiques en cas d'accidents. Donc pour des raisons de sécurité, la Régie des Voies aériennes a décidé ne ne plus autoriser d'atterrissages via la piste 02. Il m'apparaît donc qu'il faut trouver toutes les solutions techniques pour ne pas aller à l'encontre d'un principe de sécurité. Bien que Ministre de l'Environnement, je peux accepter de placer l'environnement au second plan, pour faire prévaloir le principe de la sécurité. Dès lors, il convient de réétudier d'autres solutions. Le Ministre Daerden a lui-même évoqué dans sa réponse au Parlement une solution qui me paraît tout à fait crédible, à savoir une utilisation plus intensive de la piste 25 gauche, durant les travaux de la piste 25 droite, pour les atterrissages et, bien entendu, la mise en place du système 20/25 gauche respectivement pour les décollages et les atterrissages et ainsi une utilisation modérée et contrôlée de la piste 02 pour les décollages.

Cela me paraît être une solution intéressante. Dès le moment, où il y a inversion dans les décollages au niveau de la piste 25 dans le sens Malines-Bruxelles ou Bruxelles-Malines, la crainte d'une collision sur la piste, évoquée par M. Veldekens, ne se justifie plus.

Cette solution semble être à l'étude aujourd'hui par les différents techniciens. Cependant, si elle n'est pas retenue par la Régie des Voies aériennes, c'est parce que cela impliquera une réduction de capacité de l'aéroport.

Je voudrais en terminer par cet aspect. Personnellement, j'estime que nous ne pourrons éviter le débat sur la décentralisation. Est-il acceptable — je le dis depuis sept ans — de concentrer sur Zaventem toutes sortes de vol? Est-il utile de concentrer sur Zaventem des vols d'écolage? Est-il utile d'y concentrer des vols de certification? Un avion, avant de recevoir l'agrément de vol, doit être certifié. Actuellement, les vols de certification se font à partir de Zaventem. De même, faut-il nécessairement concentrer tous les vols de courrier? A mon avis, une négociation, notamment avec les Régions wallonne et flamande, s'impose afin d'étudier le développement régional.

J'ai noté une prise de position du Gouvernement flamand, qui souhaite concentrer essentiellement tous les vols autour de Zaventem et ne souhaite pas, dans l'état actuel des choses, accentuer la pression sur Deurne ou sur Ostende. C'est un choix que la Région flamande assume. Par contre, je note très clairement que la Région wallonne est demanderesse pour une accentuation de certains vols à Gosselies. Il faut savoir qu'il y existe un service de *catering* tout à fait performant, hélas fermé à 17 heures, et qu'on pourrait y accueillir un certain nombre de charters sans que cela ne contrevienne à la fonction internationale de Bruxelles.

De même à Bierset, il existe des ouvertures pour accueillir des vols de courrier. Vous avez noté tout récemment qu'une société de courrier située à Cologne est à présent accueillie à l'aéroport de Bierset. Pourquoi ne pas diriger vers certains aéroports régionaux des vols qui peuvent permettre le développement économique autour de ces aéroports régionaux? Nous restons ici dans une logique macro-économique sans aucun impact négatif pour l'économie belge. Bien qu'il y ait quelques emplois en moins d'un côté contrebalancés par quelques emplois en plus de l'autre, j'espère que vous ne refuserez pas aux uns et aux autres les développements qu'il attendent.

Donc, il est impérieux que les différentes Régions, flamande et wallonne, se positionnent très clairement dans ce débat et revendiquent également une part du développement régional autour des aéroports régionaux.

Enfin, je voudrais, Monsieur le Président, terminer par une mise en garde. A mes yeux, le développement de Zaventem est utile, nécessaire, indispensable même, mais fait comme il l'est actuellement, il me paraît dangereux. Incontestablement, on accumule les risques autour de Zaventem sans réfléchir à des solutions alternatives de décentralisation. Nous savons tous — et tous les spécialistes en aéronautique le disent — que 80 pour cent des accidents d'avion se produisent tant à l'atterissage qu'au décollage. Donc, il serait présomptueux d'affirmer qu'un accident n'est pas possible aux alentours de Zaventem, vu l'accroissement significatif de vols, atterrissages et décollages et vu la « fenêtre de sécurité », le fait que 80 pour cent des accidents se situent dans cette fenêtre et donc en survol de grande agglomération. Je dis qu'en ne prenant pas les devants, en ne réfléchissant pas à des solutions de décentralisation, si l'on se retrouve démunis demain parce qu'un accident s'est produit, plus aucun homme politique, plus personne n'acceptera un développement raisonnable de l'aéroport de Zaventem.

Dès lors, n'attendons pas un accident pour prendre des décisions qui, alors, seront catastrophiques pour notre économie, car nous n'aurons pas, du jour au lendemain, la possibilité de décentraliser, de développer de manière cohérente les aéroports régionaux.

Je plaide donc, au nom de la sécurité, de la prévision, pour que, dès aujourd'hui, on réfléchisse à cette décentralisation et que l'on puisse progressivement diminuer les risques sur la Région bruxelloise et au-delà d'ailleurs puisqu'il s'agit ici de la Région et de sa grande périphérie. *(Applaudissements sur les bancs de la majorité.)*

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

M. Willem Draps. — Monsieur le Président, Chers Collègues, je suis évidemment très heureux du large débat suscité par mon interpellation car il démontre qu'il existe, au sein de notre Assemblée, un large consensus, apparu au travers de toutes les interventions entendues cet après-midi à ce sujet.

M. le Ministre nous a rappelé l'évolution du dossier depuis 1989 et les contraintes auxquelles il est confronté. Je crois réellement que le Ministre a bien fait de recentrer le débat sur les impératifs de sécurité, souvent laissés en arrière-plan. Il a rappelé les raisons de sécurité qui avaient amené, voici deux ans, la RVA à renoncer à l'utilisation plus intensive de la piste 02. Or, nous constatons que cette même piste 02 sera à nouveau utilisée de manière particulièrement intensive durant l'été, au mépris des impératifs de sécurité.

Ce débat nous a également permis de conclure qu'une série de mesures devaient être prises si l'on voulait traiter efficacement le problème, mesures qui peuvent avoir des conséquences importantes sur le plan économique; je songe notamment à la décentralisation des activités de notre aéroport, à la fermeture la nuit, comme cela se pratique dans d'autres aéroports européens, et à l'élimination des avions les plus bruyants, c'est-à-dire les plus anciens.

Notre désir est de parvenir à dégager, au sein de cette Assemblée, un texte de résolution qui pourrait être voté à une très large majorité, voire à l'unanimité. A cette fin, les différents intervenants ont convenu, au cours du débat de cet après-midi, de préparer, avant la fin de la session en cours, un projet de résolution qui vous sera présenté. Je rappelle que cette question préoccupe non seulement l'ensemble de la population bruxelloise mais également, comme le Ministre Gosuin l'a souligné, la population de la large périphérie. Je vous remercie. *(Applaudissements sur les bancs du PRL-FDF.)*

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

Het incident is gesloten.

INTERPELLATION DE M. DOMINIQUE HARMEL A M. ERIC ANDRE, SECRETAIRE D'ETAT ADJOINT AU MINISTRE DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE, DES TRAVAUX PUBLICS ET DU TRANSPORT, CONCERNANT «LA POLITIQUE D'INSTALLATION D'ŒUVRES D'ART DANS L'ESPACE PUBLIC BRUXELLOIS»

INTERPELLATION JOINTE DE M. FRANÇOIS ROELANTS DU VIVIER CONCERNANT «LES MENACES SUR UN ENSEMBLE SCULPTURAL AVENUE DE TERVUEREN»

Discussion

INTERPELLATIE VAN DE HEER DOMINIQUE HARMEL TOT DE HEER ERIC ANDRE, STAATSSECRETARIS TOEGEVOEGD AAN DE MINISTER BELAST MET RUIMTELIJKE ORDENING, OPENBARE WERKEN EN VERVOER, BETREFFENDE «HET BELEID INZAKE KUNSTWERKEN IN DE BRUSSELSE OPENBARE RUIMTEN»

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER FRANÇOIS ROELANTS DU VIVIER BETREFFENDE «DE BEDREIGING VAN EEN BEELDHOUWWERK AAN DE TERVURENLAAN»

Bespreking

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

M. Dominique Harmel. — Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, le conflit d'intérêts ou la lutte de pouvoirs dont l'œuvre de Thérèse Chotteau semble être le théâtre, avenue de Tervueren, tout comme la réduction du budget de 10 millions, tous crédits confondus (- 3,2 en ordonnancements et - 6,4 en engagements) de l'article 12.41.71.02.93 concernant les «Œuvres d'art dans l'infrastructure» de la division 12, semblent marquer un tournant dans la politique régionale.

Je tiens à vous rassurer, il est certain qu'aujourd'hui comme hier, nous devons travailler dans l'épure et n'utiliser donc que l'argent que nous avons.

Nous suivrions donc bien volontiers ce raisonnement s'il était tenu pour l'ensemble du budget et suivi par tout le monde. Mais sans anticiper sur le débat que nous tiendrons dans quinze jours, concernant les modifications budgétaires, et qui risque d'être agité, et, sans revenir sur ce dont nous débattons actuellement en Commission des finances, il faut bien constater qu'il n'en va pas ainsi d'après les chiffres qui nous ont été transmis en Commission. Au contraire, il nous faut plutôt constater que certains postes, certains articles budgétaires, font plus facilement que d'autres l'objet d'une rigueur budgétaire.

L'on pourrait trouver deux raisons à cela:

— la première, toute à l'honneur du Secrétaire d'Etat, est qu'au moins dans les dossiers qu'il gère, il cherche à appliquer ce qui était dans le temps la substance de ses discours.

— la seconde raison pourrait être que ce qui touche à l'art, à la beauté, au gratuit, ou, peut-être, à ce qui est commun, collectif, public, possède moins de valeur pour certains, ou ne mérite pas que l'on y consacre des moyens.

Si la première hypothèse est la bonne, ce dont je suis convaincu, et je rappelle que cette hypothèse est que le Secrétaire d'Etat applique pour lui-même les principes qu'il avançait pour évaluer la politique des autres, alors il nous est possible de débattre malgré tout d'une politique cohérente et de long terme, appuyée par des plans pluriannuels que le Secrétaire d'Etat réclamait lui aussi, en d'autres temps, et que, sans doute, il réclame aujourd'hui en d'autres lieux mais qu'il obtient extrêmement difficilement.

Si, par contre, la seconde hypothèse était exacte, *quod non*, mais j'en suis moins sûr quant à d'autres membres de l'actuelle majorité (et je me réfère, entre autres, à des débats que nous avons tenus ici, par exemple le 17 juin 1994), nous pourrions, c'est le pire, dire que la cause est entendue: cette politique n'est plus de mise aujourd'hui, n'en débattons pas.

Notre capitale souffre d'être mal connue de ses habitants. *A fortiori*, elle est mal vantée et son patrimoine, mal valorisé.

Tout qui se rend dans d'autres capitales ou villes célèbres revient à Bruxelles avec un goût de déception: l'on rêve des parcs de Londres ou de Dublin, des ensembles de Paris, Amsterdam ou Barcelone, des trottoirs de Lisbonne, des piétonniers de Copenhague, de la folie et des secrets de Rome ou de Prague. A la limite, on ne se sentirait chez soi qu'à Athènes, le dos à l'Acropole bien sûr, et encore, Athènes développe un plan qui la rendra méconnaissable et agréable d'ici dix ans.

Peut-être est ce que Bruxelles et Athènes ont en commun une urbanisation récente et sauvage, alors que les autres villes ont souvent été tracées selon le plan de l'un ou l'autre autocrate.

Mais ce qui est possible pour Athènes doit l'être pour nous.

Or, Bruxelles est une capitale des plus vertes, et une ville riche d'œuvres d'art, particulièrement publiques. L'expérience «Art dans le métro» est exemplaire. Elle a enrichi considérablement le patrimoine bruxellois, d'une manière que l'on pourrait dire démocratique, puisqu'elle met à la portée de tous des chefs-d'œuvre ou des œuvres représentatives de l'art contemporain, avec quelques excursions dans notre spécialité, la BD.

Cet espace public original, musée en plein air, est l'un des fleurons de notre capitale et son succès est tel que l'idée a été reprise ailleurs, je songe à Lisbonne ou à Paris.

Cet ensemble n'est pas le seul intérêt de notre Région, puisque nous avons connu ou connaissons encore, me semble-t-il, d'autres opérations, comme la valorisation ou l'installation de fontaines, les bronzes reprenant des personnages de Brueghel, le parcours BD, et l'installation de nombreuses sculptures au fur et à mesure que l'on réhabilitait la voirie.

Hier encore, la Ville inaugurait les obélisques de Frank Vanturnhout au parc Maximilien.

L'heure étant au recensement de notre patrimoine, peut-être y aurait-il lieu de le faire, non pas pour le réaliser mais pour le valoriser, dans le cadre d'itinéraires touristiques par exemple.

Bref, ces œuvres enrichissent le patrimoine de nos concitoyens, elles agrémentent la ville et initient à toute forme d'art. Plus que tout, elles rendent la ville à ses habitants, en humanisant l'espace commun.

Trop souvent, la voirie, les lieux publics, les bâtiments administratifs sont envisagés comme incontournables et nécessaires, et donc il leur suffit d'exister.

Mais l'on constate que nos contemporains y passent beaucoup de temps et que ce temps est déshumanisé. Rendre ces espaces publics conviviaux, les aménager de sorte qu'ils soient des lieux de rencontre, aérés, agréables, où il fait bon se trouver, c'est aujourd'hui rendre la ville attirante, pas seulement pour le touriste, mais surtout pour y habiter et y vivre bien.

Enfin, cette politique participe à une forme intelligente de mécénat public, et l'on sait combien ce mécénat est nécessaire pour que s'expriment des talents.

Bien sûr, tout cela ne va pas sans conflit: on songe à l'aventure des projets Culot pour le square Montgomery, à l'installation de l'œuvre de Strebelle, qui a fait couler beaucoup d'encre. — Fallait-il la placer à l'orée du Bois de la Cambre ou à l'endroit où elle se trouve aujourd'hui ? — ou aux aventures que connaissent pour l'instant d'heure en heure les ressorts qui rythment l'avenue Franklin Roosevelt. Je vois par ailleurs que le Gouvernement fédéral, sans doute, n'a pas hésité à plagier Christo, pour emballer le Charlemagne, ce qui n'est pas plus mal et pas moins emblématique.

Mais trêve de plaisanterie, il faut bien constater qu'il est difficile de tenir en cette matière une position d'avant-garde, tant il est vrai qu'un goût se forge et qu'en la matière tous les goûts sont dans la nature, et le bon goût notion délicate. Mais enfin, faut-il une position d'avant-garde ?

Le propos n'est donc pas de déplorer une politique disons prudente, telle qu'illustrée pour le square Montgomery ou le square Joséphine-Charlotte: il faut bien s'adapter au goût du lieu.

Ni d'ailleurs d'une politique chipotante, du genre «des fontaines ou des sculptures, oui, mais au plus petit prix». On ne va pas discuter ici de l'intérêt d'organiser un concours public pour le bel habillage d'un tuyau d'arrosage. Ni faire le procès de ce point de vue trop courant, qu'on paie toujours trop cher ce qui se veut artistique.

Mais interrogeons-nous plutôt sur la politique suivie puisqu'il semble que l'heure serait aux restrictions, voire à la destruction.

Dès lors, Monsieur le Ministre, quelles relations sont suivies avec la CAID ? Vous la connaissez sans doute bien, cette Commission artistique de l'Infrastructure et du Développement qui est présidée par Mme Brichardant et qui a, par le passé, remis de nombreux avis intéressants en la matière. Quels sont les projets en cours et quels sont ceux programmés pour les années à venir ?

Quelle est la philosophie du Gouvernement et dans quelle mesure l'inscription d'œuvres d'art dans le paysage bruxellois est-elle prévue dans le cadre des travaux de réhabilitation dont les membres du Gouvernement ont parlé à la presse ? Nous savons que des artistes, heureux de la politique menée étaient prêts à céder leurs collections à la Région. D'autre part, nos caves regorgeraient d'œuvres qui ne demandent qu'à être installées au grand jour. Quelque chose est-il prévu pour exploiter ce patrimoine ?

L'intérêt de développer une politique d'art public a été quelque fois discuté dans cette Assemblée.

Lors de la législature précédente, la Commission de l'Infrastructure avait même examiné avec beaucoup d'attention et d'intérêt une proposition d'ordonnance de Mme Lemesre en ce sens, dont la rédaction, malheureusement, nous a valu un avis négatif du Conseil d'Etat.

Il y aura sans doute consensus sur l'intérêt de la politique de la culture. L'objet de l'interpellation est d'examiner la volonté du Gouvernement de traduire cet intérêt en actes. *(Applaudissements sur les bancs du PSC.)*

M. le Président. — La parole est à M. Roelants du Vivier pour développer son interpellation jointe.

M. François Roelants du Vivier. — Monsieur le Président, Chers Collègues, mon interpellation vise un cas emblématique de conflit entre la norme et l'art, entre les pesanteurs administratives et l'exigence d'esthétique urbaine.

Mais avant d'évoquer ce cas — celui de l'ensemble sculptural dû au talent de Thérèse Chotteau, avenue de Tervueren — l'intervention de mon prédécesseur m'amène tout naturellement à élargir le débat sur la place de l'art — et de l'art contemporain plus particulièrement — dans l'espace urbain. C'est un débat qui n'est ni futile, ni anecdotique, bien qu'il ne soit guère fréquent au sein de notre assemblée parlementaire. Et, contrairement à certaines idées reçues, la place de l'art dans la cité n'intéresse pas qu'une élite esthétisante qui ne serait nullement représentative de nos concitoyens — à preuve les réactions spontanées, entendues de tous côtés, au moment du choix de l'emplacement du monument de Strebelle pour commémorer la victoire de 1945 et, en ce moment même, autour du sort réservé à la «porte de ville» de l'avenue de Tervueren, dont je parlerai dans un instant.

Longtemps, faut-il le dire, et encore aujourd'hui dans nombre de pays, l'art dans les espaces publics, qu'il fut architectural, sculptural ou pictural, a eu pour fonction principale de magnifier le Prince, son pouvoir et son prestige. Ainsi chez nous, le règne de Léopold II a-t-il été fécond en œuvres marquant cette volonté du Chef de l'Etat de marquer son temps de son empreinte.

Qu'une telle préoccupation ne soit plus présente *hic et nunc* me paraît procéder d'une heureuse évolution où l'expression artistique est enfin libérée de sa longue subordination à la puissance publique.

Cela ne signifie nullement qu'il faille souhaiter un désistement des pouvoirs publics de toute mission artistique; en revanche, l'absence de choix régaliens favorise une expression plurielle, qui reflète ainsi les goûts et tendances des uns et des autres, laissant à l'histoire, et à elle seule, le soin de faire le tri des œuvres.

Le repère serait-il alors à la hauteur des budgets annuellement dispensés par les pouvoirs publics aux «œuvres d'art dans l'infrastructure» pour reprendre les termes d'un article budgétaire déjà cité à cette tribune ? On pourrait le déduire de l'intervention de M. Harmel. Pour ma part, tout en ne négligeant

pas l'aspect financier des choses, je crois qu'on ne peut honnêtement conclure à l'engagement plus ou moins important de tel Gouvernement par rapport à la diffusion des œuvres d'art dans l'espace public au vu du montant accordé à cet effet à travers un exercice budgétaire pris isolément. C'est sur le bilan d'une législature qu'on peut émettre un jugement, et en ne perdant jamais de vue qu'il n'y a pas en l'espèce de corrélation entre les montants investis et la qualité des œuvres produites.

Il n'en demeure pas moins que j'attends du Secrétaire d'Etat qu'il nous apporte les éléments d'information nécessaires pour nous permettre d'appréhender les efforts entrepris et en voie de réalisation, ainsi que les projets qu'il peut déjà nous dévoiler au nom du Gouvernement.

A cet égard, les craintes distillées par l'orateur précédent, selon lesquelles le Gouvernement ferait preuve de prudence, voire de peu de courage dans le choix des projets, devraient pouvoir être rencontrées par des explications claires et précises sur les enjeux concernés et les décisions prises.

Pour autant, nous disposons d'ores et déjà d'œuvres de grande qualité offertes au regard des Bruxelloises et des Bruxellois ainsi que de tous nos visiteurs. Comme l'a justement rappelé M. Harmel, l'art dans le métro a été une politique constamment suivie depuis les débuts de cette infrastructure souterraine. De nombreux exemples pourraient être relevés ici, mais permettez-moi de citer une station de métro que je n'ai découverte que récemment et que je conseille à tous ceux qui ne la connaîtraient pas de visiter séance tenante, la station Stuyvenberg; le sculpteur Yves Bosquet y a réalisé un exceptionnel ensemble en hommage à la Reine Elisabeth et à son temps, en ce compris ses contemporains les plus illustres. Il y a là de longs moments d'admiration à savourer.

L'art en surface n'est pas moins digne d'admiration : et j'en viens bien entendu à l'éblouissement que constitue la vision de la «quadrature de l'arbre», cet ensemble sculptural constitué d'un arbre et de deux jeunes femmes, transfigurant un espace qui, selon la Présidente de la Commission artistique des Infrastructures de Déplacement, «n'était, avant la création de l'œuvre, qu'une étendue incohérente et neutre».

Cette cohérence retrouvée et aboutie serait aujourd'hui menacée par un projet de votre administration de l'équipement et des déplacements qui m'a fait dire tout à l'heure qu'il manifestait un conflit entre les pesanteurs administratives et l'exigence d'esthétique urbaine. Voici en effet un site achevé il y a un an, pensé en coordination avec l'AED, en y intégrant — il n'est pas négligeable de le dire — les aménagements nécessaires pour des conditions optimales de sécurité dans le carrefour, et où ladite AED projette d'installer pas moins de treize feux de signalisation, deux quais pour le tram 2 000, et trois abribus !

Faut-il que cet équipement soit installé là précisément où rien ne venait troubler l'harmonie des lieux ? Quelle est cette attitude méprisante de l'administration vis-à-vis de l'art, qui ne serait qu'un ectoplasme subalterne dont on se débarrasse dès qu'il gêne des projets bureaucratiques, et dont l'utilité reste à démontrer, d'aménagement de carrefours ? Personne, en tous cas, ne demande le saccage du site comme prix à payer pour l'installation des équipements envisagés. J'utilise ces mots peut-être forts parce que, personnellement, et à l'instar de nombreux Bruxellois, je me suis senti provoqué par le projet de l'AED.

Fort heureusement, Monsieur le Secrétaire d'Etat, l'administration propose, le Ministre dispose. Il n'en faut pas plus pour transformer ma colère en inquiétude teintée d'espérance, et c'est la raison pour laquelle je vous interpelle, en ne doutant pas que vous me rassurerez quant à l'intégrité de l'œuvre et du site qui lui sert d'écrin, et quant à sa pérennité. Car Bruxelles a besoin d'esthétique, de beauté, d'émotion. La poésie du lieu dont je défends le maintien est, à cet égard, exceptionnelle.

Dites-nous, je vous en prie, que vous la maintiendrez jalousement comme l'un de ces morceaux choisis de Bruxelles que l'on conserve, quelque part, au fond de son cœur ! *(Applaudissements sur les bancs PRL-FDF et sur divers bancs.)*

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

Mme Sylvie Foucart. — Monsieur le Président, Messieurs les Ministres, Chers Collègues, je prendrai la parole sur ce sujet, au nom de mon chef de groupe M. Hotyat, empêché.

Je partage largement certaines des considérations émises par les deux intervenants précédents. Je souhaiterais souligner, Monsieur le Secrétaire d'Etat, que l'émotion soulevée par l'intention de réaménagement d'un carrefour de l'avenue de Tervueren qui nuirait à la mise en valeur de l'œuvre de Thérèse Chotteau mérite toute notre considération. Aussi, j'écouterai avec attention la réponse qu'adressera M. le Secrétaire d'Etat aux interpellations de MM. Roelants du Vivier et Harmel. Mais au travers de ce cas particulier, se pose la question de la présence de l'art dans l'espace public.

Aussi, si mon chef de groupe a tenu à intervenir dans ce débat, c'est afin de marquer tout l'intérêt que nous portons à l'aménagement de l'espace public. Si celui-ci fait partie de nos préoccupations, c'est que, trop longtemps, il a été confondu avec un simple espace de nécessaire circulation. Or, l'espace public ne doit pas être quelconque. Contribuant à l'image de la ville, il peut aussi renforcer la qualité de la vie en ville. En effet, l'espace public est et doit être un espace de vie collective, sociale et conviviale. Sa qualité favorise et renforce ce climat de convivialité. On peut dire que bien souvent cette qualité reflète le degré de civilisation atteint par une société.

Comme d'autres, M. Hotyat a pu constater, lorsqu'il était Echevin de l'urbanisme, à quel point les réhabilitations d'espaces publics provoquaient un effet d'entraînement auprès des riverains qui déployaient alors des efforts en matière de rénovation et d'embellissement de leurs immeubles. De la même manière, l'installation de terrasses, lieux de convivialité, est le corollaire de l'aménagement de zones piétonnes. Et si l'œuvre d'art agrémente de manière considérable l'espace public, elle ne détermine pas à elle seule la qualité de cet espace. Le choix des matériaux de revêtement, les systèmes de plantations, le mobilier urbain, la signalisation et l'éclairage constituent autant de facteurs de type qualitatif qui jouent également un rôle important.

Ce souci d'améliorer l'espace public a d'ailleurs conduit le Ministre-Président Charles Picqué à l'élaboration du «Manuel des espaces publics bruxellois».

Je rappellerai que cet ouvrage technique avait été élaboré en étroite collaboration avec la Fondation Roi Baudouin et la contribution de fonctionnaires des différentes administrations régionales et d'autres professionnels. L'importance de cet ouvrage tient également au fait qu'il y est fait référence dans le PRD en ce qui concerne les recommandations en matière d'aménagement de l'espace public.

Je suis convaincu, Monsieur le Secrétaire d'Etat, que ce manuel constitue votre livre de chevet et inspire tous les travaux que vous programmez...

Cet ouvrage met l'accent sur la mise en valeur du patrimoine architectural. L'espace public prend ainsi valeur de musée.

Les œuvres d'art destinées à agrémenter les espaces publics font elles aussi partie de ce musée en plein air. Elles constituent autant de témoignages du passé — et M. Harmel a raison de dire

qu'il faut les exhumer des caves où elles sont entreposées — mais elles peuvent également être représentatives de l'art contemporain. C'est le rôle du politique de veiller à la reconnaissance de l'art contemporain dans la ville.

A cet égard, les considérations développées par M. Roelants du Vivier sont largement partagées par mon groupe.

Je rappellerai que le PRD prévoit un programme d'embellissement artistique de la Région, notamment par une commande publique d'œuvres d'art qui seront affectées prioritairement aux espaces structurants, c'est-à-dire les espaces publics d'importance régionale, porteurs d'identité et de lisibilité de la structure urbaine.

Il est vrai que les premières réactions du public sont parfois frileuses face à une œuvre d'art nouvelle. Je citerai la polémique qui s'est développée à propos de l'exposition actuelle de l'artiste Bernard Venet sur les terre-pleins de l'avenue Franklin Roosevelt. En effet la lecture du quotidien *Le Soir* nous a appris qu'un des partis importants de notre Région s'était divisé quant à l'appréciation esthétique des œuvres d'art exposées.

Je m'empresse de dire, Monsieur le Secrétaire d'Etat, que ce n'est certainement pas l'apanage d'un parti. Je pense que ce type de débat est rencontré dans chacune de nos formations.

La Section Louise-Roosevelt de ce parti a, je cite, « vu rouge en découvrant les ressorts à boudin du sculpteur (...) devant l'ULB ». Or l'échevine des Beaux-Arts de la Ville de Bruxelles est à l'origine de cette intéressante initiative qui, j'imagine, Monsieur le Secrétaire d'Etat, a dû recevoir votre accord puisqu'il s'agit d'une voirie régionale.

J'ai constaté avec regret que ces œuvres d'art avaient d'ailleurs été dévalorisées, voire saccagées, par certains qui y avaient suspendu, dans un but de dénigrement évident, des sacs poubelle et autres rebuts. La contestation artistique a le droit de s'exprimer mais sans tomber dans la goujaterie ou le totalitarisme.

Heureusement, les œuvres d'art souvent contestées dans un premier temps, sont finalement acceptées, voire appréciées. Et petite touche d'optimisme: cela arrive parfois en dehors des considérations du marché de l'art.

Encore faut-il que l'œuvre d'art s'insère correctement dans le paysage urbain. Je suis personnellement convaincue que l'entrée du Bois de la Cambre aurait mieux mis en valeur l'œuvre de Strebelle, pour ne citer que cet exemple. Puisqu'on lui a préféré le virage de l'avenue Louise pour déployer ses ailes, ne pourrait-on pas en améliorer la présentation? Les poteaux d'éclairage, dont l'un est pourvu d'une horloge, plantés devant l'œuvre d'art, sont regrettables. M. le Secrétaire d'Etat pourrait-il se pencher sur la question et nous faire part de ses propositions à cet égard?

En ce qui concerne enfin la réduction de près de 10 millions, proposée à l'occasion du dernier ajustement, des crédits inscrits au programme 4 de la division 12 du budget régional, notre groupe ne veut y voir qu'une péripétie sans signification profonde, mais nous restons attentifs aux efforts que vous déploierez à l'installation d'œuvres d'art dans l'espace public.

Aussi, aimerions-nous recevoir l'assurance que votre politique en la matière, au-delà de cette péripétie budgétaire, visera les objectifs définis dans le PRD, à savoir « l'embellissement artistique des espaces publics au travers d'un programme qui sera affecté prioritairement aux espaces structurants » et que nous souhaiterions connaître.

En effet, le groupe socialiste est, vous le savez, particulièrement attaché à la réalisation des objectifs du PRD et restera plus que jamais très vigilant à cet égard. *(Applaudissements sur les bancs socialistes.)*

De Voorzitter. — De heer Vandenbussche heeft het woord.

De heer Michiel Vandenbussche. — Mijnheer de Voorzitter, ik sluit mij graag aan bij de interpellaties van de heren Harmel en Roelants du Vivier.

Kunstwerken in openbare ruimten zijn heel belangrijk voor de vormgeving van onze samenleving en de overheid heeft daarbij een rol te spelen, maar die moet dan wel zichtbaar zijn voor de bevolking. De inspanningen van de overheid moeten echter getuigen van een visie die niet alleen is ingegeven door economische overwegingen, maar ook door culturele.

Toen ik vorige week kennis nam van *Het Sienjaal,* het boek van de heren Coppieters en De Batselier over de nieuwe poging tot progressieve samenwerking in Vlaanderen, was ik verheugd te lezen dat zij pleiten voor een nieuwe culturele politiek. Deze is gebaseerd op een tiental punten en een van die tien punten is het stimuleren van openbare culturele werken die als collectief goed kunnen worden beschouwd. Zij zeggen daarover onder meer het volgende: « Er moeten samenwerkingsverbanden worden ontwikkeld tussen het Ministerie van Cultuur en het Ministerie van Openbare Werken, tussen cultuur en stedelijke vernieuwing. Artistieke projecten en produkten moeten worden geïntegreerd in parken, straten, pleinen en snelwegen, openbare gebouwen enzovoort. Er kan worden nagedacht over eenmalige collectieve evenementen, tentoonstellingen of happenings in openbare ruimten en ook over mobiele collectieve evenementen, tentoonstellingen en dergelijke. Het is vooral via de openbare sfeer dat de overheid de cultuur-artistieke interesse kan stimuleren. »

Mijnheer de Staatssecretaris, ik hoop dat u samen met uw collega's verantwoordelijk voor Cultuur een beleid zult voeren dat getuigt van visie en waarin openbare kunstwerken een plaats krijgen. Uit de interpellaties die wij hier zoëven hebben gehoord, blijkt dit een algemene bezorgdheid te zijn en ik hoop ook dat u daarbij creatief zult zijn en ervoor zult zorgen dat de ingewikkelde Brusselse institutionele structuur geen hinder vormt. *(Applaus.)*

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

(M. Armand De Decker, Président, reprend place au fauteuil présidentiel)

(De heer Armand De Decker, Voorzitter, treedt opnieuw op als Voorzitter)

M. Paul Galand. — Monsieur le Président, Monsieur le Secrétaire d'Etat, Chers Collègues, je me joins au débat car mon groupe partage les préoccupations exprimées par les orateurs précédents. L'ensemble sculptural « La Quadrature de l'Arbre », remarquable à beaucoup d'égards, comme l'a souligné M. Roelants du Vivier, est mis en valeur et humanise une entrée de ville par l'harmonie réalisée entre l'œuvre et son environnement et cela grâce au travail de coopération entre l'artiste Thérèse Chotteau et l'architecte Thierry Gonze.

Cette harmonie est en soi un facteur de sécurité par l'atmosphère rassurante et accueillante qui se dégage de l'œuvre aussi bien de jour que de nuit, grâce à un éclairage judicieux. Il nous semble donc que des arguments évoquant des contraintes de sécurité pour désarticuler cette harmonie se contredisent eux-mêmes.

Je me permets aussi de rappeler, au sujet des problèmes de sécurité et de respect du patrimoine avenue de Tervueren, que je

vous ai posé, Monsieur André, une question écrite en octobre 1995. Je vous interrogeais sur le nombre d'accidents en augmentation en 1995 à l'avenue de Tervueren, sur le non-aménagement des abords du Palais Stoclet et sur les risques de traversée de la Forêt de Soignes.

Je suis revenu à la charge avec une autre question écrite en décembre 1995. Elle concernait plus spécifiquement la sécurité des cyclistes empruntant la piste cyclable qui longe l'avenue de Tervueren.

Vos réponses, Monsieur le Secrétaire d'Etat, m'avaient plutôt déçu. Vous ne mettiez pas en cause la dérogation jusqu'à 70 km/h sur cette voie urbaine et au sujet de l'aménagement devant le Palais Stoclet, vous répondiez : « qu'un aménagement particulier à cet endroit présenterait de grands inconvénients quant à la capacité du trafic souhaitant sortir de Bruxelles ». C'était un quasi-plaidoyer pour la voiture et j'en fus surpris. Car enfin, le Palais Stoclet, est une œuvre déjà présente et si l'on fait si peu de cas de sa mise en valeur, *quid* des nouvelles implantations ?

Nous le savons, la mise en valeur d'œuvres d'art et du patrimoine passe par la reconquête de l'espace public. On parle de l'importance du tourisme pour sauver des emplois et défendre l'économie bruxelloise, mais le touriste qui se rend à Woluwe-Saint-Pierre pour admirer l'architecture du Palais Stoclet qu'aucun panneau n'indique, doit risquer sa vie pour traverser l'avenue de Tervueren à un endroit où il est tout simplement oublié et il chercherait en vain un lieu sûr d'où contempler sans risque l'audace et les richesses architecturales du bâtiment.

L'avenue de Tervueren était presque emblématique de la mauvaise intégration du patrimoine et de l'art dans la ville.

Je ne ferai que citer la démolition du 120 et la dégradation du 180, la prairie du square Montgomery, où M. De Patoul avait suggéré de mettre un berger.

Nous espérions et espérons encore que l'implantation harmonieuse de la « Quadrature de l'Arbre » serait le signal d'une nouvelle orientation.

Car le vrai problème est un choix politique indispensable : va-t-on refaire de l'avenue de Tervueren une voie urbaine, la déclasser comme autoroute urbaine et la réaménager, c'est-à-dire la remettre à 50 km/h, la limiter à deux bandes de circulation, plus des voies de dégagement, inciter les communes à des contrôles plus fréquents des vitesses, et pourquoi pas, à l'entrée de la Région, placer des panneaux préventifs, indicateurs de vitesse qui inciteraient à ralentir ?

Car si l'on suit la logique des études d'intensité de trafic, demain, ce ne sera pas trois bandes de circulation qu'il faudra, mais quatre ! Et le placement de feux de signalisation mieux coordonnés ne ferait que s'inscrire dans cette logique.

Donc, pour nous, il faut retravailler l'aménagement de la voirie qui doit intégrer l'implantation d'œuvres d'art et la mise en valeur du patrimoine.

Cet aménagement même devrait déjà faire partie également d'une démarche artistique, si je puis dire, joignant création et technique.

Ainsi l'on pourra remettre la ville en valeur et aider les prisonniers de la voiture à sortir de la course folle après le temps qui se vide de sens en refaisant, à partir des voies urbaines comme l'avenue de Tervueren, des parcours d'art et de culture. Mais sur trois bandes de circulation à plus de 50 km/h, ce n'est pas possible ! Et ce serait renier « la Quadrature de l'Arbre ». Vous devez, Monsieur le Secrétaire d'Etat, choisir la fuite en vitesse ou la rencontre proposée par cette œuvre.

Pour terminer, je m'offrirai, ainsi qu'à vous, Chers Collègues, un petit plaisir artistique en souhaitant qu'après « La Voix Humaine » de Cocteau il y ait, aussi célèbre à Bruxelles, la voie urbaine de Chotteau. *(Applaudissements sur les bancs ECOLO et PSC.)*

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

M. Eric André, Secrétaire d'Etat adjoint au Ministre de l'Aménagement du Territoire, des Travaux publics et du Transport. — Monsieur le Président, Chers Collègues, j'ignorais que ce débat, initié par M. Harmel, aurait tant de succès, mais je m'en réjouis. A l'occasion de la polémique suscitée par l'existence d'un projet de réaménagement du carrefour de l'avenue de Tervueren et de la chaussée de Tervueren, vous m'interrogez, Monsieur Harmel — et vous n'êtes pas le seul —, sur le tournant que vous pensez avoir constaté dans la politique régionale en matière d'œuvres d'art.

Etant donné que tout est en nuances dans votre discours, j'essaierai de vous répondre sur le même ton. Permettez-moi d'abord de vous répondre, ainsi qu'à M. Roelants du Vivier, à M. Galand, à Mme Foucart qui parlait au nom de M. Hotyat et à M. Vandenbussche, en effectant avant tout une mise au point quant aux « menaces » qui planeraient sur l'œuvre de Thérèse Chotteau « La Quadrature de l'Arbre ».

L'aménagement de l'espace public au niveau du carrefour de l'avenue et de la chaussée de Tervueren représente sans nul doute un exemple réussi de l'intégration d'un ensemble sculptural au sein du cadre naturel et majestueux que vous qualifiez, M. Roelants du Vivier, de Porte de Ville. Le mérite en revient à mon prédécesseur...

Il faut en effet de temps en temps pouvoir reconnaître les mérites des uns et des autres !

Aussi, je tiens à préciser de manière formelle, que je n'ai demandé aucun réaménagement de ce carrefour, que la commune n'a introduit aucune demande en ce sens et que mon administration ne m'a soumis aucun dossier.

C'est pourquoi je m'étonne d'informations alarmistes parues récemment dans la presse.

Interrogée par mes soins, mon Administration m'a toutefois indiqué que ce carrefour présentait des problèmes de sécurité liés à la vitesse excessive des véhicules à cet endroit — M. Galand y a fait allusion — et à la présence conjointe de traversées cyclistes.

C'est dans ce but que j'ai demandé qu'une réunion soit rapidement organisée afin de mettre, autour de la table les techniciens, les artistes et un représentant de mon cabinet afin de faire le point sur ce dossier. L'objectif étant de mener une réflexion conciliant le caractère esthétique, indispensable à un endroit aussi symbolique, et les aspects liés à la sécurité des usagers, spécialement celle des plus faibles.

Cette réunion s'est tenue hier. Le report de cette interpellation, M. Harmel, a été très bénéfique puisqu'il a permis à cette réunion de se tenir entre-temps. Chacun a pu y défendre son point de vue et la réflexion sera d'ailleurs poursuivie avec la STIB et la commune d'Auderghem.

Une visite de travail sur le site est prévue sur place le 26 juin 1996, à laquelle je vous inviterai avec plaisir.

Je puis vous assurer, MM. Harmel, Roelants, Galand, Hotyat et Vandenbussche, que, quelle que soit la solution retenue, je n'ai pas l'intention de laisser défigurer un aménagement qui

répond, par ailleurs au souci d'esthétisme, qui est le vôtre... et soyez-en sûrs, le mien.

Outre les considérations techniques liées à la sécurité et à la mobilité inhérentes à tout projet en matière de travaux publics, il convient de prendre en compte, spécialement en milieu urbain, les aspects esthétiques ; j'en ai fait un objectif majeur de ma politique.

J'ouvrirai une parenthèse pour répondre à Mme Foucart, qui parlait au nom de M. Hotyat, et qui a fait référence au manuel d'aménagement des espaces publics. Elle a en effet élargi le débat en disant que l'esthétisme des lieux ne se limitait pas aux œuvres d'art, même si c'est l'objet de l'interpellation de ce jour. Elle a raison. Il faut tenir compte des espaces verts, de la qualité des matériaux utilisés. Lorsqu'elle a fait référence au manuel d'aménagement des espaces publics, Mme Foucart supposait que c'était mon livre de chevet. *(Sourires.)* C'est un ouvrage intéressant qui mérite d'être consulté.

Mme Foucart a fait référence également aux œuvres de Venêt, actuellement exposées, pour un court laps de temps, à la demande de la Ville de Bruxelles, avenue Roosevelt. Je lui concède qu'une meilleure formation permettrait sans doute à certains d'éviter de les confondre avec des ressorts de matelas.

Quant à l'éclairage de l'œuvre de Strebelle, avenue Louise, la remarque vient un peu tard car cet éclairage a fait l'objet d'une correction, en accord avec l'artiste qui a lui-même souhaité voir modifier tel ou tel élément d'éclairage. Je puis donc la rassurer : les corrections ont été faites.

M. Robert Hotyat. — Sur ce point, nous nous sommes probablement mal compris.

M. Eric André, Secrétaire d'Etat adjoint au Ministre de l'Aménagement du Territoire, des Travaux publics et du Transport. — Ou alors, Mme Foucart a mal relayé vos propos !

M. Robert Hotyat. — Je ne crois pas. Mais il arrive que l'on ne se comprenne pas toujours.

Il y a, entre la voirie principale et ce monument, une série de réverbères. La vision que les automobilistes ont de cette œuvre est donc « grillagée ». Une horloge sur un des réverbères donne même un cachet surréaliste. Il me semble que, sans mettre à mal l'éclairage de la voie publique, il y aurait moyen de libérer le monument de la présence de ces trois ou quatre réverbères, de telle façon que la vue sur l'œuvre soit entièrement dégagée. Je ne visais pas l'éclairage du monument, mais bien la vision que l'on a de ce dernier. C'est une des raisons pour lesquelles cette œuvre aurait été mieux située à l'entré du Bois de la Cambre que là où elle se trouve maintenant.

M. Eric André, Secrétaire d'Etat adjoint au Ministre de l'Aménagement du Territoire, des Travaux publics et du Transport. — Je n'avais effectivement pas compris la question dans ce sens. Cela dit, vous ouvrez là, M. Hotyat, un débat beaucoup plus large, que je suis prêt à avoir un jour avec vous. Il concerne la rationalisation de la gestion de la voirie. Vous savez que, si l'avenue Louise est de gestion régionale dans sa partie centrale, l'éclairage public est du ressort de Sibelgaz, qu'il y a intervention de la STIB et que les trottoirs sont gérés par la ville. Cela n'est pas toujours évident pour assurer une certaine coordination et une rationalité dans la manière de gérer.

M. Robert Hotyat.— Mon propos n'était pas de critiquer. Je voulais simplement attirer votre attention sur ce point.

M. Eric André, Secrétaire d'Etat adjoint au Ministre de l'Aménagement du Territoire, des Travaux publics et du Transport. — J'en suis conscient. Je prends note de votre remarque. Je voulais simplement vous dire qu'il y avait là matière à rationalisation.

Quant à la réduction des moyens, à laquelle Mme Foucart et M. Harmel ont fait allusion, je ne sais pas bien où ils l'ont trouvée. En effet, il y a des financements d'œuvres d'art dans différents articles budgétaires. Je puis donc les assurer en tout cas qu'il n'y a eu aucune réduction de moyens et que cela n'affecte en rien mon programme.

En ce qui concerne la CAID, M. Harmel, le Ministre Hasquin et moi avons pris l'initiative de proposer au Conseil des Ministres le 4 avril 1996 un arrêté modifiant la composition de cette Commission avec comme objectif de la rendre aussi efficace que possible en privilégiant la désignation de membres à la fois motivés et disponibles, ce qui n'était pas toujours le cas dans le passé.

Les candidatures sont actuellement à l'examen. Je puis vous annoncer que M. Hasquin et moi cosignerons dans les tout prochains jours un arrêté désignant les nouveaux membres de la CAID. J'espère fermement que la Commission pourra être installée avant les vacances et que j'aurai la possibilité de lui communiquer les grandes lignes de la politique que je souhaite suivre dans les mois à venir en ce qui concerne l'installation et la rénovation des œuvres d'art en voiries régionales.

Pour répondre à M. Vandenbussche, qui me proposait de prendre langue avec les Ministres de la Culture, je dois lui dire que c'est avec plaisir que je rencontrerai les Ministres de la Culture, tant de la Communauté française que de la Communauté flamande. Toutefois, je pense que l'objectif même de la CAID est d'entourer les autorités régionales d'avis d'artistes et de spécialistes en matière d'art urbain. Qui plus est, ils connaissent la ville, ce qui n'est pas forcément le cas de tous les Ministres de la Culture de ce pays — et ils me semblent plus indiqués pour me conseiller de manière avisée.

Mais revenons à cette politique que je souhaiterais voir menée, M. Harmel, et qui s'inspire des principes suivants :

La réflexion en matière d'œuvres d'art, et notamment celle menée par la CAID, doit prendre en compte, plus qu'elle ne l'a fait par le passé, les aspects budgétaires qui constituent, quoique l'on en dise, une contrainte qui ne peut être négligée.

Le projet retenu pour la fontaine Montgomery est une illustration de ce réalisme politique. Il rencontre les souhaits de la commune et des habitants et, si d'aucuns regrettent que des réalisations plus spectaculaires n'aient pu se concrétiser, il est important de souligner que le coût a été divisé par trois par rapport aux projets parfois démesurés de certains de mes prédécesseurs.

Il me semble, en effet que l'installation d'une œuvre d'art en voirie doit se faire en bonne intelligence avec ceux qui sont appelés à la côtoyer ; c'est pourquoi je serai particulièrement attentif à recueillir l'opinion des autorités communales et des riverains concernés.

Par ailleurs, répondant à un souci que vous avez exprimé, M. Harmel, un inventaire des œuvres existantes, mais non valorisées, me paraît indispensable. J'ai écrit en ce sens aux différents bourgmestres afin d'examiner les possibilités de mise en valeur d'œuvres d'art qui sommeillent, non pas dans les caves et les greniers, mais plutôt dans les entrepôts des administrations communales, afin de mettre sur pied une sorte de bourse d'échanges.

Le mécénat d'entreprises est une autre piste que je compte explorer. C'est dans cet objectif que j'ai demandé à l'asbl PROMETHEA, qui a pour vocation de promouvoir le mécénat en matière d'œuvres d'art, de réaliser une étude relative à la

faisabilité du mécénat d'entreprise. Je compte beaucoup sur les conclusions de cette étude pour promouvoir une nouvelle approche en matière de financement de l'installation d'œuvres d'art sur les voiries régionales.

Vous semblez, M. Harmel, mettre en doute ma volonté et celle du Gouvernement de mettre en œuvre effectivement cette politique.

Sans vouloir polémiquer avec vous, ni établir ici un inventaure exhaustif des réalisations effectuées depuis près d'un an, permettez-moi néanmoins de mentionner:

— la restauration et la mise en valeur du monument, situé avenue E. Demot, le «Dompteur de chevaux» à Bruxelles;

— la restauration et la mise en valeur du monument dédié à Ernest Solvay et situé avenue Roosevelt à Bruxelles;

— la restauration et la mise en valeur du «Monument aux Bourgmestres Buls et Demot» situé avenue Louise à Ixelles.

Par ailleurs, seront encore réalisés en 1996:

— la restauration et la mise en valeur du monument «La mort d'Ompdrailles» en bordure de l'avenue Louise à Ixelles;

— la restauration et la mise en valeur du «Monument Lemonnier» situé avenue Franklin Roosevelt à Bruxelles;

— le déplacement et la mise en valeur du monument situé actuellement au square Joséphine-Charlotte à Woluwé-St-Lambert;

— le déplacement et la mise en valeur du monument «Les soucis domestiques» à Watermael-Boitsfort;

— la restauration et la mise en valeur du monument dédié à Léopold II situé à Auderghem;

— la restauration et la mise en valeur de la «Fontaine Ste Anne» à Laeken;

— la restauration du monument dédié aux «Sports automobiles» à Schaerbeek;

— la restauration et la mise en valeur du monument dédié aux «Forains morts pour la Patrie» à Anderlecht;

— la mise en valeur du monument dédié aux «Héros de l'air» à Bruxelles, et

— la mise en valeur et la restauration du monument du «9ème et 29ème de Ligne», Boulevard de Dixmude à Bruxelles.

Dans le même esprit et conscient que la présence de l'eau dans la ville est également un élément important de sa convivialité, une série de fontaines seront installées sur les voiries régionales.

C'est ainsi qu'une fontaine est en cours d'aménagement au rond-point de Broqueville/Joséphine-Charlotte à Woluwe-St-Lambert, sur laquelle M. Veldekens m'interroge fréquemment.

D'autres fontaines seront prochainement installées:

— rond-point Montgomery à Woluwe-St-Pierre;

— rond-point Souverain à Auderghem;

— place Simonis, en face du métro à Koekelberg.

Enfin, pour teminer, je voudrais vous dire que parmi mes priorités figure également l'étude de la mise en valeur de la Porte de Namur et de la place Stéphanie, deux espaces symboliques sur lesquels je ne manquerai pas de demander à la CAID de réfléchir.

J'espère vous avoir éclairés et rassurés, Messieurs Harmel, Roelants du Vivier, Hotyat, Galand et Vandenbussche et vous remercie de m'avoir donné l'occasion de m'expliquer sur le contenu de la politique que je mène et continuerai à mener en matière de rénovation, de mise en valeur ou d'installation d'œuvres d'art en voiries.

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

M. Dominique Harmel. — Monsieur le Président, ma réplique sera très brève. Tout d'abord, je tiens à remercier le Secrétaire d'Etat pour sa réponse, qui nous a rassurés. L'œuvre de Thérèse Chotteau ne sera donc pas touchée. Nous avions cru lire le pire dans les journaux, mais il n'en sera rien.

Je prends bonne note de ce que la CAID sera remise en place sous peu. Ce n'est plus qu'une question de jours. Et croyez bien que je m'en réjouis.

En ce qui concerne le budget, je me permettrai d'en reparler avec vous lors de la modification budgétaire parce que les documents qui m'ont été transmis en commission du Budget m'ont laissé entrevoir qu'il y aurait une diminution de 10 millions. Mais nous étudierons la question ensemble.

J'ai effectivement entendu que vous avez, pendant l'année écoulée, restauré un certain nombre de monuments. J'ai essayé de les noter et je constate qu'il y en a douze ou treize. Ce résultat est très bien mais permettez-moi de vous rappeler qu'il y avait des projets d'œuvres d'art proposés par la CAID. Il s'agit d'œuvres d'artistes belges, et souvent Bruxellois. C'était évidemment à ceux-là que je faisais allusion.

En ce qui concerne la place Stéphanie, un projet prévoyait d'y installer une œuvre de Delvaux. Cela faisait partie des plans. On en a longuement parlé en 1992. Je suppose que c'est ce que nous verrons un jour installé à la place Stéphanie.

J'espère que l'on continuera à suivre l'avis de la CAID qui, il faut l'avouer, nous a, durant les années précédentes, donné des éclairages intéressants sur le développement de l'art en ville.

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

M. François Roelants du Vivier. — Monsieur le Président, Chers Collègues, le Ministre m'a rassuré quant à l'intégrité de l'ensemble sculptural de l'avenue de Tervueren. Bien entendu, je demeurerai attentif à l'évolution de ce dossier et je l'encourage à poursuivre une politique réaliste, mais ambitieuse, d'installation d'œuvres d'art dans l'espace public.

M. le Président. — Les incidents sont clos.

De incidenten zijn gesloten.

QUESTIONS ORALES

MONDELINGE VRAGEN

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

Aan de orde zijn de mondelinge vragen.

QUESTION ORALE DE MME MAGDELEINE WILLAME-BOONEN A M. CHARLES PICQUE, MINISTRE-PRESIDENT DU GOUVERNEMENT, CONCERNANT «L'ORGANISATION DE LA FOIRE AUX LIVRES AU HEYSEL ET L'INTERET POUR L'IMAGE DE BRUXELLES D'UN INVESTISSEMENT REGIONAL»

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW MAGDELEINE WILLAME-BOONEN AAN DE HEER CHARLES PICQUE, MINISTER-VOORZITTER VAN DE REGERING, BETREFFENDE «DE ORGANISATIE VAN DE BOEKENBEURS OP DE HEIZEL EN HET BELANG VAN EEN INVESTERING VAN HET GEWEST VOOR HET IMAGO VAN BRUSSEL»

M. le Président. — La parole est à M. Harmel pour poser la question de Mme Willame-Boonen, empêchée.

M. Dominique Harmel. — Monsieur le Président, je vous remercie d'avoir la gentillesse de me permettre de remplacer, au pied levé, Mme Willame qui a dû nous quitter. Je vous lirai donc sa question orale.

Je m'adresserai à M. Tomas qui remplace le Ministre-Président.

Le lecteur que vous êtes ne peut être insensible à la dégradation de ce qu'était ce grand événement culturel communautaire et bruxellois: la Foire aux Livres.

Témoignent de cette dégradation la baisse des ventes (une perte qui s'élève de 2 à 3 millions) et environ 10 pour cent d'entrées en moins.

Si les «majors» du secteur n'ont finalement pas boudé l'édition 96 de la Foire, la qualité de celle-ci et son rôle comme événement culturel n'en laissent pas moins à désirer.

Malgré les incontestables qualités de l'infrastructure technique du Heysel, les exposants n'ont pas été enthousiasmés par ce lieu trop décentré pour un événement culturel. Et les lecteurs non plus puisque le nombre d'entrées a diminué.

Pouvez-vous accepter que l'on dise de notre Région, comme on a pu le lire dans *La Libre Belgique* du 29 avril dernier, que hormis le Heysel, il n'existe aucun espace disponible qui puisse rassembler beaucoup de monde?

Sans doute doit-on rêver pour la Foire qu'elle attire plus de monde encore et qu'elle soit pour la profession une opération lucrative.

Mais elle devrait plus encore être un événement phare qui, avec d'autres opérations ponctuant l'année, devrait participer de l'aura culturelle d'une ville internationale, responsabilité dont il n'est pas possible de se dégager.

Je souhaite donc savoir comment vous comptez intégrer cette dimension culturelle, et particulièrement la Foire du Livre, dans la politique de promotion de l'image internationale de notre Région et quelles synergies vous développez avec les différents Ministres de la Culture.

M. le Président. — La parole est à M. Tomas, Secrétaire d'Etat, qui répondra en lieu et place de M. Picqué, Ministre-Président.

M. Eric Tomas, Secrétaire d'Etat adjoint au Ministre-Président. — Monsieur le Président, nous nous trouvons une fois de plus dans une phase surréaliste: la question est posée par un remplaçant à un Ministre remplaçant le Ministre interpellé. De plus, comme vous le verrez dans la réponse, c'est comme Ministre-Président et comme Ministre de la Culture que Charles Picqué souhaitait répondre.

Mme Willame, par personne interposée, souligne à juste titre que la Foire du Livre constitue un grand événement d'ordre culturel à Bruxelles. Cela implique toutefois que des institutions communautaires sont plus concernées que ne l'est la Région.

Cependant, le succès de la Foire du Livre a des répercussions sur l'image internationale de Bruxelles. C'est pourquoi je suis particulièrement attentif à trouver des solutions aux problèmes de la Foire du Livre. En particulier, le lieu d'accueil de la Foire — le Heysel — n'est effectivement pas parfait. Cela explique sans doute largement la diminution du nombre de visiteurs.

Je puis vous dire qu'à mon initiative, des consultations ont lieu avec l'asbl organisatrice de l'événement pour qu'un nouveau lieu puisse être trouvé à Bruxelles, dès 1997. Il est encore trop tôt pour annoncer le résultat de ces consultations.

Vous pourrez vous douter que j'ai peu de mal à nouer des contacts avec le Ministre de la Culture de la Communauté française.

En ce qui concerne l'édition 1996, il y eut effectivement des menaces sur la Foire, dues à l'absence éventuelle de grands éditeurs français. Dans l'urgence, j'ai pris certains contacts pour que ces éditeurs soient au moins représentés; ces contacts ont abouti puisqu'un large éventail de l'édition française était présent, au moins par le biais de diffuseurs belges. Il semble bien qu'en 1997, la représentation des éditeurs français sera encore améliorée. Vous aurez pu constater que la présence de la Communauté française s'est accrue: outre un stand important, un espace de débats et de mini-colloques a été mis en place; il a recueilli un franc succès auprès du public et des professionnels présents.

Des efforts importants ont été entrepris pour que l'activité culturelle se développe dans le cadre de la Foire du Livre. Je suis très attentif à ce que ce type d'activité se développe davantage encore en 1997.

En conclusion, je peux vous assurer, en tant que Ministre-Président de la Région de Bruxelles-Capitale, que je reste particulièrement attentif à la réussite de la Foire du Livre comme événement contribuant positivement à l'image de la Région.

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

QUESTION ORALE DE MME MARIE NAGY A M. CHARLES PICQUE, MINISTRE-PRESIDENT DU GOUVERNEMENT, CONCERNANT «LA MISE EN ŒUVRE DE L'ACCORD DE COOPERATION RELATIF A L'IMPLANTATION DU MINISTERE DES AFFAIRES ETRANGERES».

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW NAGY AAN DE HEER CHARLES PICQUE, MINISTER-VOORZITTER VAN DE REGERING, BETREFFENDE «DE UITVOERING VAN HET SAMENWERKINGSAKKOORD BETREFFENDE DE VESTIGING VAN HET MINISTERIE VAN BUITENLANDSE ZAKEN»

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

Mme Marie Nagy. — Monsieur le Ministre-Président, le 23 mars 1990, M. Picqué signait avec le Gouvernement fédéral un accord de coopération concernant la modification de l'affectation de la Caserne Prince Albert, qui passait d'une affectation logement et équipement en une affectation bureaux. A côté de cette autorisation accordée par la Région pour l'installation du Ministère des Affaires étrangères, certaines dispositions étaient prévues qui devaient être réalisées par la Régie des bâtiments.

L'honorable Ministre peut-il me dire si les engagements pris par le Gouvernement fédéral ont été respectés en ce qui concerne l'article 4 de l'accord de coopération, prévoyant des habitations sur le site dit d'Egmont ?

A l'article 8, l'accord prévoyait que la Régie des bâtiments « affectera au logement et au commerce les terrains situés entre le Musée des Beaux-Arts et la rue Montagne de la Cour.

Où en est ce projet, Monsieur le Ministre-Président ? Je me permets de rappeler au Ministre que l'accord prévoit aussi que « La réalisation de ce programme sera terminée en même temps que le projet Egmont », pour lequel l'accord donne un délai de trois ans après son démarage, prévu « avant le 1er janvier 1991 ». On ne peut que constater que les délais sont largement dépassés.

Je remercie le Ministre des réponses qu'il voudra bien m'apporter.

M. le Président. — La parole est à M. Tomas, Secrétaire d'Etat qui répondra en lieu et place de M. Picqué, Ministre-Président.

M. Eric Tomas, Secrétaire d'Etat adjoint au Ministre-Président. — Je donne ici communication de la réponse exhaustive de M. le Ministre-Président.

L'accord de coopération Etat-Région du 23 mars 1990 fait suite à une procédure d'expropriation entamée de manière unilatérale par l'Etat, sur base de l'arrêté royal du 21 septembre 1989. Il s'agissait d'un projet de la Régie des Bâtiments, visant à consacrer l'ensemble du site de la Caserne Prince Albert — environ 1,5 hectare — aux extensions du Ministère des Affaires Etrangères.

En contestant cet arrêté royal, la Région a pu faire valoir logiquement sa compétence en matière d'urbanisme et, de manière volontaire, les priorités qu'elle entendait consacrer au logement dans cette partie de la ville.

Cet accord autorise la Régie des Bâtiments à réaliser le projet d'extension du Ministère, dit projet Egmont, à condition notamment de construire ou de faire construire des logements et des commerces sur le site et à proximité.

L'accord prévoit en outre que ces commerces et logements devront être terminés en même temps que le projet Egmont. L'extension du Ministère des Affaires Etrangères est constituée de cinq parties distinctes qui doivent être réalisées par phases.

Où en est-on aujourd'hui ?

Tout d'abord, les constructions nouvelles le long de la rue de Namur et de la rue des Petits Carmes dites Egmont I :

— l'accord y prévoit la réalisation de douze logements. Cette exigence est rencontrée puisque le permis d'urbanisme du 15 février 1991, modifié le 9 mars 1993, en impose quatorze ;

— des commerces seront bien implantés au rez-de-chaussée de la rue de Namur ;

— le chantier est bien avancé et devrait se terminer au début de l'année prochaine.

En ce qui concerne la partie Egmont II, à savoir les constructions nouvelles sur le site même de la Caserne Albert, d'une surface hors sol limitée à 12 250 m^2, le chantier a bien débuté mais s'est limité aux travaux d'excavations.

Je signale que Egmont I et Egmont II ont fait l'objet d'un seul permis d'urbanisme.

Pour les autres parties, à savoir la restauration d'une aile du Palais d'Egmont (Egmont III), le tunnel de liaison à réaliser sous la rue des Petits Carmes (Egmont IV) et l'extension d'une salle de conférence du Palais (Egmont V), les travaux n'ont pas été entamés. Les permis n'ont d'ailleurs pas été délivrés.

En tout état de cause, ces trois parties ne peuvent être entreprises qu'après la réalisation des deux précédentes.

J'en viens maintenant aux obligations de la Régie en matière de logement.

Rue aux Laines : la Régie des Bâtiments a rempli ses obligations puisqu'elle a vendu le terrain à la SA Memling le 2 juin 1992 et qu'elle a imposé, dans l'acte de vente, la réalisation du projet pour la fin septembre 1995, sous peine d'une astreinte de 10 000 francs par jour. Par ailleurs, cette même société a obtenu un permis d'urbanisme le 5 juin 1993, permis qui a été prorogé et qui prévoit la réalisation de 4 000 m^2 de logement.

Quant à la Montagne de la Cour, projet pour lequel vous m'interrogez plus particulièrement, un certificat d'urbanisme a été délivré le 22 novembre 1991 à la Régie ; il portait sur la réalisation de 2 700 m^2 de logement et 900 m^2 de commerce. A ce jour, le terrain n'a pas trouvé acquéreur et le projet de reconstruction à cet endroit en est donc au point mort.

Comme vous le soulignez dans votre question, il est évident que le délai prévu pour la réalisation de l'ensemble du projet Egmont est dépassé. La raison principale semble en être les difficultés budgétaires au niveau fédéral, en particulier à la Régie des Bâtiments (difficultés qui n'étaient pas nécessairement prévisibles au moment de la signature de l'accord de coopération), et d'autre part la réévaluation des besoins de locaux pour le Ministère des Affaires étrangères.

Je me permets de vous rappeler que l'article 10 de l'accord prévoit que, si le logement à réaliser sur ces deux terrains n'est pas terminé en même temps que le projet Egmont, constitué de cinq parties, ces terrains seront transférés à la Région.

Je constate que la situation est préoccupante, même si l'on ne peut raisonnablement affirmer que les conditions imposées dans l'accord ne sont pas respectées. En effet, le projet Egmont n'est pas terminé et la réalisation des logements et des commerces qui devaient accompagner ledit projet ne doit, en théorie, pas l'être non plus.

La situation décrite mérite néanmoins toute notre vigilance ; c'est pourquoi, en vertu de l'article 11 de l'accord, je compte saisir prochainement le Comité de coopération de cette question pour obtenir de plus amples informations.

Telle était la réponse du Ministre-Président.

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

Mme Marie Nagy. — Je remercie le Ministre d'avoir bien voulu répondre à ma question. Je ne manquerai pas, évidemment, d'interroger M. Picqué dans un délai raisonnable, puisque, après six années, il s'engage enfin à interroger le Comité de coopération pour savoir où en est cet accord. Or, les engagements pris en prévoyaient la fin au 1er janvier 1994 ou 1995, en s'accordant une marge. Or, nous sommes en 1996 : il est temps que le Gouvernement régional s'inquiète du suivi de l'accord de coopération.

Monsieur le Président, il fut un temps où les Ministres répondaient eux-mêmes aux questions et où, en cas d'impossibilité, ils prévenaient les parlementaires qui les interrogeaient. Peut-être à cette époque la majorité était-elle moins arrogante qu'aujourd'hui ! *(Applaudissements sur les bancs ECOLO.)*

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

QUESTION ORALE DE MME MAGDELEINE WILLAME-BOONEN A M. CHARLES PICQUE, MINISTRE-PRESIDENT DU GOUVERNEMENT, CONCERNANT «LE SUIVI DE LA MOTION VOTEE LE 26 AVRIL 1996 SUR LES MESURES VISANT A DEVELOPPER UNE IMAGE INTERNATIONALE DE QUALITE POUR BRUXELLES»

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW MAGDELEINE WILLAME-BOONEN AAN DE HEER CHARLES PICQUE, MINISTER-VOORZITTER VAN DE REGERING, BETREFFENDE «DE OPVOLGING VAN DE OP 26 APRIL 1996 GOEDGEKEURDE MOTIE OVER DE MAATREGELEN OM BRUSSEL EEN GOED INTERNATIONAAL IMAGO TE GEVEN»

M. le Président. — La parole est à M. Harmel pour poser la question de Mme Willame-Boonen.

M. Dominique Harmel. — Monsieur le Ministre, lors de sa dernière séance, le Conseil a voté la résolution qui invitait le Gouvernement à mettre en place une structure de concertation pour l'organisation de l'opération Bruxelles Capitale de la culture en l'an 2000.

Je lis avec beaucoup de plaisir qu'un effort budgétaire est timidement fait puisque ce feuilleton nous indique la création dans la division 22 (coordination de la politique du Gouvernement, relations extérieures et initiatives communes) d'un article 40.30.01 auquel une somme de 5 millions est affectée en ce sens. Nous sommes bien loin du demi-milliard que la ville d'Anvers avait consacré à l'opération, mais je suppose que le plan pluriannuel promis nous éclairera davantage sur la politique menée.

La question a pour objet de connaître les suites que vous avez réservées à cette résolution.

M. le Président. — La parole est à M. Tomas, Secrétaire d'Etat, qui répondra en lieu et place de M. Picqué, Ministre-Président.

M. Eric Tomas, Secrétaire d'Etat adjoint au Ministre-Président.— Voici la réponse de M. le Ministre-Président.

Vous avez raison de souligner que le Gouvernement a décidé d'affecter, dès cette année, un budget pour l'opération Bruxelles, Capitale de la Culture en l'an 2 000. Cela montre bien que la Région souhaite affecter pendant cinq ans un budget pour que cette opération soit un succès, budget dont le montant pourra varier, bien sûr, d'exercice en exercice.

Votre question ne met en évidence que la participation financière directe de la Région mais, comme à Anvers, d'autres niveaux de pouvoirs publics participeront financièrement à la réussite de ce grand événement.

En ce qui concerne la structure de concertation, je vous rappelle avoir émis des propositions précises à cet égard ; diverses discussions sont d'ailleurs en cours pour sa mise en place. A ce stade, ces discussions n'ont pas encore permis d'aboutir définitivement. Cela ne signifie pas pour autant qu'aucun travail préparatoire à l'événement lui-même ne s'effectue. En effet, différents représentants du monde culturel préparent déjà le terrain à leur niveau pour faire en sorte que diverses propositions puissent être soumises à la structure de concertation dès qu'elle sera en place. J'aurai certainement l'occasion de revenir, dans le futur, sur l'évolution de ce dossier qui, comme vous le savez, me tient particulièrement à cœur : c'est à mon initiative que ce projet est né. *(Applaudissements.)*

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

(M. Jean-Pierre Cornelissen, Vice-Président, remplace M. Armand De Decker au fauteuil présidentiel)

(De heer Jean-Pierre Cornelissen, Ondervoorzitter, vervangt de heer Armand De Decker als Voorzitter)

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DOMINIEK LOOTENS-STAEL AAN DE HEER HERVE HASQUIN, MINISTER BELAST MET RUIMTELIJKE ORDENING, OPENBARE WERKEN EN VERVOER, BETREFFENDE «HET VERSTOREN VAN DE ORDE IN HET BRUSSELS OPENBAAR VERVOER»

QUESTION ORALE DE M. DOMINIEK LOOTENS-STAEL A M. HERVE HASQUIN, MINISTRE DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE, DES TRAVAUX PUBLICS ET DU TRANSPORT, CONCERNANT «LES PERTURBATIONS DE L'ORDRE PUBLIC QUI INTERVIENNENT DANS LES TRANSPORTS EN COMMUN BRUXELLOIS»

De Voorzitter. — De heer Lootens-Stael heeft het woord voor het stellen van zijn vraag.

De heer Dominiek Lootens-Stael. — Mijnheer de Voorzitter, Mijnheer de Minister, Mijnheer de Staatssecretaris, Dames en Heren Collega's, uit persoonlijke ervaring en bijgetreden door een kranteknipsel uit *La Lanterne* van 9 mei jongstleden blijkt dat het niet meer mogelijk is om het openbaar vervoer te nemen zonder met straatmuzikanten te worden geconfronteerd die hun talent niet meer op straat, maar in bus, tram of metro ten beste geven.

Uit het kranteartikel leert men dat het controlepersoneel van de Brusselse vervoersmaatschappij MIVB nauwelijks of niet optreedt tegen deze — mag ik ze ironisch noemen — virtuozen, omdat ze meestal een vervoerbewijs op zak hebben. Na elk liedje doen deze muzikanten een rondje in de tram, bus of metro om wat centjes uit de mensen hun zakken te slaan. Dit is een genuanceerde en verdoken vorm van bedelarij.

Kan de Minister mij meedelen welke maatregelen hij al heeft genomen om deze onaangename kwaal voor de klanten van de MIVB tegen te gaan ?

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

De heer Hervé Hasquin, Minister belast met Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer. — Mijnheer de Voorzitter, de problematiek van de aanwezigheid van muzikan-

ten, bedelaars en venters van dagbladen in de voertuigen of de stations van het MIVB-net is bekend. Hun aanwezigheid wordt aangevochten en lokt tegengestelde reacties uit. Een deel van het publiek stelt de aanwezigheid van muzikanten aldaar op prijs, want het is van oordeel dat dit een opgewekte sfeer en een veilig gevoel met zich brengt. Een ander deel van het publiek meent dat er iets moet worden gedaan voor deze categorie van kansarmen die alleen de metro hebben om in hun onderhoud te voorzien. Nog een ander deel van het publiek meent dat het niet mag worden lastigggevallen tijdens zijn verplaatsing, noch door muzikanten, noch door bedelaars, noch door dagbladventers of enig persoon die om een gunst verzoekt.

Thans bepaalt het reglement van de politie van het personenvervoer per tram, pre-metro, metro, autobus en autocar — koninklijk besluit van 15 september 1976 — in artikel 34, § 11: «dat het verboden is de orde te verstoren en de dienst te belemmeren in de standplaatsen of de stations» en in artikel 35, § 9: «dat het de reiziger verboden is daden te stellen die niet passen, gesprekken te voeren die niet betamen, te zingen, te roepen of lawaai te maken». Bovendien moet de reiziger in het bezit zijn van een geldig vervoerbewijs. Op grond van deze artikelen bekeurt het beëdigd personeel dat het algemeen toezicht van de MIVB verzekert, de persoon in overtreding.

Om de verschillende standpunten van het publiek te verzoenen, ligt in een eerste fase een ontwerp van interne reglementering bij de MIVB en nadien een ontwerp tot wijziging van het politiereglement ter studie. In dit ontwerp van reglementering wordt ernaar gestreefd elke vorm van bedelarij in de voertuigen en de gecontroleerde zones van de metro en pre-metrostations te verbieden, maar op bepaalde plaatsen in sommige stations en op bepaalde uren de aanwezigheid van muzikanten of verkopers van dagbladen toe te laten. De aldus toegelaten persoon zou een document bij zich dragen, een pasje bijvoorbeeld, beperkt in de tijd, geldig voor een maand bijvoorbeeld, dat zou worden afgeleverd door de dienst algemeen toezicht van de MIVB na overleg met de gemeentelijke overheid en de rijkswachtbrigade van de metro. De MIVB heeft in dit verband contact gehad met de politierechtbank van het parket van Brussel en de districtcommandant van de rijkswacht van Brussel.

De Voorzitter. — De heer Lootens-Stael heeft het woord.

De heer Dominiek Lootens-Stael. — Mijnheer de Voorzitter, ik dank de Minister voor zijn omstandig antwoord. Ik heb er wel een paar bedenkingen bij.

Ten eerste, hij beweert dat er enkele personen zijn die het maken van muziek in het openbaar vervoer — ik noem het bedelarij — op prijs stellen.

De heer André Drouart. — Moi, j'en fais partie, monsieur! Votre parti n'est pas en faveur de la culture.

De heer Dominiek Lootens-Stael. — Welnu, ik maak een onderscheid tussen twee soorten bedelarij: deze in de metrostellen en deze in de gangen van het station. Dat weet u wanneer u, zoals ik, soms de metro neemt.

Mme Evelyne Huytebroeck. — C'est une question orale, Monsieur le Président?

De Voorzitter. — Kunt u tot uw bijkomende vraag komen, mijnheer Lootens?

De heer Dominiek Lootens-Stael. — Ik wil ze even verduidelijken, mijnheer de Voorzitter.

Ten tweede zegt de Minister dat de veiligheid verhoogt door de aanwezigheid van bedelaars — dat zijn het nu eenmaal — in de metrostations en -stellen. Op welke manier verantwoordt hij dat? Hoe verhogen kinderen die erop worden uitgestuurd om te bedelen, de veiligheid?

Ten derde stel ik vast dat hij maatregelen neemt om het fenomeen ten minste te controleren, wat ik bewijnderenswaardig acht, maar dan vernam ik graag welke termijn hij daarop zet.

De Voorzitter. — Het incident is gesloten.

De heer Dominiek Lootens-Stael. — Ik zou graag een antwoord krijgen op mijn vragen.

De heer Hervé Hasquin, Minister belast met Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer. — Ik heb geen bijkomende uitleg te geven.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DOMINIEK LOOTENS-STAEL AAN DE HEER ERIC TOMAS, STAATSSECRETARIS TOEGEVOEGD AAN DE MINISTER-VOORZITTER, BETREFFENDE «EEN ADVIES VAN DE VASTE COMMISSIE VOOR TAALTOEZICHT AANGAANDE HET TAALGEBRUIK DOOR DE BRUSSELSE GEWESTELIJKE HUISVESTINGSMAATSCHAPPIJ»

QUESTION ORALE DE M. DOMINIEK LOOTENS-STAEL A M. ERIC TOMAS, SECRETAIRE D'ETAT ADJOINT AU MINISTRE-PRESIDENT, CONCERNANT «UN AVIS DE LA COMMISSION PERMANENTE DE CONTROLE LINGUISTIQUE SUR L'EMPLOI DES LANGUES PAR LA SOCIETE DU LOGEMENT DE LA REGION BRUXELLOISE»

De Voorzitter. — De heer Lootens-Stael heeft het woord voor het stellen van zijn vraag.

De heer Dominiek Lootens-Stael. — Mijnheer de Voorzitter, op 12 januari 1996 interpelleerde ik de Staatssecretaris aangaande de toepassing van de taalwetgeving door de Brusselse Gewestelijke Huisvestingsmaatschappij. Toen liet ik opmerken dat de BGHM de taalwetgeving niet toepaste, wat de Staatssecretaris ten stelligste ontkende. Ik citeer de Staatssecretaris uit het *Volledig Verslag* van die vergadering: «Ik kan de heer Lootens verzekeren dat de taalwetgeving bij de BGHM streng geëerbiedigd wordt», waarna hij enkele fragmentaire voorbeelden gaf hoe de taalwetgeving wel werd gerespecteerd.

Voor de Staatssecretaris deze woorden had uitgesproken had het Vlaams Blok reeds talrijke taalklachten bij de Vaste Commissie voor Taaltoezicht tegen de BGHM ingediend omdat ik, in tegenstelling tot de Staatssecretaris, van mening ben dat de BGHM de taalwetgeving niet naleeft. Intussen had de Vaste Commissie voor Taaltoezicht op 18 april 1996 een eerste advies gegeven over mijn klachten, namelijk het advies nummer 28.048/F. Daarin onderstreept deze rechtsprekende instantie onomwonden dat de BGHM de taalwetgeving overtreedt aangezien zij in haar tijdschrift *BGHM-Info* een aantal huisvestingsmaatschappijen bij hun Franstalige naam of afkorting vermeldt. Dit is manifest zoals de VCT zegt in strijd met de taalwetgeving. In haar brief van 29 april die aan de Staatssecretaris gericht was, verzocht zij hem haar mee te delen welk gevolg hij aan dit advies zou geven.

Ik kan deze vraag in plenaire vergadering alleen maar herhalen. Mijnheer de Staatssecretaris, welk gevolg hebt u aan het

advies van dit rechtscollege gegeven? Met andere woorden, welke maatregelen hebt u genomen om ervoor te zorgen dat de BGHM in haar publikaties voortaan alle erkende huisvestingsmaatschappijen met een Nederlandstalige naam zou benoemen?

De Voorzitter. — De heer Tomas, Staatssecretaris, heeft het woord.

De heer Eric Tomas, Staatssecretaris toegevoegd aan de Minister-Voorzitter. — Mijnheer de Voorzitter, ik heb het advies van de Vaste Commissie voor Taaltoezicht van 18 april 1996 in goede orde ontvangen. Wat ik op 12 januari verklaard heb, namelijk dat de Brusselse Gewestelijke Huisvestingsmaatschappij de taalwetgeving streng toepast, wordt door dit advies geenszins betwist. In haar publikatie kan de BGHM alleen de bestaande namen van de openbare vastgoedmaatschappijen gebruiken. Het is niet haar opdracht namen te vertalen waarvan wij reeds het eigen en moeilijk vertaalbare karakter onderstreept hebben. Ik kan u slechts verwijzen naar mijn antwoord op uw interpellatie van 12 januari 1996.

Wat de opvolging van het advies van de Vaste Commissie voor Taaltoezicht betreft, heb ik de BGHM verzocht om ervoor te zorgen dat de openbare vastgoedmaatschappijen alle noodzakelijke maatregelen nemen met het oog op de eerbiediging van de taalwetgeving die op deze maatschappijen van toepassing is.

De Voorzitter. — De heer Dominiek Lootens-Stael heeft het woord.

De heer Dominiek Lootens-Stael. — Mijnheer de Staatssecretaris, ik neem akte van uw antwoord en u zal het mij niet kwalijk nemen dat ik in de toekomst waarschijnlijk op deze kwestie terugkom.

De heer Eric Tomas, Staatssecretaris toegevoegd aan de Minister-Voorzitter. — Dat weet ik wel. U komt altijd met dezelfde vraag en ik zal altijd hetzelfde antwoord geven.

De Voorzitter. — Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DOMINIEK LOOTENS-STAEL AAN DE HEER RUFIN GRIJP, MINISTER BELAST MET OPENBAAR AMBT, BUITENLANDSE HANDEL, WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK, BRANDBESTRIJDING EN DRINGENDE MEDISCHE HULP, BETREFFENDE «HET SUBSIDIEREN VAN BEDRIJVEN ALS HANDELSATTACHES»

QUESTION ORALE DE M. DOMINIEK LOOTENS-STAEL A M. RUFIN GRIJP, MINISTRE DE LA FONCTION PUBLIQUE, DU COMMERCE EXTERIEUR, DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE, DE LA LUTTE CONTRE L'INCENDIE ET DE L'AIDE MEDICALE URGENTE, CONCERNANT «LA SUBVENTION D'ENTREPRISES LORSQU'ELLES JOUENT LE ROLE D'ATTACHES COMMERCIAUX»

De Voorzitter. — De heer Lootens-Stael heeft het woord voor het stellen van zijn vraag.

Mijnheer Lootens, men heeft mij erop gewezen dat de Staatssecretaris, de heer Vic Anciaux, perfect het antwoord van de heer Grijp op uw vraag kan geven.

Monsieur Lootens, il m'est signalé que le Secrétaire d'Etat, M. Vic Anciaux, est tout à fait en mesure de donner la réponse de M. Grijp à la question que vous vouliez poser.

De heer Dominiek Lootens-Stael. — Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de Staatssecretaris, collega's, ik ben alvast blij dat ik mijn vraag toch kan stellen; dan is ze van de baan.

Uit *De Financieel Economische Tijd* vernemen wij dat het Verbond van Ondernemingen in opdracht van uw collega, mijnheer de Staatssecretaris, een studie uitvoert over hoe ondernemingen of financiële instellingen kunnen worden ingeschakeld om de handelsbelangen van het Brusselse Gewest in het buitenland te vertegenwoordigen.

Een dergelijk voornemen roept heel wat vragen op. Ten eerste onderstreep ik dat er een intergewestelijk samenwerkingsakkoord bestaat waardoor Vlaanderen, Wallonië en Brussel zich ertoe verbonden hebben om elkaars beroepsverenigingen en ondernemingen in het buitenland alle mogelijke bijstand te verlenen. Bovendien staat ook nog de Belgische Dienst voor Buitenlandse Handel ter beschikking van de Brusselse bedrijven. Aangezien al deze instanties samen over een uitgebreid net van handelsvertegenwoordigers in het buitenland beschikken, vraag ik mij af waarom daarbovenop privé-ondernemingen door het Brusselse Gewest zouden moeten worden gesubsidieerd. Zo'n maatregel ruikt dan ook sterk naar het verdoken subsidiëren van ondernemingen.

Ten tweede rijst de vraag in hoeverre privé-bedrijven voldoen aan de vereisten die nodig zijn om een publieke dienst te verlenen. Ik haal de taalkwestie aan als voorbeeld. Kan men verzekeren dat gesubsidieerde bedrijven altijd borg zullen staan voor een correcte opvang in de eigen taal van Nederlandstalige Brusselse bedrijven? Wat ook met de neutraliteit en de objectiviteit van privé-handelsattachés, met andere woorden hun belangeloosheid? Wat indien een Brussels bedrijf dat in het buitenland wil investeren, een beroep moet doen op een privé-handelsattaché van een ander concurrerend bedrijf? Kan deze firma wel op een eerlijke behandeling rekenen? De vraag stellen is, meen ik, ze beantwoorden.

Daarom vernam ik graag van de Staatssecretaris, in naam van de Minister, waarom de bestaande kanalen van handelsattachés hem niet voldoen? Mochten er inderdaad problemen zijn, welke zijn dat dan?

De Voorzitter. — De heer Anciaux, Staatssecretaris, antwoordt namens Minister Grijp.

De heer Vic Anciaux, Staatssecretaris toegevoegd aan de Minister belast met Economie, Financiën, Begroting, Energie en Externe Betrekkingen en aan de Minister belast met Openbaar Ambt, Buitenlandse Handel, Wetenschappelijk Onderzoek, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp. — Mijnheer de Voorzitter, dames en heren, voor ik het antwoord van Minister Grijp lees, vraag ik nogmaals hem te verontschuldigen; hij kon hier niet aanwezig zijn wegens medische redenen.

Het antwoord van Minister Grijp die inderdaad een studieopdracht aan het Verbond van Ondernemingen van Brussel heeft toevertrouwd luidt: het Brussels Gewest beschikt thans over 14 eigen handelsattachés. In het kader van een intergewestelijk samenwerkingsakkoord kunnen de Brusselse ondernemingen desgevallend een beroep doen op de hulp van 130 Vlaamse en/of Waalse attachés in het buitenland. Deze samenwerking verloopt goed.

Vermits het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest echter niet over de financiële draagkracht beschikt om het aantal eigen handelsattachés zo te verhogen dat men kan spreken van een

netwerk even uitgebreid als dat van de andere Gewesten, zal de intergewestelijke samenwerking vaak unilateraal verlopen. Op druk gesolliciteerde vertegenwoordigingen zullen plaatselijke attachés normalerwijs geneigd zijn de aanvragen uit het eigen Gewest met voorrang te behandelen. Bovendien zijn er nog gebieden waar er geen enkele commerciële vertegenwoordiging aanwezig is. Het zijn kale plekken op de wereldkaart.

Aangezien de Brusselse regering uitgaat van de noodzaak om de Brusselse potentiële exporteur of investeerder overal ter wereld te kunnen helpen, te begeleiden en te adviseren, ligt het voor de hand dat naar een oplossing voor de geografische of functionele lacunes ter zake dient te worden gezocht. De studie die Minister Grijp door het Verbond van Ondernemingen van Brussel laat uitvoeren, moet ons leren hoe, waar en met wie wij ons netwerk kunnen optimaliseren. Wij beschikken vooralsnog over geen resultaten. Hier wordt niet gesubsidieerd en wordt er op geen enkele wijze afbreuk gedaan aan de uitvoering van bestaande akkoorden. Het hoeft geen betoog dat wat er ook als resultaat uit de bus komt, de taalwetgeving zal worden gerespecteerd.

Tot zover het antwoord van Minister Grijp.

De Voorzitter. — De heer Lootens-Stael heeft het woord.

De heer Dominiek Lootens-Stael. — Mijnheer de Voorzitter, ik dank de Minister voor zijn antwoord. Aangezien hij jammer genoeg niet persoonlijk kon antwoorden wegens zijn afwezigheid, kan ik ook geen bijkomende vragen stellen. Ik zal dat later zelf met hem regelen.

De Voorzitter. — Het incident is gesloten.

INTERPELLATIONS

Suite

INTERPELLATIES

Voortzetting

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

Aan de orde is de voorzetting van de interpellaties.

INTERPELLATION DE M. MARC COOLS A M. HERVE HASQUIN, MINISTRE DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE, DES TRAVAUX PUBLICS ET DU TRANSPORT, CONCERNANT «L'ACCESSIBILITE DE BRUXELLES PAR LES CAMIONS ET LES PROBLEMES LIES AU 'TRAFIC ECONOMIQUE'»

Discussion

INTERPELLATIE VAN DE HEER MARC COOLS TOT DE HEER HERVE HASQUIN, MINISTER BELAST MET RUIMTELIJKE ORDENING, OPENBARE WERKEN EN VERVOER, BETREFFENDE «DE BEREIKBAARHEID VAN BRUSSEL VOOR VRACHTWAGENS EN DE PROBLEMEN IN VERBAND MET HET 'ECONOMISCH VERKEER'»

Bespreking

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

M. Marc Cools. — Monsieur le Président, Messieurs les Ministres, Chers Collègues, l'approvisionnement de Bruxelles en marchandises, matières premières et services et leur acheminement vers la capitale sont devenus au fil des années un problème-clé dans la gestion du trafic et de la circulation. De ce trafic que j'appellerai « trafic économique » découle une série de problèmes : la problématique des heures et des emplacements de livraison, la dégradation de la voirie due au tonnage des camions, les modalités d'accès à la ville, le problème de circulation dû aux livraisons «sauvages» en double file, le stationnement des camions et semi-remorques sur le territoire de la ville.

D'autres villes belges et étrangères sont confrontées aux mêmes difficultés. Elles doivent, comme Bruxelles, maintenir une mixité des fonctions au sein de la ville.

Pour préparer cette interpellation, j'ai écrit à plusieurs maires de villes belges et étrangères. La plupart d'entre eux ont eu la gentillesse de me répondre. J'ai ainsi pu réunir un certain nombre d'informations sur ce qui se faisait ou était prévu dans des villes comme Lille, Lyon, Zurich, Lausanne, Hanovre, Dusseldorf, Cologne, Maastricht, Gand, Anvers ou Bruges.

J'ai appris par la municipalité de Bruges l'existence d'un groupe de travail réunissant plusieurs villes flamandes (Bruges, Courtrai, Alost, Louvain) qui étudie actuellement la problématique du « trafic économique ».

A Alost, les mesures prises concernent la limitation du tonnage et la réglementation des heures de livraison : le tonnage est limité à 5,5 tonnes et les livraisons sont autorisées de 8.30 à 11.00 et de 18.30 à 21.00. La ville de Courtrai quant à elle a mis en place des zones de parking à temps limité (30 minutes maximum) pour éviter que les automobilistes ne stationnent sur les emplacements prévus pour le chargement/déchargement.

La ville de Gand est également confrontée à la problématique du chargement/déchargement, mais aussi au stationnement des camions pendant les week-ends. Les mesures prises sont les suivantes : interdiction pour les camions de plus de dix tonnes de pénétrer dans les rues commerçantes et limitation des heures de livraison entre 7.00-10.30 et entre 19.00-22.00. Une expérience est en cours actuellement dans certaines rues à fonction commerciale avec la mise à disposition d'emplacements de chargement/déchargement réservés à des véhicules de plus de 3,5 tonnes. Les camions et semi-remorques de plus de 7,5 tonnes ne peuvent pas stationner dans les quartiers habités. En dehors de ces quartiers, ils ne peuvent pas y stationner plus de 8 heures consécutives.

Lille connaît elle aussi les mêmes nuisances que Bruxelles. La réflexion porte actuellement sur trois niveaux :

Tout d'abord pour ce qui concerne les problèmes des zones de livraison, elle en possède un grand nombre, créées à la demande des commerces et des industries. Elles sont interdites aux stationnements ordinaires et prévues pour des opérations de chargement/déchargement d'une durée de 15 minutes. La police a néanmoins beaucoup de difficultés à surveiller ces zones qui sont souvent l'objet de stationnements abusifs. Un travail plus en profondeur est en cours avec tous les partenaires de la ville (Chambre de commerces et d'industries, Communauté Urbaine de Lille, ...).

Elle envisage également d'étudier les possibilités d'opération de groupage et de dégroupage.

Une enquête est menée auprès des commerçants pour évaluer l'impact qu'aurait un mode de livraison par groupage. Les livraisons par camions se feraient alors dans des entrepôts de moins de 500 m^2, groupés par rue et les livraisons à destination se feraient par camionnettes. Si ce projet recevait l'assentiment

des différents partenaires, il demanderait un travail lourd de plusieurs années.

Un plan de déplacements urbains est aussi à l'étude.

Le maire de Lille a aussi chargé un groupe d'études de proposer un Plan de déplacements urbains qui devra réajuster tous les modes de déplacement en milieu urbain (automobiles, transports en commun, camions, vélos, piétons).

La ville de Lyon dispose de plusieurs types de réglementation en la matière.

Dans les zones piétonnes, les livraisons ne sont autorisées qu'à certaines heures (de 6.00 à 11.30) et, dans quelques cas, la limitation du tonnage des véhicules est fixée à 7,5 tonnes.

Pour éviter le problème de stationnement en double file, la ville de Lyon a créé des zones de dessertes (environ 15 mètres) réservées à la livraison. Les forces de police sont particulièrement vigilantes quant au respect de leur usage.

Quelques parcs de stationnement pour les poids lourds ont été créés dans des quartiers périphériques.

Pour prendre un autre exemple étranger, l'université de Münster, en Allemagne, a réalisé l'année dernière une étude relative au trafic des poids lourds à Düsseldorf qui propose la solution suivante: encourager la collaboration entre les sociétés de transport dans le cadre d'un regroupement des livraisons vers le centre-ville surtout en ce qui concerne la livraison de marchandises dans les rues commerçantes ou dans des quartiers bien précis. L'enquête auprès de ces sociétés montre cependant des réticences par rapport à ce système (protection de ses clients, possibilités de contrôle, contraintes de la dépendance, possibilités de sanctions envers la société partenaire, ...). D'autres études financées par le Land de Rhénanie-Westphalie sont en cours. La ville de Cologne a également lancé une étude sur le même thème.

Comme partout en Suisse, les camions et semi-remorques sont interdits de roulage à Zurich entre 22 heures et 5 heures dans les centre-villes ce qui élimine le problème de livraison de nuit. Pour ce qui est du stationnement, les camions ne peuvent stationner que pendant des durées limitées (maximum 2 ou 15 heures) dans certaines rues périphériques qui se situent pour la plupart dans des quartiers plus industriels. Mis à part le stationnement des camions dans leur propre entreprise, il existe une possibilité payante de stationnement: il s'agit du «terminal pour poids lourds» situé près de l'autoroute venant de Bâle.

Bruxelles est en retard par rapport à toutes ces villes dans l'organisation de son «trafic économique». L'association de la Ville et des Communes Bruxelloises a organisé le 23 novembre dernier, une journée d'études intitulée «Dialogue stationnement», qui a abordé également pour partie ces préoccupations — la problématique du stationnement — et la circulation en général, mais également la circulation économique. Les conclusions de cette étude sont intéressantes. Lorsque l'on tient compte des expériences à l'étranger et qu'on consulte notamment l'intéressante documentation dont dispose l'Union nationale des transports publics, on se demande s'il n'y aurait pas lieu d'envisager, à Bruxelles, un certain nombre de mesures.

Une première mesure serait la limitation du tonnage des poids lourds. Cette mesure découragerait le transit des poids lourds qui ne s'arrêtent pas en ville et contribuerait à la fluidité de la circulation et à un meilleur respect de l'environnement urbain. Elle engendrerait également une moindre usure des voiries bruxelloises. En effet, lorsque le poids par essieu est doublé, l'usure de la voirie est multipliée au moins par quatre. C'est pourquoi les pays qui nous entourent, la France et l'Allemagne notamment, limitent plus fortement que la Belgique le poids maximum par essieu.

La mise en place d'un plan de déplacements urbains à l'usage des transporteurs non bruxellois ou de transit qui définiraient des itinéraires à emprunter, par exemple pour atteindre Tour et Taxis ou d'éventuels nouveaux centres de distributions urbains qui seraient créés, serait une autre mesure que nous pourrions envisager, de même que la possibilité d'interdire la circulation des camions dans la ville pendant un certain créneau horaire. La question mériterait un débat. Il est parfois suggéré d'interdire la circulation des camions entre 23 heures et 5 heures du matin.

Autres mesures envisageables: la mise sur pied d'heures de livraison identiques pour toute la Région de Bruxelles-Capitale, en tenant compte des heures de pointe ainsi que des heures d'ouverture des commerces. Cette limitation des heures de livraison pourrait aussi être modulée en fonction du tonnage des véhicules.

Il serait intéressant également d'étudier les possibilités de créer suffisamment d'emplacements de chargement-déchargement et d'emplacements de livraison dans les quartiers commerçants pour les camions de petit gabarit. Ces emplacements seraient marqués au sol et signalés par des panneaux *ad-hoc*. En dehors des heures de livraison, qui seraient déterminées et que j'ai mentionnées ci-dessus, ces emplacements pourraient se transformer en zones de parking à la disposition des automobilistes. Des zones de livraison nombreuses éviteraient les problèmes de double file, de blocage des rues et réduiraient les risques d'accident liés à ce phénomène. Des contrôles sévères devraient bien entendu être effectués pour éviter le parcage des voitures dans ces zones aux heures de livraison. Il serait également souhaitable que le code de la route officialise les zones de livraison et leur signalisation. Cela ne dépend pas de la Région, mais nous avons quand même un pouvoir de suggestion. D'ailleurs, j'ai appris qu'il n'y avait pas de signalisation standard en la matière.

La création de parcs de stationnement ou de terminaux pour poids lourds dans des sites industriels ou dans des quartiers périphériques bien définis, mérite également notre attention, de même que la possibilité d'interdire pendant la nuit et les week-ends le stationnement des camions et des semi-remorques dans les quartiers habités.

L'application d'une réglementation identique en ce qui concerne la durée maximale de stationnement pour les camions et les semi-remorques — certaines villes pratiquent huit heures d'affilée — pourrait également être envisagée en Région de Bruxelles-Capitale.

J'aimerais savoir, Monsieur le Ministre, si le Gouvernement est favorable à l'étude de ce type de mesures. Bien entendu, la concrétisation de certaines d'entre elles ne dépend pas du seul pouvoir régional, mais aussi en grande partie des différents Conseils communaux et des Bourgmestres bruxellois ainsi que du Pouvoir fédéral, dans certains cas. Mais votre département, Monsieur le Ministre, pourrait jouer un rôle d'initiative et de coordination. Il pourrait, par exemple, faire des suggestions en la matière à la Conférence des Bourgmestres et essayer, en étroit dialogue avec celle-ci, d'établir des projets de règlement standard en matière de «trafic économique» qui seraient alors soumis à la ratification des 19 Conseils communaux bruxellois. Si l'on envisage une réglementation en matière de zones de livraison, d'heures de livraison, de signalisation, etc., il est souhaitable qu'elle soit la même dans les 19 communes. Cela relève de la responsabilité communale, mais nous pouvons donner une impulsion. Votre département, en coordination avec la Conférence des Bourgmestres pourrait faire en sorte que cette

dernière adopte des règlements standards qui seraient par la suite adoptés par l'ensemble des Conseils communaux bruxellois.

Ce dialogue en matière de trafic économique ne doit pas se limiter à la Région mais aussi inclure les autorités fédérales ainsi que les Communes bruxelloises et les Bourgmestres bruxellois. Les premières personnes concernées, c'est-à-dire les utilisateurs de ce trafic économique doivent être consultés tout comme le monde économique bruxellois notamment l'Union des Entreprises de Bruxelles, la Chambre de Commerce et les sociétés de transport par camion qui devraient être associés à cette réflexion.

Une concertation étroite entre votre département et la Conférence des Bourgmestres serait également utile dans des domaines comme le contrôle du stationnement et le renforcement des moyens dont disposent les communes pour effectuer ces contrôles. L'autorité fédérale devrait également être impliquée, notamment pour les adaptations nécessaires du code de la route.

La concertation entre tous les acteurs et tous les pouvoirs publics concernés par le «trafic économique» doit pouvoir amener l'éclosion d'une nouvelle politique dans ce secteur, qui préserve et améliore la mixité des fonctions dans notre ville et l'avenir économique de Bruxelles. *(Applaudissements sur les bancs PRL-FDF.)*

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

De heer Robert Garcia. — Mijnheer de Voorzitter, Mijnheer de Minister, Collega's, de interpellatie van Collega Cools lijkt mij bijzonder belangrijk omdat het gaat over het welzijn van de inwoners van onze stad en het leefmilieu in het algemeen. Daarom sluit ik mij aan bij zijn interpellatie en sta even stil bij een groot probleem, namelijk het parkeerprobleem van de vrachtwagens.

Brussel heeft inderdaad zoals andere steden sedert enkele jaren af te rekenen met een parkeerprobleem voor de vrachtwagens. Kleine en middelgrote ondernemingen met voorheen beperkte transportmiddelen zijn nu uitgerust met verschillende transportmiddelen, waaronder zware vrachtwagens. Aangezien vele firma's die in en buiten Brussel zijn gevestigd over onvoldoende eigen parkeerruimte beschikken, wordt de chauffeur na zijn diensturen met zijn vervoermiddel naar huis gestuurd. 's Nachts en tijdens de weekends blijven dus tientallen zware vrachtwagens, aanhangwagens en reclamevoertuigen in de straten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest achter. In sommige gevallen gaat het zelfs om voertuigen — dat heb ik vastgesteld — die schadelijke en zelfs ontvlambare produkten bevatten of om koelwagens waarvan de motor moet blijven draaien gedurende de nacht of het weekend. Vaak storen die achtergelaten vrachtwagens de buurtbewoners: er is minder zichtbaarheid, meer geluidshinder en deze voertuigen nemen parkeerplaatsen in, enzovoort.

Bovendien staan de gemeentelijke politiediensten machteloos. De bestaande reglementering voorziet immers in een log controlesysteem. Aangezien de politie moet aantonen dat een voertuig langer dan de toegelaten tijd blijft staan, moet zij het minimaal tweemaal controleren.

Daarenboven blijven de door de politie gedane vaststellingen totaal ongestraft. Het parket van de procureur des Konings in Brussel verbiedt het wegtakelen van die voertuigen, waardoor men nochtans de overtreder enigszins tot inkeer zou kunnen brengen gezien de hoge kosten voor het wegtakelen. Processen-verbaal worden geseponeerd of ten hoogste met 750 frank beboet. Wat betekent 750 frank voor een grote firma? Zij betalen de boete en doen verder zoals altijd.

Brusselse gemeenten worden reeds jaren met deze problematiek geconfronteerd. Menige pogingen om hieraan een oplossing te geven, bleven tot vandaag zonder het verhoopte succes. Steeds botsen zij op het duidelijk verzet van een hogere instantie. Het parkeerprobleem van vrachtwagens moet, mijns inziens, in zijn geheel worden aangepakt. Dus ook lichtere vrachtwagens van meer dan 3,5 ton kunnen problemen met zich brengen.

Ik signaleer u dat op dinsdag 28 mei de Raadgevende Verkeerscommissie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in Koekelberg onder het Voorzitterschap van burgemeester Pivin een bijzondere vergadering aan dit thema heeft gewijd. Dit initiatief was het gevolg van een beslissing van de conferentie van burgemeesters. Hoewel alle burgemeesters en korpschefs van de 19 gemeenten uitgenodigd waren, waren er slechts 4 burgmemeesters aanwezig, namelijk de here Pivin, Thys, Gooskens en Beauthier. Ik zeg dit maar om aan te tonen hoe lokale mandatarissen geenszins in dit nochtans aanzienlijke probleem geïnteresseerd zijn.

Op dit vergadering bleek dat er op het grondgebied van het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest voldoende ruimte is om er gesloten parkings voor vrachtwagens van meer dan 7,5 ton in te richten. Men dacht hierbij aan terreinen van de haven van Brussel, van de NMBS en bijvoorbeeld in Evere aan een terrein dat thans door zigeuners wordt bezet.

Maar onder meer een gebrek aan samenhorigheid tussen de burgemeesters heeft elke oplossing van dit dossier belet. Inderdaad, hier is een globale aanpak van de 19 gemeenten nodig, in samenwerking uiteraard met de gewestelijke diensten van Verkeerswezen, Stedebouw en Milieu, en met instanties zoals de MIVB, NMBS, de haven van Brussel. Sommige gemeenten beschikken niet over terreinen die tot parking voor zware vrachtwagens zouden kunnen worden omgevormd. Wel kan worden overwogen om parkeerstroken op bepaalde plaatsen voor te behouden aan dit soort voertuigen. Het federaal Ministerie van Verkeerswezen verklaarde zich bereid om een aanvullend gemeentelijk verkeersreglement dat het parkeren van zware vrachtwagens op het volledig grondgebied van de desbetreffende gemeente verbiedt, goed te keuren op voorwaarde dat de gemeente in parkeersplaatsen voor die voertuigen voorziet. Dat is een stap in de goede richting als de andere gemeenten hetzelfde initiatief nemen. Anders loopt de ene gemeente het gevaar een aantrekkingspool te worden voor vrachtwagens die normaal in andere gemeenten waren geparkeerd.

Ik ben de mening toegedaan dat de enige goede oplossing bestaat in het inrichten van bewaakte parkings in de nabijheid van de grote invalswegen van het Gewest. Daaraan zou een pendeldienst van de MIVB moeten worden gekoppeld of er zou in de nabijheid een metrostation moeten zijn. De parkings kunnen door een intercommunale worden beheerd die zelfdruipend werkt.

Een studie is natuurlijk noodzakelijk alvorens te kiezen voor een oplossing van het probleem. Het Gewest kan daartoe het initiatief nemen, om te beginnen ten aanzien van de burgemeesters. In die studie moet worden nagegaan hoeveel zware vrachtwagens Brussel dagelijks in- en uitrijden. Het zijn er vele! Bovendien moet er worden geteld hoeveel vrachtwagens en aanhangwagens er 's nachts en tijdens het weekend geparkeerd blijven? Daarnaast moet ook worden onderzocht waar ze staan, wie de eigenaar is en wie de terreinen bezit die tot parking kunnen worden omgebouwd? Voorts moet er een antwoord komen op de vraag of de Brusselse reglementering wel toelaat om de terreinen tot parkings voor zware vrachtwagens om te bouwen. Op het moment hebben wij deze gegevens niet. Ten slotte moet er contact worden genomen met het federaal Ministerie van Verkeerswezen en de MIVB.

Mag ik de Minister verzoeken — ik herhaal de vraag van Collega Cools — om dringend alle nodige aandacht aan dit probleem te besteden? *(Applaus op sommige banken.)*

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

M. Hervé Hasquin, Ministre de l'Aménagement du Territoire, des Travaux publics et du Transport. — Monsieur le Président, Chers Collègues, le débat lancé par M. Cools est extrêmement important. Il nous donnera d'ailleurs certainement l'occasion de nous rencontrer en diverses autres circonstances.

Outre les difficultés d'accessibilité de Bruxelles par les camions, M. Cools a soulevé les problèmes liés au trafic économique. La journée d'études consacrée au thème du stationnement, organisée par l'Association de la Ville et des communes bruxelloises, le 23 novembre dernier, pour engager un dialogue entre les services communaux, les administrations régionales et les milieux socio-économiques a connu un indéniable succès. Cette journée clôturait un cycle de séminaires dont l'organisation avait été confiée par la Région à l'Association de la Ville et des communes bruxelloises dans le but de dégager des pistes communes de réflexion dans le domaine des livraisons aux commerces, du stationnement des riverains, de la tarification et du contrôle.

En ce qui concerne les livraisons aux commerces, les participants à ces séminaires ont mis en avant les politiques suivantes: limitation du tonnage des poids lourds en ville, modernisation des centres de transbordement intérieurs à la Région — amélioration du ferroutage —, fléchage d'itinéraires pour le transit et pour l'accès aux centres de transbordement — notamment TIR et TRW —, limitation des heures de livraison, aménagement de zones de livraison dans les rues commerçantes — adaptation du code de la route —, aménagement de quais de livraison hors voirie, à imposer par le biais des permis d'urbanisme, pour les grands ensembles commerciaux et entreprises, renforcement des contrôles des emplacements réservés aux livraisons, nécessité d'une concertation avec les commerçants et les milieux économiques et enfin, nécessité d'une concertation avec les autres grandes villes du pays pour adopter des mesures cohérentes.

Bien entendu, ces propositions paraissent séduisantes puisqu'elles visent à minimiser les impacts négatifs générés par les véhicules lourds dans la ville, de manière à conforter le caractère résidentiel de nos quartiers habités.

Toutefois, ces mesures doivent être envisagées et appliquées avec prudence et discernement, en concertation avec les milieux économiques, de manière à ne pas pénaliser nos commerces et entreprises — qui sont, rappelons-le, l'essence de toute vie urbaine — et éviter tout risque de délocalisation de ceux-ci, ce qui serait extrêmement dommageable à la ville plurielle que nous avons l'ambition de redynamiser.

Voilà pourquoi j'ai initié les actions suivantes:

— validation par la Conférence des Bourgmestres des options proposées par les techniciens des différentes communes dans le cadre de la journée d'étude «Dialogue stationnement», de manière à pouvoir disposer d'un catalogue d'actions faisant l'objet d'un certain consensus au niveau politique;

— convention d'étude relative au plan de transport marchandise de la Région. Cette étude constitue un volet complémentaire indispensable au plan IRIS des déplacements de personnes. En effet, la problématique des déplacements de marchandises dans la ville et leur répartition modale n'a jamais été étudiée de manière globale.

Il importe de maîtriser tous les outils nécessaires à la détermination d'une stratégie politique de manière à arbitrer le plus juste compromis entre les mesures souhaitées par les résidents pour améliorer leur environnement et celles qu'il y a lieu de prendre pour préserver, voire renforcer, la vitalité économique du tissu urbain.

Cette étude, confiée en janvier 1996 au Bureau d'Etudes Stratec, se déroulera en deux phases totalisant quatorze mois. Stratec est associée au Service de Mathématique de Gestion de l'ULB pour la partie modélisation du contrat et à l'Inrets — l'Institut national de Recherche français sur les Transports et la Sécurité — pour son expérience en transport intermodal.

L'étude comporte les volets suivants: la définition des objectifs et l'analyse la plus complète possible de la situation actuelle; les analyses économiques du circuit de la distribution et de la logistique de la cité, ainsi que les études de trafic, à mener conjointement pour les trois modes de transport de marchandise — eau, route, fer — de manière à élaborer les modèles mathématiques de simulation du trafic; la constitution de scénarios tendanciels économiques et de trafics «vers où va-t-on à politique inchangée?» à partir des modèles précédemment construits, ce qui permettra d'établir un diagnostic; la construction de cinq scénarios alternatifs de mesures volontaristes pou obvier à ces évolutions tendancielles; l'évaluation en termes économiques et de trafic de ces scénarios; la détermination d'une stratégie et le programme d'actions correspondant.

Voilà ce qui est actuellement soumis aux partenaires avec lesquels nous avons passé une Convention et dont je vous ai énuméré les noms précédemment.

L'étude est pilotée par le Service A1 de mon Administration et suivie par un comité d'accompagnement composé de représentants de la Chambre de Commerce, de l'Union des Entreprises de Bruxelles, de la société du Port, de la communauté portuaire (TIR, TIW), de l'Union des Villes et des Communes, de la SNCB et des transporteurs (FEBETRA, BELTOP).

C'est donc au début de l'année 1997, que des réponses circonstanciées seront apportées aux questions fort légitimes que vous m'avez posées et que la Région pourra se doter, en connaissance de cause, d'un programme d'actions.

Dans l'intervalle, et les remarques de MM. Cools et Garcia m'invitent à en souligner l'utilité, je compte, par le biais des contrats de mobilité à conclure entre la Région et certaines communes, favoriser un meilleur contrôle du stationnement et viser à une plus grande observation des règles du code de la route, de manière à fluidifier la circulation aux endroits clés du réseau, spécialement ceux qui handicapent la circulation des transports en commun.

Le principe de ces contrats de mobilité est par ailleurs inscrit au contrat de gestion entre la STIB et la Région, récemment approuvé par le Gouvernement.

L'intervention de M. Garcia a eu le mérite de mettre le doigt — avec beaucoup de cynisme — sur le véritable problème que nous connaissons à Bruxelles en matière de politique de mobilité en général. Bruxelles est composée de dix-neuf communes. Chaque bourgmestre est chef de sa police. Chaque commune aime disposer de son propre règlement de stationnement et de circulation, le plus souvent élaboré sans concertation avec les communes riveraines. Telle est la réalité de la Région de Bruxelles-Capitale. J'ai déjà eu l'occasion de dire à divers bourgmestres qu'ils devraient transcender ces autonomies communales. En effet, selon moi, chaque municipaliste est très attaché à son autonomie communale. Mais à force de vouloir être autonome et d'ignorer les besoins de la Région, de ne pas faire preuve de «civisme régional» — j'utilise un grand mot — l'opinion publique finira par condamner l'autonomie communale.

Les communes doivent comprendre qu'il y va de la sauvegarde, à moyen et à long terme, de leur autonomie d'accepter une collaboration quant à un certain nombre de points fondamentaux mettant en cause la vie même de la Région, son dynamisme, sa mobilité, les problèmes de pollution et autres, la poli-

tique de stationnement, ce repli sur soi très nombriliste conduira à fortiori nécessairement à affaiblir l'autonomie communale car il faudra, d'une façon ou d'une autre, y mettre fin.

La situation que vous m'avez décrite, Monsieur Garcia, ne me surprend nullement puisque je constate qu'il y a là une contradiction dont nombre d'intervenants ne sont pas nécessairement conscients.

Mme Marie Nagy. — Vous avez fait des progrès, Monsieur Hasquin ! *(Applaudissements sur les bancs ECOLO.)*

M. Hervé Hasquin, Ministre de l'Aménagement du Territoire, des Travaux publics et du Transport. — ... à savoir qu'il ne sera pas possible de dégager un certain nombre de pistes allant dans le sens de ce que chacun souhaite si chacun agit dans son coin, indépendamment des autres. Je vais probablement heurter certaines sensibilités car, contrairement à ce que Mme Nagy a dit, j'ai toujours tenu ce discours, dans toutes les assemblées où je me suis exprimé, que ce soit ici ou en dehors du Parlement...

Mme Marie Nagy. — Heureusement que les membres de votre groupe ne sont pas présents ! Nous sommes peu nombreux...

De heer Guy Vanhengel. — Laat u maar eens goed gaan !

M. Hervé Hasquin, Ministre de l'Aménagement du Territoire, des Travaux publics et du Transport. — J'ai le sentiment que si rien ne change et que l'on veut préserver un avenir à la Région, il faudra peut-être écorner en partie certaines indépendances communales. *(Applaudissements sur les bancs de la majorité et sur les bancs ECOLO.)*

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

M. Marc Cools. — Monsieur le Président, je remercie Monsieur le Ministre de sa réponse, très positive et encourageante. *(Sourires sur les bancs ECOLO.)* Est-elle négative, Madame Nagy ?

Mme Marie Nagy. — Très positive.

M. Marc Cools. — Je souhaite que ce soit acté dans le compte rendu.

Il serait intéressant, quand l'étude sera terminée, d'avoir un débat à ce sujet, en Commission ou dans notre Assemblée, afin d'en tirer les leçons. Les études nécessitant un certain temps, nous devrons prendre des initiatives avant d'en avoir les résultats.

Je serai peut-être un peu plus pessimiste que M. Garcia ou M. Hasquin en ce qui concerne la collaboration avec les communes. Le problème n'est pas nécessairement lié à un niveau de responsabilités mais provient peut-être de la lenteur des procédures dans notre Région. Je serais assez partisan que l'on définisse clairement certaines matières, notamment de circulation, qui sont de la compétence exclusive des communes.

Je ne vois pas pourquoi, dans un quartier ou dans une rue résidentiels, pour installer un brise-vitesse, il faut remonter jusqu'à l'échelon fédéral, c'est-à-dire jusqu'au Ministre Di Rupo, pour ensuite demander l'avis d'une Commission régionale de circulation présidée par M. Pivin et dont le fonctionnement est certainement très efficace. Lorsqu'on souhaite modifier un sens unique, ce qui n'a aucun effet sur le plan général de la circulation de la Région, il faut procéder de la même façon. Aujourd'hui, les communes doivent suivre une longue procédure. On a un sentiment d'impuissance et de lenteur. Il est aussi exact que notre Région connaît certains problèmes d'organisation de la circulation et du transport qui ne peuvent se concevoir au niveau d'une seule commune.

Or, aujourd'hui, légalement, il faut passer par le bourgmestre. En présentant des règlements standards, je crois qu'il y a moyen de les faire approuver par les différents conseils communaux. Si ce n'était pas le cas, il faudra s'interroger, sans doute au niveau fédéral.

On touche alors à la loi communale.

Je partage l'avis du Ministre : au niveau de notre Région, on ne peut pas concevoir dix-neuf politiques de transport différentes.

J'observe aussi parfois une différence entre les discours, les actes, et le suivi de certains dossiers. Je suis frappé de constater qu'un certain nombre d'aires de livraisons ont été réalisées et imposées dans les permis de bâtir, — c'est le cas chaussée d'Alsemberg — mais aucun marquage n'a été tracé. De plus, aucun panneau d'interdiction de stationner n'a été mis en place et, dès lors, à la limite, les personnes qui y parquent leur véhicule ne sont pas en infraction. C'est la Région qui est responsable des marquages.

Sans attendre la fin des études, je pense qu'il conviendrait de faire plusieurs démarches auprès des bourgmestres et surtout auprès du Procureur du Roi. Je partage l'avis de M. Garcia. Les communes sont parfois découragées de prendre un certain nombre de mesures, de dresser des procès-verbaux, lesquels sont impopulaires, surtout lorsqu'ils ne sont pas suivis d'effets et qu'ils sont classés sans suite.

Mme Marie Nagy. — Le Ministre autorise les automobilistes à se garer sur les trottoirs...

M. Hervé Hasquin, Ministre de l'Aménagement du Territoire, des Travaux publics et du Transport. — J'ai beaucoup ri en vous lisant.

M. Marc Cools. — Laissez-moi parler, Madame Nagy. Je pense qu'un certain nombre d'initiatives, ne fût-ce que ponctuelles, devront être prises. Le Ministre l'a souligné à l'occasion de différents permis de bâtir, et actuellement, certaines sont d'ailleurs déjà engagées, même avant la conclusion de toutes les études que l'on a citées. Certaines réalisations ont déjà été effectuées et sur certaines aires de livraisons des panneaux d'interdiction de stationner ont été mis en place. Je crois qu'un contact du Ministre — ou de la Conférence des Bourgmestres — avec le Procureur du Roi serait utile. Il n'est pas normal qu'un certain nombre de véhicules en infraction reçoivent simplement un PV, qui n'est pas suffisamment dissuasif. Un véhicule stationné sur une aire de livraison devrait pouvoir être enlevé. Le propriétaire de ce véhicule réfléchirait davantage à l'avenir avant de commettre une telle infraction. Sinon, élaborer des règlements dans les 19 communes ne sert à rien; on reste au stade du vœu pieux. Mon désir n'est certainement pas de tout interdire dans cette région. Mon avis diffère quelque peu de celui d'ECOLO sur un certain nombre de points, tout le monde le sait et le Ministre aussi probablement. Mais, sur certaines matières, tout le monde peut être d'accord, y compris les milieux économiques. Quand des mesures sont prises et des interdictions décidées, il faut les faire respecter. Il faut obtenir du Parquet que l'infraction soit la même lorsqu'un véhicule est parqué sur une aire de livraison ou sur un trottoir. Dès lors le véhicule doit être enlevé. Je suis persuadé que les automobilistes réfléchiraient avant de se parquer en infraction. *(Applaudissements sur les bancs PRL-FDF.)*

M. Le Président. — La parole est à M. Hasquin, Ministre.

M. Hervé Hasquin, Ministre de l'Aménagement du Territoire, des Travaux publics et du Transport. — Monsieur le Président, je voudrais apporter une précision et abonder dans le sens de M. Cools en disant que mon intention était évidemment de préparer, au début de l'année prochaine, un rapport de synthèse qui serait présenté en Commission Infrastructure, comme on l'a fait pour divers autres aspects de la politique de mobilité ces dernières semaines.

M. le Président. — Nous en prenons acte et vous en remercions.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

De vergadering van de Brusselse Hoofdstedelijke Raad is gesloten.

Prochaine séance plénière sur convocation du Président.

Volgende plenaire vergadering op bijeenroeping van de Voorzitter.

La séance plénière est levée à 19 h.

De plenaire vergadering wordt om 19 u. gesloten.

50.136 — E. Guyot, s. a., Bruxelles