

Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale

Brusselse Hoofdstedelijke Raad

Séance plénière  
du mercredi 15 octobre 1997

Plenaire vergadering  
van woensdag 15 oktober 1997

SEANCE DE L'APRES-MIDI

NAMIDDAGVERGADERING

SOMMAIRE

INHOUDSOPGAVE

	Pages
COMMUNICATIONS:	
Collège d'environnement	33
Présentation de deux listes doubles de candidats	33
Commission royale des monuments et des sites de la Région de Bruxelles-Capitale	33
Présentation d'une liste double de candidats	33
INTERPELLATIONS:	
— De Mme Béatrice Fraiteur 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'incinérateur de Drogenbos»	34
— Interpellation jointe de Mme Corinne De Permentier, concernant «les suites du projet de l'installation d'un incinérateur à Drogenbos»	34
— Interpellation jointe de M. François Roelants du Vivier, concernant «les négociations en cours avec la Région flamande au sujet d'une alternative au projet d'incinérateur de Drogenbos»	34
— Interpellation jointe de M. Dominiek Lootens-Stael, concernant «les plans que nourrit le ministre à l'égard de l'incinérateur de la Région bruxelloise implanté à Neder-over-Heembeek»	34
— Interpellation jointe de M. Alain Adriaens, concernant «l'observance par la région de l'ordonnance sur la gestion et la prévention des déchets et les conséquences sur le plan-déchets des projets d'accord avec la Région flamande»	34

	Blz.
MEDEDELINGEN:	
Milieucollege	33
Voordracht van twee lijsten van twee kandidaten	33
Koninklijke Commissie voor monumenten en landschappen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest	33
Voordracht van een dubbele lijst van kandidaten	33
INTERPELLATIES:	
— Van mevrouw Béatrice Fraiteur tot de heer Didier Gosuin, minister belast met Leefmilieu en Waterbeleid, Renovatie, Natuurbehoud en Openbare Netheid, betreffende «de verbrandingsinstallatie van Drogenbos»	34
— Toegevoegde interpellatie van mevrouw Corinne De Permentier, betreffende «de gevolgen van de plannen voor de bouw van een verbrandingsinstallatie in Drogenbos»	34
— Toegevoegde interpellatie van de heer François Roelants du Vivier, betreffende «de aan de gang zijnde onderhandelingen met het Vlaamse Gewest over een alternatief voor het project voor een verbrandingsinstallatie in Drogenbos»	34
— Toegevoegde interpellatie van de heer Dominiek Lootens-Stael, betreffende «de plannen die de minister koestert in verband met de Brusselse Gewestelijke verbrandingsoven te Neder-over-Heembeek»	34
— Toegevoegde interpellatie van de heer Alain Adriaens, betreffende «de naleving door het gewest van de ordonnantie betreffende de preventie en het beheer van afvalstoffen en de gevolgen van de ontwerpen van akkoord met het Vlaamse Gewest voor het afvalstof-fenplan»	34

	Pages		Blz.
Discussion. — <i>Orateurs</i> : Mmes Béatrice Fraiteur, Corinne De Permentier, MM. François Roelants du Vivier, Alain Adriaens, Dominiek Lootens-Stael, Mme Françoise Dupuis, MM. Guy Vanhengel, Robert Garcia, Sven Gatz, Jan Béghin, 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	35	Bespreking. — <i>Sprekers</i> : de dames Béatrice Fraiteur, Corinne De Permentier, de heren François Roelants du Vivier, Alain Adriaens, Dominiek Lootens-Stael, mevrouw Françoise Dupuis, de heren Guy Vanhengel, Robert Garcia, Sven Gatz, Jan Béghin, de heer Didier Gosuin, minister belast met Leefmilieu en Waterbeleid, Renovatie, Natuurbehoud en Openbare Netheid	35
— De Mme Magdeleine Willame-Boonen à MM. Jos Chabert, ministre de l'Economie, des Finances, du Budget, de l'Energie et des Relations extérieures, et Hervé Hasquin, ministre de l'Aménagement du Territoire, des Travaux publics et du Transport, concernant «l'absence de synergie entre la politique en matière d'urbanisme et d'image de Bruxelles et celle prônée par les experts du projet 'Bruxelles, ville européenne de la culture en l'an 2000'»	48	— Van mevrouw Magdeleine Willame-Boonen tot de heren Jos Chabert, minister belast met Economie, Financiën, Begroting, Energie en Externe Betrekkingen, en Hervé Hasquin, minister belast met Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer, betreffende «het ontbreken van synergisme tussen het stedenbouwkundig beleid en het beleid inzake het imago van Brussel en het beleid dat de deskundigen van het project 'Brussel, culturele hoofdstad van Europa in het jaar 2000' voorstaan»	48
Discussion. — <i>Orateurs</i> : Mme Magdeleine Willame-Boonen, MM. Didier van Eyll, Paul Galand, Jacques De Coster, M. Jos Chabert, ministre de l'Economie, des Finances, du Budget, de l'Energie et des Relations extérieures, M. Hervé Hasquin, ministre de l'Aménagement du Territoire, des Travaux publics et du Transport	48	Bespreking. — <i>Sprekers</i> : mevrouw Magdeleine Willame-Boonen, de heren Didier van Eyll, Paul Galand, Jacques De Coster, de heer Jos Chabert, minister belast met Economie, Financiën, Begroting, Energie en Externe Betrekkingen, de heer Hervé Hasquin, minister belast met Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer	48
— De M. Claude Michel à M. Hervé Hasquin, ministre de l'Aménagement du Territoire, des Travaux publics et du Transport, concernant «l'état du Plan Iris de déplacement»	56	— Van de heer Claude Michel tot de heer Hervé Hasquin, minister belast met Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer, betreffende «de stand van het Iris-plan»	56
— Interpellation jointe de M. Dominique Harmel, concernant «le Plan Iris de déplacement»	56	— Toegevoegde interpellatie van de heer Dominique Harmel, betreffende «het Iris-verkeersplan»	56
Discussion. — <i>Orateurs</i> : MM. Claude Michel, Dominique Harmel, Jean-Pierre Cornelissen, Mmes Evelyne Huytebroeck, Françoise Dupuis, M. Denis Grimberghs, M. Hervé Hasquin, ministre de l'Aménagement du Territoire, des Travaux publics et du Transport	57	Bespreking. — <i>Sprekers</i> : de heren Claude Michel, Dominique Harmel, Jean-Pierre Cornelissen, de dames Evelyne Huytebroeck, Françoise Dupuis, de heer Denis Grimberghs, de heer Hervé Hasquin, minister belast met Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer	57

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

— *La séance plénière est ouverte à 14 h 20.*

*De plenaire vergadering wordt geopend om 14.20 uur.*

**M. le Président.** — Je déclare ouverte la séance du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale du mercredi 15 octobre 1997 (après-midi).

Ik verklaar de vergadering van de Brusselse Hoofdstedelijke Raad van woensdag 15 oktober 1997 (namiddag) geopend.

COMMUNICATIONS

*Collège d'environnement*

*Présentation de deux listes doubles de candidats*

MEDEDELINGEN

*Milieucollege*

*Voordracht van twee lijsten van twee kandidaten*

**M. le Président.** — Le délai de dépôt des candidatures annoncé en séance plénière du 13 juin 1997 est prolongé jusqu'au vendredi 31 octobre 1997 à 12 heures. Les candidatures devront m'être adressées et parvenir au greffe du Conseil. Les candidats sont invités à joindre à leur candidature un extrait d'acte de naissance, ainsi qu'un curriculum vitae indiquant leurs qualifications et leur expérience professionnelle.

Pas d'observation ? (*Non.*)

Il en sera donc ainsi.

De termijn voor het indienen van de kandidaturen aangekondigd tijdens de plenaire vergadering van 13 juni 1997 wordt verlengd tot vrijdag 31 oktober 1997 om 12 uur. De kandidaturen moeten aan mij worden gericht en op de griffie van de Raad toekomen. De kandidaten worden verzocht bij hun kandidatuur een uittreksel uit hun geboorteakte te voegen evenals een curriculum vitae met hun diploma's en hun beroepservaring.

Geen opmerkingen ? (*Neen.*)

Dan zal het zo zijn.

*Commission royale des monuments et des sites de la Région de Bruxelles-Capitale*

*Présentation d'une liste double de candidats*

*Koninklijke Commissie voor monumenten en landschappen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest*

*Voorstelling van een dubbele lijst van kandidaten*

**M. le Président.** — L'ordonnance du 4 mars 1993 (*Moniteur belge* du 7 avril 1993) relative à la conservation du patri-

moine immobilier prévoit en son article 3 la création d'une Commission royale des monuments et des sites de la Région de Bruxelles-Capitale.

Cet article fait l'objet d'un arrêté du Gouvernement du 9 novembre 1993 relatif à la Commission royale des monuments et des sites de la Région de Bruxelles-Capitale (*Moniteur belge* du 22 décembre 1993).

Luidens artikel 3 van de ordonnantie van 4 maart 1993 (*Belgisch Staatsblad* van 7 april 1993) inzake het behoud van het onroerende erfgoed wordt er een Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest opgericht.

In het kader van dit artikel is het besluit van de Regering van 9 november 1993 betreffende de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen van het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest vastgesteld (*Belgisch Staatsblad* van 22 december 1993).

L'article 3 de cet arrêté dispose ce qui suit:

« § 1<sup>er</sup>. Pour pouvoir être nommé membre de la Commission, le candidat doit prouver qu'il appartient aux milieux concernés par la conservation du patrimoine immobilier, y compris les associations, disposer d'une compétence notoire en matière de conservation du patrimoine immobilier et compter au moins cinq années d'expérience utile et applicable au patrimoine immobilier de la Région de Bruxelles-Capitale.

§ 2. La Commission doit compter:

1<sup>o</sup> au moins un membre compétent dans chacune des disciplines suivantes:

- a) patrimoine naturel,
- b) archéologie,
- c) recherches historiques,
- d) patrimoine architectural,
- e) techniques de restauration,

2<sup>o</sup> au moins:

- a) un licencié ou docteur en archéologie et histoire de l'art;
- b) un licencié ou docteur en histoire;
- c) un architecte.

§ 3. La Commission ne peut comporter plus de trois membres ayant la qualité de fonctionnaire ou d'agent d'un service public, hormis les professeurs des universités des Communautés. »

Les dispositions relatives à la durée du mandat et aux incompatibilités figureront en annexe du Compte rendu analytique et du Compte rendu intégral.

Artikel 3 van dit besluit luidt:

« § 1. Ten einde als lid van de Commissie benoemd te kunnen worden, moet de kandidaat bewijzen dat hij behoort tot

de kringen die betrokken zijn bij het behoud van het onroerend erfgoed, met inbegrip van de verenigingen, over een voldoende vakbekwaamheid beschikken inzake het behoud van het onroerend erfgoed en ten minste vijf jaar nuttige ervaring hebben die toepasbaar is in het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest.

§2. De Commissie moet beschikken over:

1<sup>o</sup> ten minste een lid bevoegd voor elk van de volgende vakken:

- a) natuurlijk erfgoed,
- b) oudheidkunde,
- c) geschiedkundig onderzoek,
- d) bouwkundig erfgoed,
- e) restauratietechnieken,

2<sup>o</sup> ten minste:

- a) een licentiaat of doctor in de oudheidkunde en kunstgeschiedenis;
- b) een licentiaat of doctor in de geschiedenis;
- c) een architect.

§3. De Commissie mag niet meer dan drie leden tellen die in de hoedanigheid van ambtenaar of beambte van een openbare dienst werken. Dit geldt niet voor de hoogleraren van de universiteiten van de Gemeenschappen. »

De bepalingen met betrekking tot de duur van het mandaat en de onverenigbaarheden zullen als bijlage bij het Beknopt Verslag en het Volledig Verslag worden gevoegd.

.....

Par lettre du 23 juillet 1997, le ministre-président demande au Conseil d'initier la procédure en vue de pourvoir au remplacement d'un membre de la commission, à savoir M. Evert Lagrou, démissionnaire.

Ce membre avait été nommé par le Gouvernement sur présentation d'une liste double par le Conseil.

Bij brief van 23 juli 1997 vraagt de minister-voorzitter aan de Raad te starten met de procedure om te voorzien in de vervanging van een lid van de commissie, d.i. de heer Evert Lagrou, die ontslagnemend is.

Dit lid was door de Regering benoemd uit een lijst van kandidaten voorgedragen door de Raad.

Les candidatures devront m'être adressées et parvenir au greffe du Conseil au plus tard le vendredi 31 octobre 1997, à 12 heures. Les candidats sont invités à joindre à leur candidature un curriculum vitae indiquant leurs qualifications et leur expérience professionnelle ainsi qu'une attestation qu'ils remplissent les conditions visées au § 1<sup>er</sup> de l'article 3 de l'arrêté précité.

De kandidaturen moeten aan mij worden gericht en op de griffie van de Raad toekomen uiterlijk op vrijdag 31 oktober 1997, om 12 uur. De kandidaten worden verzocht bij hun kandidatuurstelling een uittreksel uit hun geboorteakte te voegen evenals een curriculum vitae met hun bekwaamheden en hun beroepservaring en een bewijs dat zij aan de in § 1 van artikel 3 van voornoemd besluit gestelde voorwaarden voldoen.

Pas d'observations? (*Non.*)

Geen opmerkingen? (*Neen.*)

Il en sera ainsi.

Aldus wordt besloten.

## INTERPELLATIONS — INTERPELLATIES

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

Aan de orde zijn de interpellaties.

**INTERPELLATION DE MME BEATRICE FRAITEUR 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 PROPRIÉTÉ PUBLIQUE, CONCERNANT «L'INCINÉRATEUR DE DROGENBOS»**

**INTERPELLATION JOINTE DE MME CORINNE DE PERMENTIER CONCERNANT «LES SUITES DU PROJET DE L'INSTALLATION D'UN INCINÉRATEUR A DROGENBOS»**

**INTERPELLATION JOINTE DE M. FRANÇOIS ROELANTS DU VIVIER CONCERNANT «LES NEGOCIATIONS EN COURS AVEC LA REGION FLAMANDE AU SUJET D'UNE ALTERNATIVE AU PROJET D'INCINÉRATEUR DE DROGENBOS»**

**INTERPELLATION JOINTE DE M. DOMINIEK LOOTENS-STAEL CONCERNANT «LES PLANS QUE NOURRIT LE MINISTRE A L'EGARD DE L'INCINÉRATEUR DE LA REGION BRUXELLOISE IMPLANTE A NEDER-OVER-HEMBEEK»**

**INTERPELLATION JOINTE DE M. ALAIN ADRIAENS CONCERNANT «L'OBSERVANCE PAR LA REGION DE L'ORDONNANCE SUR LA GESTION ET LA PREVENTION DES DECHETS ET LES CONSEQUENCES SUR LE PLAN-DECHETS DES PROJETS D'ACCORD AVEC LA REGION FLAMANDE»**

### Discussion

**INTERPELLATIE VAN MEVROUW BEATRICE FRAITEUR TOT DE HEER DIDIER GOSUIN, MINISTER BELAST MET LEEFMILIEU EN WATERBELEID, RENOVATIE, NATUURBEHOUD EN OPENBARE NETHEID, BETREFFENDE «DE VERBRANDINGSINSTALLATIE VAN DROGENBOS»**

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW CORINNE DE PERMENTIER BETREFFENDE «DE GEVOLGEN VAN DE PLANNEN VOOR DE BOUW VAN EEN VERBRANDINGSINSTALLATIE IN DROGENBOS»**

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER FRANÇOIS ROELANTS DU VIVIER BETREFFENDE «DE AAN DE GANG ZIJNDE ONDERHANDELINGEN MET HET VLAAMSE GEWEST OVER EEN ALTERNATIEF VOOR HET PROJECT VOOR EEN VERBRANDINGSINSTALLATIE IN DROGENBOS»**

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER DOMINIEK LOOTENS-STAEL BETREFFENDE «DE PLANNEN DIE DE MINISTER KOESTERT IN VERBAND MET DE BRUSSELSE GEWESTELIJKE VERBRANDINGSOVEN TE NEDER-OVER-HEEMBEEK»**

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER ALAIN ADRIAENS BETREFFENDE «DE NALEVING DOOR HET GEWEST VAN DE ORDONNANTIE BETREFFENDE DE PREVENTIE EN HET BEHEER VAN AFVALSTOFFEN EN DE GEVOLGEN VAN DE ONTWERPEN VAN AKKOORD MET HET VLAAMSE GEWEST VOOR HET AFVALSTOFFENPLAN»**

*Bespreking*

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

**Mme Béatrice Fraiteur.** — Monsieur le Président, monsieur le ministre, chers collègues, ces dernières semaines un vent optimiste a soufflé sur Bruxelles à la suite de l'évolution positive des contacts établis avec M. Kelchtermans, votre homologue flamand, Monsieur le ministre, à propos du projet de construction de l'incinérateur de Drogenbos.

Je me suis bien entendu réjouie de ce que ce dossier semble avancer dans le bon sens, peut-être devrais-je dire «semblait avancer», à la lecture de la presse d'hier. Néanmoins, cette avancée doit être replacée dans son contexte : ayant circonscrit le danger en éteignant l'incendie d'un côté, il s'agit bien entendu d'attaquer le mal sur l'autre front, celui de Never-over-Heembeek et celui de la politique de prévention.

Mon interpellation développera donc trois grandes questions, Monsieur le ministre :

1. Celle du contenu de la négociation et des questions qu'elle soulève;
2. Celle du lavage des fumées, des capacités et de l'usage du four de Neder-over-Heembeek;
3. Celle de la politique de prévention et de tri des déchets dans la région.

Le dossier de Drogenbos démontre une fois de plus que la question de l'environnement est globale : il est ridicule d'être soulagé de l'éventuelle résolution de ce problème en voulant ignorer que l'on reporte la question de quelques kilomètres, alors que la zone influencée par les fumées s'étend sur plus de 300 km. Les études américaines le prouvent. Autant il est mesquin d'interdire sans plus l'accès des déchets sur le territoire d'une région ou d'une autre, autant il est immoral de se débarrasser du problème en même temps que des déchets en les envoyant plus loin.

La mise en place de contacts entre Région flamande, Région wallonne et Région de Bruxelles-Capitale est donc indispensable à une saine gestion des problématiques d'environnement.

Nous ne pouvons que souhaiter concertation, coordination et plan d'ensemble. Nous l'appelons de tous nos vœux depuis longtemps, mais nous ne sommes encore qu'au tout début du chemin ...

Examinons le premier volet de l'interpellation, donc le contenu de la négociation et les problèmes qu'il soulève. A ce jour, il n'y a encore aucune trace de la concrétisation d'un accord

en bonne et due forme. Rome ne s'est pas faite en un jour, c'est vrai, mais des promesses sont faites pour cette année encore. Je désirerais être au courant des modalités.

Par ailleurs, les articles du *Morgen*, du *Nieuwsblad* et du *Financieel Economische Tijd*, qui vantent le caractère plus écologique, plus propre des fourneaux de Drogenbos et indiquent la pression exercée par Vlabraver sur le ministre Kelchtermans n'augurent pas nécessairement des lendemains radieux ...

Comme vous le signalez, monsieur le ministre, tant qu'il n'y a pas d'accord sur tout, il n'y a d'accord sur rien.

Mais est-ce à dire que tout continue comme si de rien n'était ou avez-vous convenu un moratoire ou un calendrier ?

Par ailleurs, la presse parle d'exigences flamandes. C'est sans doute un abus de langage. Mais il ne serait peut-être pas inutile que vous nous exposiez les demandes et les offres de chaque partie.

En effet, autant je reste partisan d'une stratégie calme et d'attitudes pondérées, autant je suis convaincue de ce que nous sommes arrivés à cette situation de négociation grâce à la pression constante et importante de la population. Je souhaite qu'on ne la démobilise pas en l'endormant par de belles promesses, mais que sa vigilance reste alertée. A ce propos, votre déclaration lors d'une conférence de presse selon laquelle Drogenbos ne se fera pas ne rend-elle pas les négociations plus difficiles ?

Quant au contenu de l'accord, on se doute bien qu'il ne satisfera pas tout le monde. En effet, cet accord éventuel de renoncer à la construction de l'incinérateur à Drogenbos serait conditionné par l'accord de la Région de Bruxelles-Capitale d'incinérer à Neder-over-Heembeek les déchets du Brabant flamand. Vous avez à de nombreuses reprises répété votre souhait, monsieur le ministre, de rentabiliser les fours de l'incinérateur de Neder-over-Heembeek. Mais cela inquiète légitimement tous les Bruxellois, comme cela devrait inquiéter tous les Brabançons. En effet, chacun sait que les installations de Neder-over-Heembeek ne sont pas conformes aux normes européennes. Loin de là, même. En augmentant ainsi la quantité de déchets absorbées par les installations de Neder-over-Heembeek, on ne ferait évidemment qu'augmenter la pollution provoquée par ces installations.

Bref, nous allons importer en masse des déchets en Région bruxelloise en échange de quoi exactement ?

Quelles que soient les difficultés financières de la région en général et de votre département ministériel en particulier, j'espère en tout cas, que nous ne sommes pas tombés si bas que la seule contrepartie soit quelques billets qu'il aura fallu payer en cédant une participation dans le capital de l'incinérateur de Neder-over-Heembeek.

Cette participation sera-t-elle minoritaire, paritaire ou croisée ? Quid des partenaires privés ?

Par ailleurs, vous évoquez des discussions relatives au prix du traitement des déchets.

Discute-t-on aussi de l'acheminement des déchets à Bruxelles, de leur prétraitement éventuel en Région flamande et des conditions techniques de leur traitement à Neder-over-Heembeek ?

Avez-vous déjà discuté avec le Port de Bruxelles ou les communes concernées des aménagements nécessaires pour le chargement et le déchargement ?

Enfin, vous avez voulu rassurer les comités de quartier de Never-over-Heembeek en affirmant qu'il n'est pas dans les

intentions de la région de construire un quatrième four à Neder-over-Heembeek et que l'on commencerait à construire l'installation de lavage de fumées à partir de décembre 1997. Ce protocole d'accord est-il signé ?

Nous avons bien compris que l'utilisation du site de Neder-over-Heembeek dans sa capacité actuelle et la question du lavage des fumées étaient deux priorités urgentes.

Le fait de vouloir incinérer, à Neder-over-Heembeek, les 130 000 tonnes de déchets par an, en provenance du Brabant flamand vous obligera à promouvoir le tri et le recyclage dans la région et à prendre les décisions qui s'imposent pour évacuer les déchets organiques de la Région bruxelloise vers la Région flamande. Cela implique d'importants moyens budgétaires, d'une part, pour hâter le lavage des fumées. En effet, la population sensibilisée par le problème de Drogenbos a compris ce qui se passe à Never-over-Heembeek et celle du nord se rend compte qu'elle fera, en tout cas à moyen terme, les frais de l'opération. D'autre part, de tels moyens sont nécessaires pour engager les politiques de tri, de recyclage et d'information. Pouvez-vous nous indiquer, monsieur le ministre, les perspectives budgétaires et les délais de réalisation en matière de lavage de fumées ?

Par ailleurs, l'accord entre les régions aura des implications environnementales sur le plan des transports et des déplacements. Il faudra négocier, et sans doute intervenir en consultation avec votre confrère, le ministre des Déplacements.

En tout cas, il conviendra de tenir compte de l'ordonnance du 7 mars 1991 relative à la prévention et à la gestion des déchets. Celle-ci prévoit la planification quinquennale de la prévention et de la gestion des déchets sur proposition de l'IBGE, en concertation avec l'Agence Bruxelles-Propreté après enquête publique.

Monsieur le ministre, il faut rendre à César ce qui lui appartient et reconnaître que le dossier de Drogenbos semble prendre la direction que nous souhaitions tous, à savoir la non-implantation de l'incinérateur à Drogenbos.

Pour satisfaire la population, il faut également aboutir dans le dossier de Neder-over-Heembeek. En effet, il n'est pas possible de laisser fonctionner une installation qui polluerait 40 à 100 fois plus que l'incinérateur en question.

Mais cela ne suffit pas : il faut, de plus, redonner une impulsion à la politique collective des déchets qui bat de l'aile dans les communes où elle est déjà appliquée, et l'élargir à l'ensemble des communes de la Région.

Enfin, monsieur le ministre, je me permettrai encore de faire la remarque suivante : cette politique doit également s'accompagner d'une politique de propreté publique plus efficace encore, malgré les résultats engrangés.

Je remercie le ministre de répondre aux trois questions suivantes, à savoir, premièrement, quel est le délai fixé en matière de lavage de fumées, deuxièmement, quels sont les acteurs institutionnels ou privés réunis dans la société mixte et quelles seront leurs participations respectives, et troisièmement, vous engagez-vous définitivement à ce qu'il n'y ait pas de quatrième four à Neder-over-Heembeek ? (*Applaudissements sur les bancs PSC.*)

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

**Mme Corinne De Permentier.** — Monsieur le Président, monsieur le ministre, chers collègues, je ne referai pas l'historique du dossier de l'implantation d'un incinérateur à

Drogenbos, mais je voudrais aujourd'hui souligner une nouvelle étape dans cet imbroglio.

En effet, et pour rappel, le permis d'environnement pour l'exploitation de l'incinérateur a été accordé le 29 mai dernier. De nombreux recours ont été introduits contre ce permis. Plus de 1 000 personnes se sont senties assez concernées pour entamer la procédure judiciaire et envoyer le recommandé nécessaire.

Et aujourd'hui, alors même que ces recours n'ont pas encore été jugés, la société initiatrice du projet, Vlbraver, va plus loin dans la procédure : elle a introduit sa demande de permis d'urbanisme auprès de la commune de Drogenbos. C'est donc la deuxième phase des autorisations administratives qui débute.

Avant l'été, votre homologue flamand, M. Théo Kelchtermans, a proposé au Gouvernement bruxellois de conclure un accord : l'abandon du dossier incinérateur à Drogenbos en échange de l'accélération du programme d'assainissement de la Senne. Fallait-il vraiment mettre des conditions à l'abandon d'un dossier tellement nocif ? On peut se poser la question, même si c'est un pas en avant.

Toutefois, si la Flandre abandonne l'option de l'incinérateur, il faut bien trouver une solution pour les déchets de la province du Brabant flamand. Deux groupes de travail ont donc été constitués avant l'été pour plancher sur cette question : un groupe budgétaire, chargé de travailler sur la question de l'épuration des eaux, et un groupe technique, étudiant la faisabilité de ces projets. Les travaux de ce second groupe devaient être terminés pour la mi-septembre.

Je voudrais donc savoir, monsieur le ministre, où en sont ces travaux. En clair, l'incinérateur bruxellois de Neder-over-Heembeek, dont la capacité n'est pas extensible, pouvait-il accueillir les 207 000 tonnes de déchets provenant de la province du Brabant flamand comme l'a souligné Mme Fraiteur, et qui devaient normalement être incinérés à Drogenbos ?

Si ce n'est pas le cas, quelles sont les solutions que vous envisagez pour pouvoir continuer à proposer la collaboration de la Région bruxelloise à M. Kelchtermans ? A la suite de votre rencontre avec ce dernier, il semblait toujours prêt à négocier. Qu'en est-il exactement ?

Je voudrais attirer votre attention sur deux points qui me semblent importants, et tout d'abord sur les problèmes que les Bruxellois rencontrent en matière d'information. En effet, l'enquête publique qui s'est terminée le 3 octobre a été relativement courte et peut étrendue territorialement. Malgré les nombreuses pétitions qui ont encore été remises à Drogenbos à cette occasion, certaines personnes concernées par l'implantation de l'incinérateur m'ont contactée, car elles n'étaient pas au courant des derniers développements en la matière et elles s'inquiétaient des suites du dossier.

En second lieu, imaginons maintenant que Vlbraver obtienne son permis d'urbanisme. Si le permis d'environnement a été accordé, le reste ne saurait tarder, malgré les apaisements de votre homologue flamand. De quelles solutions disposerez-vous alors ? La carotte de l'épuration des eaux de la Senne suffira-t-elle ?

Non, c'est une armée de juristes qui va devoir se pencher sur ce permis afin de déceler la moindre incohérence. Un simple exemple : le problème des berges, qui est apparu dans l'enquête publique. Le document qui était soumis à cette enquête publique portait notamment sur l'aménagement des berges du canal, puisque la province du Brabant flamand veut transporter ses déchets vers l'incinérateur par la voie fluviale. Or, ces berges ne sont pas la propriété de Vlbraver. Le canal n'est pas compris dans le terrain acheté par la société, donc elle ne peut pas demander un permis d'urbanisme portant sur cette zone. Je vous rappelle que

l'étude d'incidence pour le permis d'environnement était déjà entaché d'erreurs. La série des éléments troublants continue donc.

Cet incinérateur, qui répond plus à des motivations politiques et économiques qu'à des besoins réels, voit son utilité même mise en doute. Effectivement, on parle beaucoup aujourd'hui de procédés novateurs, nettement moins nocifs pour notre environnement. Je songe notamment à la thermolyse, à la biométhanisation. Ces solutions ont-elles été vraiment envisagées ?

Enfin, monsieur le ministre, si la situation n'est pas débloquée par les propositions de collaboration et si les recours n'aboutissent pas dans le sens voulu, je voudrais savoir si l'option de la saisine du Comité de Concertation reste ouverte.

En résumé, j'aimerais savoir quels sont les résultats des différents groupes de travail, où en sont les négociations avec le ministre Kelchtermans et quelles seraient éventuellement les solutions alternatives en matière de thermolyse et de biométhanisation dans le cas où l'incinérateur de Neder-over-Heembeek ne pourrait supporter la surcharge. (*Applaudissements sur divers bancs.*)

**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, les Bruxellois sont préoccupés, certains depuis de longues années, d'autres moins longtemps, comme Mme Fraiteur, par la crainte, hélas fondée, de voir installer, aux limites mêmes de la Région, une usine d'incinération de déchets qui ne devra son existence, si elle devait être réalisée, qu'à un orgueil régional mal placé de la part de la Région flamande et à l'appétit de promoteurs industriels puissants. Ni les habitants de Drogenbos et des communes de la périphérie qui l'environnent ni les Bruxellois, qu'ils soient du Sud ou du Nord, de l'Ouest ou de l'Est, n'en veulent. Et nous ne faisons ici, à quelques-uns, que représenter une fois de plus ce large mouvement d'opinion qui dépasse, ô combien, nos clivages politiques.

Faut-il le rappeler, grâce à l'acharnement personnel du ministre Gosuin, soutenu dans ses efforts par le Gouvernement et le Parlement bruxellois unanime, une discussion fructueuse a pu s'établir entre la Région bruxelloise et la Région flamande pour trouver une alternative au projet d'incinérateur de déchets de Drogenbos.

Les dizaines de milliers de Bruxellois qui se sont mobilisés contre le projet dévastateur de Drogenbos auront eu la satisfaction de constater qu'au-delà des points de vue différents, qu'ils soient d'ordre communautaire ou autres, le souci de la santé publique et de la préservation de l'environnement pouvait l'emporter. C'est du moins le message très clair qui a été transmis par notre ministre de l'Environnement.

Bien entendu, les solutions envisagées pour éviter les fours de Drogenbos ne peuvent encore être avancées qu'au conditionnel. Des négociations sont toujours en cours et il est compréhensible que le ministre de l'Environnement ne souhaite pas compromettre un accord possible par des déclarations hâtives. Jusqu'à présent, c'est un optimisme prudent, mais résolu, que M. Gosuin a manifesté.

Encore une fois, ne nous leurrions pas : ces négociations, même si le climat qui y préside est positif, n'en sont pas moins difficiles. Je souhaite beaucoup de sang-froid aux deux parties si elles veulent, de bonne foi, atteindre un objectif qui est souhaitable sur les plans environnemental et de la bonne gestion des deniers publics.

Parfois, une exigence démesurée peut nuire à l'avancement des discussions. Ainsi, lorsque M. Kelchtermans veut lier la question de l'épuration de la Senne à celle de la gestion des déchets...

**M. Robert Garcia.** — Ce projet est abandonné.

**M. François Roelants du Vivier.** — ... cette façon de bomber le torse n'est peut-être qu'un moyen de jouer au dur et de se faire bien voir des siens, mais c'est un moyen dangereux ; heureusement, tout semble rentrer dans l'ordre à cet égard.

La logique veut que, dans une solution équilibrée et alternative à la construction de l'usine d'incinération de Drogenbos, une réciprocité parfaite soit atteinte. En d'autres mots, il ne peut y avoir d'ingérence si deux ingérences s'annulent. Monsieur le ministre, avez-vous la volonté de permettre à notre Région de participer à des infrastructures en matière de gestion des déchets en Flandre si, comme je vous ai compris, vous offrez à la Région flamande de participer à des infrastructures bruxelloises ? Sans aller jusqu'à me citer des pourcentages de participation, pouvez-vous me confirmer cet objectif de participation croisée ?

Par ailleurs, l'abandon de Drogenbos, qui serait une grande victoire, ne doit pas se traduire par une aggravation de la pollution à Neder-over-Heembeek et par un ralentissement des politiques de tri et de recyclage. Je sais que vous ne souhaitez pas cela, mais j'aimerais vous entendre couper ici les ailes à ce canard ... je sais aussi combien les performances en matière d'épuration des fumées que nous nous sommes fixées sont supérieures au prescrit de la directive européenne qui, par exemple, ne prévoit pas de limites pour les dioxines et les furanes, alors que la filtration à l'incinérateur de Neder-over-Heembeek permettra d'atteindre le niveau de 0,1 nanogramme, soit un dixième de milliardième de gramme par m<sup>3</sup>.

Les collectes sélectives doivent être prochainement étendues à toute la région. J'estime que, dans ce domaine, il faudra atteindre de meilleures performances — cela en tout état de cause —, et si nous voulons ne pas taxer davantage les habitants, il nous faudra aussi veiller à comprimer la fraction organique des déchets. Ce sont les défis qui nous attendent et j'espère que le plan déchets en tiendra compte.

Monsieur le ministre, vous entrez dans la phase décisive des négociations avec la Région flamande. Dans ce cadre, vous avez fait jusqu'à présent un parcours sans faute. Vous n'avez cédé à aucune provocation, vous avez fait preuve d'imagination et jamais vous n'avez bradé la santé et l'environnement des populations concernées. Continuez à nous donner des raisons d'espérer, bien que nous sachions aussi que, dans une négociation, il y a deux parties. J'ose espérer que l'autre partie fera, elle aussi, preuve de sagesse et de modération. Si, par malheur, elle se lançait dans l'aventure du refus et dans la fuite en avant vers la construction d'un incinérateur à Drogenbos, nous aurions alors, comme l'a souligné Mme De Permentier, à multiplier les recours, et je suis convaincu que les juristes que vous avez consultés ne manqueront pas de retarder indéfiniment la réalisation d'un incinérateur dont personne ne veut. (*Applaudissements sur les bancs de la majorité.*)

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

**M. Alain Adriaens.** — Monsieur le Président, chers collègues, vous devez vous douter que l'écologiste que je suis ne peut que se réjouir d'être le quatrième intervenant dans une série d'interpellations qui ont pour objet le rejet d'un projet d'incinération localisé aux portes de notre ville-région. Comme certains l'ont dit à cette tribune, je suis également persuadé que

l'unanimité des tendances politiques représentées dans ce Parlement pour s'opposer à cette technique désastreuse pour l'environnement et la santé a certainement contribué à un début du succès des négociations entreprises par notre Gouvernement pour obtenir l'abandon du projet de Drogenbos poussé par les autorités de la Région flamande.

D'après une conférence de presse donnée par le ministre de l'Environnement, il apparaîtrait que la Région flamande serait — j'insiste lourdement sur ce conditionnel — prête à renoncer à l'incinérateur de Drogenbos; ce serait certainement une victoire pour tous les environnementalistes. Hélas, l'abandon de ce projet ne va pas sans contrepartie à charge de notre Région, et la victoire se transformerait vite en défaite si les déchets non brûlés à Drogenbos devaient l'être à Neder-over-Hembeek, c'est-à-dire dans une zone tout aussi densément habitée et pour laquelle les conséquences environnementales seraient tout aussi détestables.

J'ai lourdement insisté sur les « conditionnels » car comme M. Roelants du Vivier l'a dit: méfions-nous des déclarations hâtives. Quand je lis la réponse de M. Kelchtermans à une interpellation développée au Parlement flamand par ma collègue d'Agalev, Mme Cécile Silis, je crains que notre ministre de l'Environnement soit quelque peu imprudent.

M. Kelchtermans a dit qu'un accord pourrait peut-être être dégagé à cinq conditions. J'en reprendrai trois. Premièrement, la collaboration éventuelle pour les échanges de déchets devra être entérinée par les deux Parlements; nous remercions M. Kelchtermans de s'intéresser à notre travail.

Deuxièmement, l'incinérateur de Neder-over-Hembeek devra répondre à des normes au moins équivalentes à celles qui étaient prévues pour celui de Drogenbos. Je ne vous reposerai pas la question sur le lavage des fumées, monsieur le ministre, cela fait quatre ans que je vous interpelle tous les trois ou six mois sur ce sujet et que vous me répondez que les travaux en question vont débiter. Cette répétition devient ridicule et lassante.

Troisième condition, qui est peut-être la plus intéressante des cinq: la Flandre doit avoir un tiers des mandats d'administrateurs dans la société d'exploitation de l'incinérateur de Neder-over-Hembeek.

Les négociations relatives à ces conditions assez drastiques ne sont pas terminées, mais admettons qu'un accord se dégage, essayons d'y croire et voyons quelles en seraient les conséquences pour notre Région.

Je suis de ceux qui pensent que notre région doit collaborer avec les régions voisines et que nous ne pouvons pas demander aux autres d'accepter nos déchets — par exemple les mâchefers de notre incinérateur — si nous ne sommes pas prêts à faire un effort de notre côté et à collaborer. Toutefois, cet effort doit être réfléchi si nous ne voulons pas que le compromis élaboré soit globalement négatif pour les Bruxellois.

Une première condition pour savoir comment nous pouvons concrétiser positivement les promesses faites au cours des négociations avec la Région flamande est de répondre à certaines questions. Quelle quantité exacte la Région bruxelloise s'est-elle engagée à incinérer à Neder-over-Hembeek en échange de la non-construction de l'incinérateur de Drogenbos? J'ai pu lire que M. Kelchtermans parlait de 180 000 tonnes. Pouvez-vous me confirmer ce chiffre et préciser s'il comprend les 45 000 tonnes en provenance du Brabant flamand et qui, déjà actuellement, bon an mal an, sont incinérées à Neder-over-Hembeek? Dans quel délai devrez-vous accueillir ces quantités à Neder-over-Hembeek? Il est évident que l'incinérateur de Drogenbos ne pourrait être construit en six mois. Or, l'incinérateur de Neder-over-Hembeek, dont la capacité théori-

que est de 450 000 tonnes, brûle déjà 520 000 tonnes par an, preuve que l'outil, poussé à fond, est rentabilisé. Par conséquent, je m'interroge sur la possibilité réelle de traiter 180 000 tonnes supplémentaires dans cet incinérateur déjà saturé.

M. le ministre a répété à maintes reprises qu'il était hors de question de construire un quatrième four. Toutefois, je voudrais qu'il nous redise aujourd'hui, en séance publique, qu'il s'engage formellement sur ce point, faute de quoi nous célébrerions aujourd'hui une victoire à la Pyrrhus — une vraie catastrophe. A ce sujet, je tiens à lui signaler que le personnel de l'incinérateur indique volontiers, lors des visites, l'endroit où, bientôt peut-être, un quatrième four sera installé. J'espère qu'il se trompe lourdement, mais la démarche dénote un certain état d'esprit des opérateurs de l'incinérateur et, à cet égard, j'invite M. le ministre à modérer l'ardeur de certains.

J'espère que M. le ministre me dira que l'incinération des déchets flamands sera rendue possible par la diminution des déchets originaires de la Région bruxelloise. Ce serait la seule vraie victoire dans tout ce dossier. Toutefois, je me pose des questions quant à la manière d'atteindre un tel résultat. En effet, en 1992 déjà, le premier plan-déchets prévoyait une réduction des déchets à la source et une augmentation du recyclage, lequel devait passer de 11 000 tonnes en 1991 à 80 000 tonnes en 1996. Hélas, ce premier plan est un échec grave puisque, selon les informations dont nous disposons, nous arrivons à peine à 25 000 tonnes recyclées en 1996. Je dis « informations dont nous disposons » car le Gouvernement est en défaut. En effet, en date du 7 mars 1991, notre assemblée votait l'ordonnance relative à la prévention et à la gestion des déchets et suivant cette ordonnance (articles 5 et 6) le premier plan quinquennal de prévention et de gestion des déchets devait se réaliser à condition que chaque année, l'IBGE procède à une évaluation de l'exécution du plan-déchets destinée au Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale. Or, à ce jour, nous n'avons reçu que trois rapports annuels, le dernier datant du mois de février 1996 et ne contenant que des données relatives à l'année 1994.

Nous éprouvons les plus grandes difficultés à obtenir des données actualisées. Heureusement, nous avons pu consulter les rapports établis par la société Fost-plus, lesquels précisent la quantité de déchets recyclés en Région bruxelloise... Il est regrettable, monsieur le ministre, d'être obligé de consulter des publications privées pour être informé de ce qui se passe au sein de l'Agence Bruxelles-Propreté, une administration dépendant de la Région, alors que l'ordonnance prévoit la réalisation d'un rapport annuel!

M. le ministre estime-t-il que les députés peuvent réaliser leur travail avec des informations aussi lacunaires?

Que comptez-vous faire pour que votre administration nous fournisse des données actualisées?

Est-il normal que l'on trouve des informations intéressantes sur l'exécution du plan-déchets bruxellois dans diverses publications extérieures alors que notre assemblée n'en dispose toujours pas?

A ce stade, nous devons constater que le premier plan-déchets n'a pas atteint les objectifs qu'il s'était fixés.

Je connais vos raisons, vos excuses, vos prétextes; toujours est-il que les résultats sont là!

Maintenant, il faut passer au second plan-déchets et entreprendre une politique autrement dynamique.

En effet, en cinq ans, nous devons passer de 10 000 tonnes à 80 000 tonnes. Nous sommes simplement passés de 10 000 à 30 000 tonnes. Aujourd'hui, si nous devons accepter les déchets originaires de Flandre, il faudrait passer de 30 000 à 180 000 ou

135 000 tonnes en moins en deux ou trois ans. Je voudrais que cela soit vrai car il s'agirait alors d'une politique réellement écologique en Région bruxelloise.

Pouvez-vous nous donner une idée du moment où sera soumis à notre population le second plan-déchets? Il devait théoriquement débiter au mois de juin 1997 et il n'est toujours pas soumis ni à la consultation populaire ni même à l'avis du Gouvernement.

Ce second plan-déchets sera-t-il revu d'urgence pour intégrer les nouvelles obligations qu'impliquerait l'accueil des déchets du Brabant flamand? Vous savez que des échanges ont eu lieu concernant l'aspect budgétaire de l'Agence Bruxelles-Propreté et de son incinérateur. Quelles seront les conséquences budgétaires de la collaboration avec la Région flamande, qui demande à entrer à hauteur d'un tiers dans le capital de l'incinérateur de Neder-over-Hembeek? Cela aura-t-il une influence sur le plan comptable de cession de 40 %?

**M. le Président.** — Puis-je vous demander de conclure?

**M. Alain Adriaens.** — Oui, monsieur le Président, je vais essayer. Comment pourra-t-on vendre 40 % au privé si la Flandre souhaite avoir 33 %?

Le fait qu'il faudra donner une autre destination aux déchets implique-t-il, par exemple, que l'on envoie nos déchets organiques vers Grimbergen et cela aura-t-il une influence sur les déchets organiques qui devaient être dirigés vers le Bempt pour y être compostés? Pouvez-vous me confirmer le fait que l'on dirigera les déchets de jardin d'un côté et ceux de cuisine d'un autre?

S'autolouanger est agréable et facile, mais il convient de se préoccuper des retombées de cet accord que vous seriez, paraît-il, sur le point de signer. Le passé ne m'incite guère à l'optimisme sur la capacité de notre Gouvernement à impulser une politique dynamique et écologique en matière de gestion des déchets. Or, aujourd'hui, nous allons peut-être y être obligés en raison de l'accord que vous voulez passer avec la Flandre. Je souhaiterais donc que notre Assemblée soit réaliste et prenne conscience des conséquences de son engagement.

Le ministre nous a prouvé qu'il n'était pas insensible aux considérations économiques. Je ne voudrais pas que notre Assemblée, pour des raisons environnementales, soit complice d'une opération industrielle assez subtile, dont l'objectif serait d'obtenir à terme un monopole de l'incinération de toute la région centrale du pays dans une installation qui serait propriété conjointe de notre Région et du privé. Le grand danger, que certains ont souligné ici, au cas où l'on n'arriverait pas à brûler les déchets de Flandre en raison de l'accord, serait d'ouvrir un quatrième four. Je ne voudrais pas que mon groupe soit complice d'une telle décision et si Machiavel s'est réincarné à Bruxelles, il ne sera pas dit que les Ecologistes seront les plus naïfs dans ce Parlement!

Mais soyons optimistes, si le Gouvernement répond positivement aux questions que je viens de poser et s'engage à respecter les conditions nombreuses et précises que je viens d'énumérer et celles dont Mme Fraiteur a parlé au sujet du lavage des fumées, mon groupe pourra alors se joindre à ceux qui se réjouissent aujourd'hui et se féliciter du recul subi par une technique économiquement coûteuse, environnementalement nocive et dangereuse pour la santé de la population: n'oublions pas que nous parlons ici d'incinération. (*Applaudissements sur les bancs Ecolo.*)

**De Voorzitter.** — Aan de orde is de toegevoegde interpellatie van de heer Lootens-Stael.

Hij heeft het woord.

**De heer Dominiek Lootens-Stael.** — Mijnheer de voorzitter, niemand kan ontkennen dat er in het Brusselse Gewest een en ander op de agenda staat met betrekking tot de afvalproblematiek. De mogelijke installatie van een verbrandingsoven te Drogenbos, een hoge graad van luchtverontreiniging door de Brusselse Gewestelijke verbrandingsoven te Neder-Over-Heembeek en het kwalijk ruikende dossier van de Zennesanering staan op de politieke agenda, zowel in het Brusselse als in het Vlaamse Gewest.

Op het einde van de jaren 70, begin de jaren 80 opteerden de bewindslui van het Brusselse Gewest voor de verbranding van het huishoudelijk en het industrieel afval. Gelet op de toen heersende tijdsgeest was deze beslissing misschien verdedigbaar. Op dit ogenblik wordt zij in elk geval fel gecontesteerd. De bewindslui van het Brusselse Gewest besloten in de kanaalzone aan de Montoyerkaai een verbrandingsoven met een maximum capaciteit van 50 000 ton te bouwen. De constructie en het beheer van deze oven werd toevertrouwd aan een naamloze vennootschap, waarvan het Brusselse Gewest de belangrijkste en bevoorrechte klant werd. Bij het operationeel worden van de oven in 1985 werd tussen beide partners een concessiecontract afgesloten met een looptijd tot het jaar 2005. Het is zeker niet overbodig deze algemeen gekende feiten nogmaals aan te halen.

Vanaf het ogenblik dat de oven van Neder-Over-Heembeek in werking trad, werd hij door velen als één van de meest vervuillende installaties van West-Europa beschouwd. In de buurt werden vaak verdacht hoge concentraties gevaarlijke emissies gemeten; asresten dwarrelde soms als een zacht tapijt op de onmiddellijke omgeving neer; baby's en jonge kinderen kregen ademhalingsstoornissen en in de omgeving van de site werd een alarmerend hoog aantal longziekten en kankerpatiënten gesignaleerd.

**De heer Guy Vanhengel.** — Mijnheer Lootens, u moet ook niet overdrijven.

**De heer Dominiek Lootens-Stael.** — Mijnheer Vanhengel, ik overdrijf niet. Als gemeenteraadslid van Evere moet u toch weten dat de werkelijkheid wel degelijk alarmerend is.

**De heer Guy Vanhengel.** — Dit doet mij denken aan de heer Anciaux, die onlangs op de televisie verklaarde dat zijn kinderen al jaren een piepende ademhaling hebben ten gevolge van de verbrandingsoven. Ik weet dat het soms nuttig kan zijn een klein beetje te overdrijven om bepaalde argumenten kracht bij te zetten, maar ook de heer Lootens overdrijft nu toch wel heel erg.

**De heer Dominiek Lootens-Stael.** — Om voor de hand liggende redenen word ik niet graag vergeleken met de heer Anciaux. De toestand is alleszins niet gezond. Hierin moet iedereen mij gelijk geven. Ik hoop dat er in het verslag zal worden opgenomen dat de heer Vanhengel de toestand niet alarmerend acht en dat hij het niet belangrijk vindt dat deze problematiek wordt aangepakt.

**De heer Guy Vanhengel.** — Nu bent u weer aan het overdrijven.

**De heer Dominiek Lootens-Stael.** — De Brusselse gewestelijke bewindslui deden of er geen vuiltje aan de lucht is. De heer Vanhengel treedt hen hierin bij. Sterker nog, sinds 1 december 1996 is de oven van het Brusselse Gewest illegaal operatief. Sinds 1 december 1996 lapt de Brusselse gewestelijke overheid de bindende Europese richtlijnen over het beperken

van de toxische uitstoot in de lucht boven verbrandingsovens aan haar laars. Tot op de dag van vandaag wordt de rook van Neder-over-Heembeek ongefilterd, ongezuiverd het Brusselse zwerk ingestuurd. Tot op de dag van vandaag bestendigen de Brusselse politici deze situatie.

Uit verklaringen in de media konden wij onlangs opmaken dat de bevoegde minister Gosuin, zij het rijkelijk laat, nu wel werk wil maken van een rookwasinstallatie. Tegelijkertijd stelde hij een mogelijke oplossing voor in een ander zwaarbeladen milieudossier, namelijk dat van de nieuwe verbrandingsoven in Drogenbos. Als alternatief voor de mogelijke inplanting van deze installatie in Drogenbos, stelde minister Gosuin voor het huishoudelijke en hiermee gelijkgestelde afval van Vlaams Brabant in Neder-Over-Heembeek te verwerken. Los van de beweegredenen van de minister die aan dit voorstel ten grondslag liggen en die wij overigens graag zouden kennen, vind ik een dergelijk voorstel vreemd, om niet te zeggen dubbelzinnig. De doelstellingen op het vlak van controle en beheersing van huishoudelijk afval waren in het verleden weinig ambitieus. Met dit nieuwe voorstel gaat de Regering mijns inziens schandelijk in de fout en zet zij het Gewest op een frappante manier voor schut. Vlaanderen is erin geslaagd zijn afvalstroom te stagneren. Nu heeft de minister beloofd dat hij in Brussel het afval met één derde zal reduceren. Ik heb daarbij toch wel vragen, want ik ben ervan overtuigd dat dit binnen een korte termijn niet haalbaar is. Ik hoop natuurlijk wel dat het gebeurt, maar ik denk dat het op korte termijn niet mogelijk is. En toch heeft de minister aan zijn Vlaamse collega Kelchtermans gezegd dat hij deze vermindering zal halen en dat hij desnoods met zijn afval terug naar Wallonië zal gaan. Graag vernam ik van de minister of dit klopt.

De minister is dus gebonden aan een aantal voorwaarden en werd door de Vlaamse Regering op de knieën gedwongen in een dossier dat alle Brusselaars aanbelangt, maar waar zij buiten werden gehouden. Graag vernamen wij dan ook waar de minister in de toekomst met het Brussels afval naartoe wil. Wanneer het immers in Wallonië zal worden verbrand, dan denk ik dat de Brusselaars meer moeten betalen, maar dat prijskaartje wordt niet bekendgemaakt. Ik wil dus graag eerlijkheid en openheid over het milieubeleid in de toekomst en over de voorwaarden die de Vlaamse Regering heeft opgelegd. Ik stel vast dat in het Vlaams Parlement de cijfers en voorwaarden wel bekend werden gemaakt, terwijl dat in Brussel in het verleden nooit het geval is geweest. Ik vraag de minister dan ook de parlementsleden duidelijk te zeggen waar hij naartoe wil met het afvalstof-beleid in het Brusselse Gewest.

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

**Mme Françoise Dupuis.** — Monsieur le Président, monsieur le ministre, chers collègues, avant toute chose, il convient de rendre hommage à l'extraordinaire mobilisation des dizaines de milliers de citoyens bruxellois à l'encontre du projet de construction d'un incinérateur à Drogenbos, mobilisation qui a permis d'enfin imposer une concertation interrégionale sur les matières environnementales.

Convaincu de la nécessité de ne pas s'en tenir à la seule voie juridique, pourtant indispensable pour préserver les droits des Bruxellois en cas d'échec, le ministre-président, Charles Picqué, a initié cette concertation au début du mois de juin avec son homologue flamand Luc Van Den Brande. Celle-ci a débouché sur la création d'un groupe de travail réunissant les deux ministres régionaux de l'Environnement. Nous nous réjouissons d'entrevoir aujourd'hui les premiers fruits des négociations menées depuis trois mois au sein de ce groupe de travail.

C'est la preuve que la mobilisation citoyenne peut être entendue par les représentants politiques et aboutir à des actions concrètes qui dépassent les clivages politiques et communautai-

res lorsque l'intérêt collectif est en jeu. Le premier résultat en avait d'ailleurs été l'adoption d'une résolution à l'unanimité par notre Parlement en avril dernier.

Aujourd'hui, il apparaît qu'une solution est sur le point de se dégager aux termes de laquelle la Région flamande devrait renoncer définitivement à la construction de l'incinérateur de Drogenbos et conclure un accord de coopération avec la Région bruxelloise pour l'incinération de ses déchets à Neder-over-Heembeek. Il s'agit incontestablement d'une réussite.

Mon groupe entend néanmoins rester attentif aux modalités de mise en œuvre de cet accord et à ses conséquences tant financières qu'environnementales pour les Bruxellois. C'est donc sur ces deux aspects que je souhaiterais obtenir dès à présent certaines précisions et certains apaisements de la part du ministre de l'Environnement Didier Gosuin.

Le dernier volet des négociations en cours porte sur les questions économique-financières. Le ministre a annoncé que l'une des balises fixées pour mener ses négociations était de ne pas ébranler le montage financier de valorisation de l'incinérateur de Neder-over-Heembeek, tel que présenté au budget initial de l'année 1997 et qui doit permettre l'installation du système de lavage des fumées. J'avais déjà exprimé au nom de mon groupe, lors des discussions relatives au premier ajustement du budget 1997, notre inquiétude face au retard pris dans la concrétisation de cette opération avec le partenaire privé. En effet, à défaut de réalisation de l'opération de valorisation de l'incinérateur au cours de cet exercice il en découlera un mali budgétaire de 400 millions.

Le ministre peut-il dès lors nous dire où en est actuellement la réalisation de cette opération et nous indiquer dans quelle mesure les négociations en cours avec la Région flamande au sujet de sa participation dans la gestion de l'incinérateur risquent de ralentir encore les investissements prévus et reporter l'opération de valorisation de l'incinérateur à l'exercice prochain?

L'abandon du projet d'incinérateur à Drogenbos, s'il constitue une évidente victoire pour la protection de qualité de vie des habitants du Sud de Bruxelles, ne peut avoir pour corollaire de déplacer les nuisances environnementales de l'incinération vers les communes du nord de notre région.

La concertation interrégionale ne sera dès lors une réussite que pour autant qu'elle n'induisse pas une augmentation substantielle des quantités de déchets incinérés à Neder-over-hembeek. Le ministre Gosuin avait annoncé que la capacité nécessaire pour l'incinération des déchets flamands devrait être dégagée principalement grâce aux progrès du tri-recyclage à Bruxelles. Peut-il dès lors nous apporter quelques précisions sur l'extension de la politique des collectes sélectives qu'il a progressivement mise en route dans notre Région, non sans mal au début, et qui semble en bonne voie sur les perspectives raisonnables d'une réduction graduelle du recours à l'incinération?

Je voudrais terminer cette intervention en posant quelques questions qui expriment les craintes des profanes et tant mieux si elles recourent les vôtres.

Si la libération de capacité, réalisable grâce aux collectes sélectives, doit nous permettre d'éviter la construction d'un quatrième four, nous devons aussi veiller à éviter que les habitants et les entreprises bruxelloises se trouvent pénalisés pour l'élimination de leurs déchets.

A première vue, on pourrait craindre, d'une part, que les régions voisines qui accueillent aujourd'hui — pour combien de temps encore — les immondices bruxelloises, ne les acceptent plus. A cet égard, monsieur le ministre, avez-vous eu l'occasion

d'examiner les exigences en matière de décharges telles qu'elles se dessinent dans les projets de plan de la Région flamande et de la Région wallonne ?

D'autre part, ne doit-on pas craindre que l'augmentation de la consommation entraîne finalement une non-stabilisation de la production globale d'immondices par les ménages bruxellois ?

Il est donc difficile d'octroyer de façon ferme un droit d'usage de l'incinérateur de Neder-over-Heembeek à la Région flamande si nous n'obtenons pas la garantie, qu'au cas où des plans ambitieux ou raisonnables — c'est selon — en matière de réduction des déchets n'étaient pas réalisés, les besoins bruxellois — ménages et entreprises — gardent un accès prioritaire à Neder-over-Heembeek.

Il nous paraît donc fondamental que le Gouvernement mette à l'enquête publique un plan de prévention et de gestion des déchets.

On peut imaginer que ce ne sera qu'après une analyse approfondie de ce plan que nous pourrions déterminer éventuellement le tonnage de déchets ménagers en provenance du Brabant flamand que nous pourrions accepter. Je reconnais que cette façon de voir n'est pas idéale en période de négociations. Nous devons éviter de tomber dans les deux travers extrêmes qui seraient soit de décider de la mise en place inéluctable d'un quatrième four, soit de pénaliser nos entreprises et de reporter sur celles-ci la difficulté de la Région flamande en matière de gestion de ses déchets. Vous allez certainement nous éclairer à ce sujet.

Ma dernière question est de nature plus idéologique et a déjà été partiellement abordée par M. Adriaens. Je ne pense pas qu'il faudrait que le transfert des 40 % de la propriété de notre incinérateur à un privé se poursuive par le transfert d'une nouvelle partie de notre avoir à la Région flamande, dans la mesure où cette dernière travaille également en partenariat avec le privé en matière de traitement des déchets. Je relève donc à cet égard une difficulté d'équilibre. Cela aurait pour conséquence que les pouvoirs publics bruxellois seraient minorisés à court terme dans les parts de propriété de l'incinérateur de Neder-over-Heembeek.

Je vous remercie, monsieur le ministre, de bien vouloir nous mettre sur la bonne voie en ce qui concerne ce dossier, nous souhaiterions nous y engager tous ensemble. (*Applaudissements.*)

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

**De heer Guy Vanhengel.** — Mijnheer de Voorzitter, dames en heren, zoals het gewijzigd reglement voorschrijft, zal ik mijn bijdrage in dit debat, waarin ik een drietal thema's wil behandelen, kort houden.

Ten eerste wil ik het belang van een voorkomingsbeleid benadrukken. Wij zijn het er hier allemaal over eens dat de enige juiste politiek inzake afvalbestrijding erin bestaat de afvalberg zo klein mogelijk te houden. Terzake hebben wij in Brussel reeds enkele eerste stappen gedaan door selectieve ophaling. Ik pleit ervoor om in de toekomst snel verder te gaan op deze weg. Naast de tweemaandelijks selectieve ophalingen van papier in de wijken moeten er op bepaalde plaatsen in de stad ook containers worden geplaatst waarin mensen die zeer veel papier produceren en te verwerken krijgen, hun afval kwijt kunnen. Politici, beoefenaars van vrije beroepen en dergelijke hebben immers veel meer papierafval dan een gewone burger en kunnen die onmogelijk allemaal in de huidige kleine zakjes opstapelen. Een papiercontainer is dan een goede oplossing. Ik betreur dan ook dat de papiercontainer in Haren, een van de weinig resterende containers die ooit op initiatief van de stad Brussel werden

geplaatst, waarschijnlijk zal worden weggenomen, eveneens op initiatief van de stad Brussel. Het gewest zou integendeel meer dergelijke containers moeten plaatsen, aangezien daar een ruime behoefte aan bestaat en wij toch allemaal voorstander zijn van een effectief voorkomingsbeleid.

Ten tweede wil ik het kort hebben over het wassen van de rookgassen uit onze installatie in Neder-over-Heembeek en over de zuiveringsinstallatie die opgenomen is in de plannen van de oven in Drogenbos. Een ambtenaar van het Vlaams Instituut voor Technologisch Onderzoek heeft gisteren via de BRTN bekend gemaakt dat de gaswasinstallatie die in Drogenbos wordt ingepland 40 tot 100 maal doeltreffender zal zijn dan degene die wij in Neder-over-Heembeek willen bouwen. Deze zaak heeft nogal wat aandacht gekregen in de pers, waarbij ik mij niet van de indruk kan ontdoen dat deze berichtgeving en de informatie-stroom gestuurd worden door de belangengroepen die achter de inplanting van de oven van Drogenbos zitten. Met de bouw van verbrandingsinstallaties, zoals de bestaande of de in Drogenbos geplande, zijn enorme bedragen gemoeid. Alleen al de financiering van deze miljarden geeft aanleiding tot echte boksmatches tussen financieringsinstellingen. Dat hebben we reeds gemerkt bij de behandeling van het dossier op het Vlaams-Brabants niveau en ook hier vrees ik dat het VITO zich laat meeslepen door belangengroepen die per sé de oven van Drogenbos willen promoten. Het is allicht daarom dat het VITO ons aanvalt en alles in het werk stelt om de Brusselse inspanningen ten belope van 1,3 miljard voor het plaatsen van een gaswasinstallatie in Neder-over-Heembeek in discrediet te brengen.

Mijnheer de Minister, het zou dan ook nuttig zijn dat u ons straks in uw antwoord meer technische gegevens verstrekt over de rookgaswasinstallatie in Neder-over-Heembeek en dat u ons zegt wanneer de werken hiervoor van start gaan en hoe krachtig de installatie zal zijn. De ambtenaar van het VITO, die de indruk wekt technisch onderlegd te zijn, schijnt te zeggen dat het Brussels Gewest zich beperkt tot het plaatsen van enkele filters. Dat is manifest onjuist. De geplande rookgaswasinstallatie in Neder-Over-Heembeek is heel gesofistikeerd. Het is dan ook belangrijk dat de minister dat straks in zijn antwoord duidelijk maakt, meer bepaald ter attentie van VITO.

Ten slotte meen ik dat de minister de volle steun van dit Parlement moet krijgen na de eerste stap die gedaan is in de richting van een dialoog met het Vlaamse Gewest. De voorwaarden die gesteld worden door Vlaanderen lijken mij, voor zover ik daar op basis van de kranten over kan oordelen, gerechtvaardigd. Wij moeten op die voorwaarden positief reageren, onder meer met betrekking tot de capaciteit en het medebeheer.

Politiek is een kwestie van keuzen maken. Toen destijds werd geopteerd voor een verbrandingsoven in Neder-over-Heembeek in de plaats van de afvalberg van een stad van één miljoen inwoners te verspreiden over verschillende stortplaatsen, was dat een goede keuze. Ik herinner mij die beslissing nog zeer goed, want ik was in die periode medewerker van een grote Vlaamse krant waarvoor ik bij het minste probleem met deze stortplaatsen her en der in de stad foto's van afvalbergen moest gaan maken. Ook vandaag staan wij voor een keuze, misschien wel tussen de pest en de cholera. Ofwel gaan wij in op de voorwaarden van het Vlaams Gewest en zorgen wij ervoor dat de verbrandingsoven in Drogenbos er niet komt, maar dan moeten we wel capaciteit vrijmaken in Neder-over-Heembeek en zelfs overwegen van een vierde ovenlijn te plaatsen, ofwel kiezen wij resoluut voor een verbrandingsoven in Drogenbos. Mijnheer Adriaens, is het minste kwaad een vierde ovenlijn met een performante rookgaswasinstallatie ofwel twee verbrandingsovens, een in Neder-over-Heembeek en een in Drogenbos met allebei een overcapaciteit? Als we twee verbrandingsovens hebben komt het voorkomingsbeleid op de helling te staan en zullen de rookgaswasinstallaties minder efficiënt zijn bij gebrek

aan rendement. Dat is de keuze waarvoor wij staan. Ik meen dat ook de oppositie in deze zaak blijk moet geven van redelijkheid en de minister moet steunen als hij bereid is in te gaan op de voorwaarden van het Vlaams Gewest.

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

**De heer Robert Garcia.** — Mijnheer de Voorzitter, de minister herinnert zich waarschijnlijk dat ik tijdens een vorig debat betreffende de inplanting van een verbrandingsoven te Drogenbos uitvoerig en grondig de stelling heb verdedigd dat die oven er niet kan komen. Ik heb mij daarbij helemaal niet gesteund op communautaire beschouwingen, maar wel op technische aspecten na een grondige analyse van het milieueffectenrapport dat werd uitgebracht in verband met dit probleem. Dit rapport vertoont grote lacunes en onvolmaaktheden. Het is zelfs op bepaalde vlakken leugenachtig en onwaarschijnlijk onnauwkeurig. Franstaligen en Nederlandstaligen hebben dan ook unaniem eenzelfde houding aangenomen in verband met de verbrandingsoven in Drogenbos.

Ik wil hier nog even het standpunt van de SP-fractie verduidelijken in verband met het geheel van de problematiek. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest produceert nog te veel afval, het voorkomingsbeleid is onvoldoende, het afval wordt te weinig gesorteerd of gerecycleerd en de vervuiler betaalt niet. In 1996 produceerde het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in totaal 340 duizend ton huishoudelijk restafval. Dat komt neer op 358 kilo per inwoner. In de verbrandingsoven van Neder-over-Heembeek werd in 1996 in totaal 530 194 ton huishoudelijk restafval verbrand. Opmerkelijk is dat in Brussel de hoeveelheid restafval jaarlijks blijft stijgen.

Ik wil hier geen vergelijking maken met de toestand in Vlaanderen omdat ik niet de indruk wil wekken dat ik er een communautaire aangelegenheid van wil maken.

Inspelend op een ordonnantie van 17 maart 1993 heeft de Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een eerste vijfjarenplan in verband met de preventie en het beheer van de afvalstoffen goedgekeurd. Wij wachten momenteel op twee van de vijf jaarlijkse evaluatierapporten. In juli 1997 moest er een tweede vijfjarenplan zijn opgesteld. Het voorontwerp is echter nog niet klaar en het openbaar onderzoek is zelfs nog niet gepland. Ondertussen verschijnen in de pers weinig ambitieuze intentieverklaringen van de minister die de Brusselse afvalberg maar tegen het jaar 2005 wil stabiliseren, daar waar de afvalberg in vele andere gemeenten daalt. Ik ken niet de juiste toestand in Wallonië.

Het gevolg hiervan is dat in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vrijwel geen voorkomingspolitiek wordt gevoerd. Er zijn geen gemeentelijke milieuconvenanten noch afspraken met producenten, grote distributiebedrijven, scholen en andere instellingen ten einde afval te voorkomen. Er zijn geen gewestelijke heffingen, retributies, richtlijnen, subsidies en incentives. Ook de sensibiliseringscampagne rond de afvalproblematiek zijn uiterst beperkt.

Ik dring erop aan dat de minister deze toestand duidelijk maakt aan de Regering en dat de nodige kredieten ter beschikking worden gesteld. Ik zal hieraan zeker mijn goedkeuring verlenen.

De inzameling van plastic, metaal en drankverpakkingen in blauwe zakken — het PMD-afval — is in Brussel helemaal geen denderend succes. In de eerste plaats is deze inzamelingsvorm nog niet veralgemeend in elk van de 19 gemeenten. Onlangs werd de ophaling uitgebreid van 6 naar 10 gemeenten. In 1996 werd in het Brussels Gewest gemiddeld 4,81 kilogram per inwoner aan PMD opgehaald, wat veel te weinig is.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest doet evenmin aan selectieve inzameling van groente-, fruit- en tuinafval — GFT — hoewel dit soort afval bijna 50 % van het huishoudelijk afval uitmaakt. In Brussel is op dit vlak zelfs een achteruitgang in het beleid merkbaar. Ter illustratie vermeld ik het bijzonder verslag van het Rekenhof aan de Brusselse Hoofdstedelijke Raad. Ik zal het verslag van het Rekenhof niet citeren, noch de verschillende punten ervan opsommen. Ik kan u echter verzekeren dat dit verslag eenvoudigweg vernietigend is voor het beleid dat op dit ogenblik in dit domein wordt gevoerd. Maar ik sta hier niet uitsluitend om kritiek te leveren.

**De heer Guy Vanhengel.** — Oef!

**De heer Robert Garcia.** — De heer Vanhengel heeft misschien wel die gewoonte, maar ik tracht objectief te zijn.

Ik feliciteer de minister van harte voor het voeren van verregaande onderhandelingen over de verbrandingsproblematiek met de Vlaamse minister, de heer Kelchtermans. Zoals bekend is de provincie Vlaams-Brabant van plan in uitvoering van het Vlaams Afvalstoffenplan een nieuwe verbrandingsoven te bouwen in Drogenbos. Het zou gaan om een zeer moderne oven, waarbij de meest recente technologie inzake rookgaswassing wordt toegepast. Zoals ik in een vorig debat heb aangetoond, is er nochtans heel wat aan te merken op het milieu-effectenrapport. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is gekant tegen de inplanting van deze oven in Drogenbos omdat de aangrenzende Brusselse gemeenten milieuhinder ondervinden ten gevolge van de overheersende windrichting. De heer Gosuin heeft voorgesteld de Vlaamse oven niet in Drogenbos te bouwen en het restafval van Vlaams Brabant te verbranden in de Brusselse oven van Neder-over-Heembeek. Hier rijst echter een probleem: de installatie van Neder-over-Heembeek is momenteel vervut de meest milieu-onvriendelijke oven van België. Naar Vlaamse normen zou deze verbrandingsoven al lang gesloten moeten zijn.

De Brusselse Regering heeft vorig jaar besloten de oven van Neder-over-Heembeek samen met een privé-partner WATCO te moderniseren en er een installatie voor rookgaswassing aan te brengen.

Die plannen zijn echter, voor zover ik weet, nog niet uitgevoerd. Tot slot citeer ik de vijf voorwaarden die door Vlaanderen werden gesteld. Een derde van de verbrandingscapaciteit van de Brusselse oven moet ter beschikking staan van Vlaanderen ongeacht het al dan niet welslagen van de Brusselse politiek voor afvalvoorkoming. Dat lijkt mij inderdaad een zeer normale voorwaarde. Vlaanderen wil zekerheid en aanvaardt niet dat een Brussels minister, wie het ook is, een slag om de arm houdt en slechts verbrandingscapaciteit ter beschikking stelt naarmate de Brusselaars minder huisvuil produceren. Aansluitend bij de eerste voorwaarde wil Vlaanderen geen klant van Brussel zijn, maar een volwaardige partner. Dat lijkt mij een voorwaarde die, zoals de heer Vanhengel opmerkte, voor onderhandeling vatbaar is. De verwerking van het afval mag Brussel geen financieel voordeel opleveren. De tarieven voor de verwerking van het huisvuil uit Vlaanderen moeten dus dezelfde zijn als de tarieven die gelden voor het Brussels Gewest. Dit is volgens mij helemaal normaal. De oven van Neder-over-Heembeek moet worden uitgerust met een installatie voor het zuiveren van de rookgasen. De milieunormen moeten dezelfde zijn als in Vlaanderen, dit wil zeggen veel strenger dan de huidige Brusselse. Dit is in het voordeel én van de Brusselse én van de Vlaamse bevolking. Dat lijkt mij dus een logische voorwaarde. Tot slot eist minister Kelchtermans de vergrendeling van het Vlaams-Brussels afvalakkoord in een Vlaams decreet en een Brusselse ordonnantie. In tegenstelling tot wat de vorige spreker zei, bemoeit Vlaanderen zich helemaal niet met Brusselse aangelegenheden. De heer

Kelchtermans wil alleen een akkoord tussen de beide Regeringen dat daarna in de twee Parlementen wordt goedgekeurd. Dat lijkt mij een heel normale werkwijze te zijn.

Wanneer ik dit zo lees, dan kom ik tot de conclusie dat deze voorwaarden aanvaardbaar of althans een zeer goede basis voor discussie zijn om later tot een akkoord te komen, te meer daar het niet bouwen van de verbrandingsoven in Drogenbos niet langer gekoppeld wordt aan het zuiveren van het Zennewater, wat ons inderdaad miljoenen of miljarden bespaart. Bovendien zal het Vlaams-Brussels akkoord het Brusselse leefmilieu- en afvalbeleid in elk geval ten goede komen. De concrete samenwerking inzake afvalverwerking op een vrijwillige basis en met wederzijdse instemming van het Brussels Hoofdstedelijk en het Vlaams Gewest moet niet alleen worden aangemoedigd, maar het opent bovendien hoopvolle perspectieven op een goed nabuurschap.

Ik wil mijn uiteenzetting beëindigen met het uitdrukken van de hoop dat wij op dit vlak tot positieve resultaten zullen komen die wij in onze Assemblée kunnen goedkeuren. Ik hoop eveneens dat soortgelijke onderhandelingen eveneens met het Waals Gewest kunnen worden opgestart, want wij leven in België met zijn drieën. Hopelijk kan ook met Wallonië een akkoord worden gesloten zodat wij op het vlak van de volksgezondheid tot een eenvormige politiek kunnen komen ten gunste van alle Belgen. (Applaus.)

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

**De heer Sven Gatz.** — Mijnheer de Voorzitter, dames en heren, zoals steeds mag ik als laatste of bijna laatste hier het woord nemen. Ondertussen heeft zich reeds een uitvoerig debat ontplooid, zodat ik de historie van dit dossier niet meer hoeft te schetsen. Ik zal ook niet ingaan op alles wat er totnogtoe is gezegd, maar mij beperken tot het weergeven van het standpunt van de Volksuniefractie over de essentiële punten van het dossier.

In een vorige uiteenzetting heb ik een oproep gedaan tot een gestructureerd overleg tussen Brussel en Vlaams Brabant en ook Waals Brabant is immers geen eiland zonder burens. Ik herhaal vandaag deze oproep. Misschien maken wij vandaag een gunstige wending mee van wat is begonnen als een crisisonderzoek waarvan wij nog altijd niet het einde zien. Wij zijn er alleszins van overtuigd dat wij dit soort situaties kunnen voorkomen door van bij de aanvang van een dossier een goed overleg op te starten.

Hoe kunnen wij vandaag het dossier van de afvalverbranding tot een oplossing brengen? Een belangrijke voorafgaande vaststelling is dat de oven van Drogenbos er niet komt, althans voorlopig niet. Dat wordt door iedereen in deze raad toegejuicht. Er is immers een oven minder en er komt geen vervuiling over grote delen van Brussel, wat zelfs met de propere oven die ons beloofd was, zeker het geval zou zijn geweest. Het probleem verschuift nu echter naar elders. De vraag is bijgevolg wat er zal gebeuren in Neder-over-Heembeek. De Volksuniefractie acht een rookgaswassing een absolute noodzaak. Ik lees in de pers dat er een termijn van 20 maanden in het vooruitzicht wordt gesteld om die te realiseren. Dit lijkt ons echt een minimum. De vraag is of wij die termijn niet kunnen inkorten door een tijdlang geen afval te verbranden. Natuurlijk moet er dan een andere oplossing worden gezocht. Wij mogen die niet bij voorbaat uitsluiten, aangezien nog lang niet alle alternatieven werden onderzocht.

Wat betreft de effectiviteit van de rookgaswassing rijst uiteraard de vraag wat er gebeurt met de overblijvende dioxines. Acht de minister het niet noodzakelijk om hiervoor bijkomende installaties te bouwen zoals elektrofilters en koolfilters, ten einde werkelijk alle uitstoot te elimineren?

Zolang de rookgaswassing niet is geïnstalleerd, kan er volgens ons geen sprake zijn van verbranding van Vlaams Brabants afval. Ik hoop dat de minister dit standpunt deelt.

Verder moet er in Neder-over-Heembeek ook een totale capaciteitsvermindering komen. Er moet gewoon minder afval worden verbrand.

Een aantal collega's hebben mijns inziens de aspecten voorkomen van afval, enerzijds en selectieve ophaling of recyclage van afval, anderzijds door mekaar gehaald. In Brussel doen wij in feite niets anders dan recycleren, en dat dan nog maar voor een gedeelte. Het voorkomen van afval — zoals dat ter sprake komt in de discussie over de ecotaks, die nu een beetje stilgevallen is — is iets totaal anders. Mijn voorkeur en die van de meeste raadsleden gaat uit naar een voorkomingsbeleid, terwijl Brussel vooral recycleert. Kan de minister ons mededelen wanneer alle 19 gemeenten tot selectieve afvalophaling zullen overgaan? Wij moeten immers eerst deze fase doormaken, die jammer genoeg nog verscheidene jaren kan aanslepen.

Wat ons betreft kan er geen vierde oven komen in Neder-over-Heembeek, ook niet als er geen oven komt in Drogenbos.

Daarnaast dringen wij aan op een studie van het Brussels Instituut voor Milieubeheer of een andere onafhankelijke instelling over de lucht- en bodemgesteldheid in Neder-over-Heembeek nu en na de plaatsing van de rookgaswasinstallatie.

Voorts menen wij dat er ook een evaluatie moet komen, al dan niet met de instemming van Vlaams-Brabant, over de rookgaswasinstallatie in Neder-over-Heembeek. Te veel uiteenlopende geruchten doen nu de ronde. Gisteren vernamen we in de pers dat het VITO vindt dat de oven van Neder-over-Heembeek zelfs met de meest geavanceerde investeringen nog niet proper zal produceren. Ook ik heb het onaangename gevoel dat er processen achter de schermen worden gevoerd. Er worden meningen gepropageerd die meer gebaseerd zijn op politieke ingevingen dan op onafhankelijk wetenschappelijk onderzoek. Vandaag zal de minister ons een antwoord geven, maar morgen lezen we weer iets anders in de kranten. Zo een tegenstrijdige informatie is heel nefast ten aanzien van de bevolking.

Mijnheer de minister, wij verwachten van u een duidelijk antwoord gebaseerd op objectieve gegevens over de properheid van de oven nu en in de toekomst.

Er vanuitgaande dat er geen oven komt in Drogenbos en dat er een aanpassing komt in Neder-over-Heembeek wil ik even ingaan op de concrete onderhandelingen daarover. De Vlaamse minister voor Leefmilieu heeft een aantal duidelijke eisen geformuleerd. Een aantal daarvan zijn zeker niet onredelijk. De vraag van Vlaanderen voor medebeheer zowel in de eigendomsstructuur als in de exploitatiestructuur in Neder-over-Heembeek lijkt mij verantwoord. Het lijkt mij logisch dat Vlaanderen niet alleen klant wil zijn, maar ook partner.

Voorts meen ik dat de discussie hierover in de parlementen tot het bittere einde moet worden gevoerd. Daarom vind ik het voorstel van een samenwerkingsakkoord dat bezegeld wordt door een Vlaams decreet en Brusselse ordonnantie uitstekend.

Mijnheer de minister, in het adviescomité Brussel-Vlaams-Brabant van het Vlaams Parlement heb ik vernomen dat men overweegt niet al het Vlaams afval naar Neder-over-Heembeek te sturen, maar een deel van dat afval naar andere Vlaamse provincies over te brengen, omdat er in een aantal Vlaamse ovens overcapaciteit is.

Dat zou tevens een goede zaak zijn voor het mobiliteitsprobleem, zoals minister Kelchtermans opmerkte. Klopt dit met de informatie waarover u beschikt?

Mijnheer de minister, ik hoop dat de punten die ik hier heb aangehaald door u bij de onderhandelingen zullen worden aangekaart en dat u ons zo dadelijk een duidelijk antwoord zult geven.

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

**De heer Jan Béghin.** — Mijnheer de Voorzitter, ik zal rekening houden met de wijze woorden die u vanmorgen hebt uitgesproken en dan ook een bondige toespraak houden over dit probleem. Ik wil geen polemieken aangaan, maar vooral concrete opmerkingen en vragen formuleren.

De CVP-fractie blijft gekant tegen een verbrandingsoven in Drogenbos. Wij hopen dat er snel een akkoord komt tussen Vlaanderen en Brussel omtrent de afvalverwerking van het Brussels Gewest en Vlaams-Brabant. Wij verheugen ons over de intensieve samenwerking die nu in het vooruitzicht wordt gesteld.

De komende weken zijn heel belangrijk. Zowel minister Gosuin als de Vlaamse CVP-minister zullen duidelijk hun houding moeten bepalen. Op het ogenblik zijn beiden bereid tot samenwerking. Wij hopen dat dat zo blijft. Dit wordt een historisch moment.

De CVP-fractie en in de eerste plaats minister Chabert hebben zich intussen ingezet om minister Kelchtermans ervan te overtuigen tot een akkoord te komen. Wij hebben de verbrandingsoven van Neder-over-Heembeek bezocht evenals andere verbrandingsovens in het Vlaamse land. Wij hebben discreet, maar op overtuigende wijze onze partijgenoten in Vlaanderen overtuigd van het nut van een samenwerking met minister Gosuin. Toch ben ik er ook van overtuigd dat het Brussels Gewest aandacht moet hebben voor de vijf voorwaarden die door Vlaanderen worden geformuleerd met het oog op een samenwerking. Die hebben te maken met één derde van de verbrandingscapaciteit, volwaardig medebeheer, verbrandings-tarieven die in Vlaanderen en Brussel identiek zijn, een rookgaswasinstallatie en het uiteindelijk akkoord dat bekrachtigd wordt in een Vlaams decreet en een Brusselse ordonnantie.

Dit lijken mij vijf redelijke voorwaarden. Ik verwacht geen vijf keer «ja», maar ik meen ook niet dat de minister één keer «neen» kan zeggen. Het lijkt mij redelijk als hij voor één of twee voorwaarden «ja maar» zegt. De minister zal het dit Parlement en minister Kelchtermans gemakkelijk maken als hij straks op deze tribune een paar keer «ja» of «ja maar», maar geen enkele keer «neen» zegt. Ik wil niet in herhaling vervallen en zal dus niet terugkomen op de vrijmaking van een capaciteit van 180 000 ton in de oven van Neder-over-Heembeek en evenmin op de problematiek van het groente-, fruit- en tuinafval.

De CVP-fractie wenst minister Gosuin veel succes toe in zijn onderhandelingen met Vlaanderen. Hij kan op onze steun rekenen. Wij rekenen erop dat hij tot een akkoord komt met minister Kelchtermans.

De werken voor de rookgaswasinstallatie zijn begonnen. De ingenieurs zijn ter plaatse. Wij feliciteren de minister voor deze eerste stap. De inwoners van Neder-over-Heembeek zullen hem hiervoor dankbaar zijn. Het is nu wachten op de eerste witte zuivere rook. Ten slotte, herhaal ik dat wij rekenen op een duidelijk antwoord in verband met de vijf voorwaarden door Vlaanderen geformuleerd. Ik hoop dat het vijf keer «ja» is, maar met een «ja maar» kunnen wij ook nog leven.

**M. le Président.** — Avant de donner la parole au ministre pour sa réponse, je vous signale que nous écoutons les interpellations depuis déjà une heure et demie. Si le temps de parole des

interpellations n'a pas été modifié, vous serez sans doute d'accord avec moi pour considérer que consacrer un si long moment à entendre uniquement des interpellations, qui se répètent sur certains points, ne participe pas au dynamisme et à l'image de notre Assemblée.

Je me permets de vous le signaler très gentiment. S'il est vrai que certains sont restés en-deça de leur temps de parole — je félicite d'ailleurs, à cet égard, les deux derniers intervenants — ceux qui parlent trop longtemps diminuent de ce fait l'intérêt et l'impact de leur intervention. Il faut essayer de garder un rythme plus soutenu.

La parole est à M. le ministre Gosuin, à qui je demande d'être complet, mais pas nécessairement long !

**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, je commencerai par dire combien il est difficile à un ministre de répondre dans un très court laps de temps aux questions qui lui ont été posées pendant une heure et demie. Si je n'ai qu'un quart d'heure pour le faire, il se trouvera toujours quelqu'un pour faire remarquer que certaines questions sont restées sans réponse.

Je me réjouis que nous puissions tenir ce débat, et ce à deux titres. Tout d'abord, le sujet est intéressant et important puisqu'il s'agit d'un des aspects essentiels de notre vie en société. Ensuite, si je n'avais pas proposé d'alternative, nous n'en parlerions tout simplement pas ici et nous en serions restés au refus systématique, voire à quelques menaces ou vociférations, ce qui n'aurait certainement pas fait progresser le débat. Le fait de proposer une alternative et de vouloir entamer une négociation permet à chacun des groupes de s'exprimer sur la question.

Monsieur le Président, mesdames, messieurs, les discussions entre les experts des deux régions sont en cours. Je ne puis évidemment pas, à ce stade, présager de leur issue. Ce sont des négociations difficiles puisqu'elles portent à la fois sur des aspects environnementaux, financiers, juridiques et d'autonomie des régions. Je puis, en tout cas, vous confirmer que la discussion est désormais entrée dans sa phase décisive, les deux parties ayant clairement exposé leurs contraintes et leurs possibilités. Si la Région flamande a avancé cinq conditions, la Région de Bruxelles-Capitale a aussi ses contraintes et ses conditions. Comme nous sommes chargés de défendre les intérêts des Bruxellois, il me paraît légitime de les énoncer ici. Je reviendrai tout à l'heure sur les cinq conditions de la Région flamande.

Comme chacun en conviendra sans doute, il y a deux principes sur lesquels la Région bruxelloise ne peut pas transiger.

Premier principe : nous devons être capables, à tout moment, de proposer des solutions fiables pour nos propres déchets ménagers ou assimilés. On ne peut évidemment pas donner toutes les garanties à un partenaire et refuser que celui qui avance les propositions reçoive aussi des garanties, en cas de croissance de la production des déchets. Personne ici n'a une boule de cristal dans laquelle il pourrait lire, de manière très précise, l'évolution future de divers paramètres. Par exemple, et contrairement à ce qu'a dit M. Garcia, je constate que la production globale de déchets augmente de manière sensible en Flandre alors que, par contre, elle se stabilise sur le territoire de Bruxelles.

Deuxième principe : la coopération avec la Région flamande ne doit évidemment pas coûter un franc au contribuable bruxellois. Je suis prêt à tous les accords, mais il n'est pas question d'annoncer aux Bruxellois que nous instaurons une coopération et que, finalement, pour un projet qui n'est pas le nôtre, ils devront payer plus pour la collecte et le traitement des déchets.

Si cela se fait, cela doit être une opération financière « blanche » et ne rien nous coûter.

Mon collègue flamand a parfaitement conscience de ces deux paramètres. Je dirai même qu'il les accepte. Ce sont des contraintes absolues de la Région bruxelloise.

Beaucoup de choses peuvent évoluer dans les années à venir. Notre Région pourrait, par exemple, lancer, dans les quartiers où cela s'avère possible, une collecte de déchets organiques, non pas, certes, comme en périphérie. Je ne crois pas qu'un ministre de l'Environnement bruxellois pourra demander une collecte des déchets organiques une fois tous les quinze jours en Région bruxelloise. Une organisation urbaine est différente d'une organisation rurale ou semi-rurale. Il va de soi qu'on ne peut pas transposer une expérience réussie dans un endroit vers un territoire dont les contingences sont différentes. C'est tellement vrai qu'en Flandre, ils n'organisent pas ce type de collectes dans les villes. Par contre, ils le font en milieu rural ou semi-rural.

Il est églament impératif qu'une collaboration s'installe avec la Région flamande pour assurer l'écoulement d'un certain nombre de produits. Autant il sera nécessaire de se lancer dans des collectes de déchets organiques dans les parties de communes où le type d'habitat les rend possibles, autant il faudra, en organisant ces collectes, être sûrs que nous aurons la possibilité d'écouler ce produit. La Région bruxelloise ne dispose pas de nombreux terrains agricoles et ce n'est pas dans nos parcs que nous pourrions épandre du compost de diverses qualités.

Quoi qu'il en soit, je peux confirmer que le climat des discussions est positif. Les deux parties sont d'accord pour envisager toutes les solutions. Par exemple, pour envisager des participations croisées dans les infrastructures de traitement, ne fût-ce que pour avoir des garanties, si nous nous lançons demain dans l'organique, de disposer d'infrastructures qui accepteront toujours de traiter nos déchets et d'écouler les produits. Cet élément me paraît essentiel.

Quant à vous situer le niveau de ces participations, je vous rappelle qu'on ne négocie pas à une tribune et il ne m'appartient pas de dire de manière très précise comment évolue la négociation, jusqu'au dernier carat. Au départ, il y a évidemment des demandes et des contre-demands, mais le champ des négociations s'établit de manière très positive.

Je précise aussi que le débat ne porte que sur la gestion des déchets. Le problème de l'épuration des eaux a été évacué. Il n'y a donc plus qu'un groupe de travail consacré à l'épuration des eaux, mais il existe depuis toujours.

La Région flamande suit l'évolution de nos plannings et comprend bien, puisqu'elle participe au cofinancement, qu'il serait absurde d'épurer plus ou moins vite la Senne que les deux autres Régions, wallonne et flamande. Il ne faut pas non plus se faire plaisir pour le principe si, de toute manière, en amont il n'y a pas d'effort similaire, tant en Région wallonne qu'en Région flamande. Il ne faudrait pas que la Région flamande nous impose des rythmes d'épuration alors que, dans ses zonings, il n'y a pas encore de programme d'épuration.

A côté de cette négociation, on constate effectivement que la société Vlabraver poursuit ses démarches et demande un nouveau permis d'urbanisme. En temps opportun, cette société sera tenue par la décision du ministre Kelchtermans qui devra, dans un laps de temps relativement court, trancher au sujet du recours introduit sur le permis d'environnement et de tout autre recours qui pourrait être introduit contre des permis d'urbanisme.

Je n'ai jamais crié victoire, je n'ai jamais dit: c'est gagné. J'ai simplement déclaré que les cinq exigences présentées par la Flandre n'étaient pas déraisonnables. Elles sont tout à fait

compréhensibles et négociables, à condition que les exigences de la Région bruxelloise soient acceptées. Autrement, ce serait une négociation unilatérale. J'ai dit très clairement qu'il n'y a d'accord sur rien sans accord sur l'ensemble, c'est évident. Il ne sert à rien de dire que nous sommes d'accord sur le prix si nous ne sommes pas d'accord sur les capacités. Je le répète, je ne crois pas avoir chanté victoire. Je dis simplement que, par rapport à la problématique des performances, je ne crains rien. Je ne crains pas l'analyse du VITO (?) qui est — je le confirme, monsieur Vanhengel — de l'intoxication en faveur d'un lobby puisque le système d'épuration des fumées, en cours actuellement, est plus performant que les normes flamandes, monsieur Garcia. C'est tellement vrai que, face à cette exigence bruxelloise, le permis de Drogenbos a été modifié pour imposer à Drogenbos des exigences similaires à celles que nous avons négociées, acceptées et qui sont en cours de réalisation.

Et ce sont, Monsieur Gatz, des performances qui sont calquées sur la directive européenne la plus exigeante, c'est-à-dire celle qui concerne les installations pour déchets industriels dangereux. A Drogenbos, les installations n'étaient prévues que pour le traitement des déchets ménagers. Bien que la directive ne l'impose pas je vous confirme que nous traiterons les dioxines. Pourtant aucune obligation ne nous y contraint et cela entraînera de sérieuses dépenses.

Le système mis en place à Neder-over-Heembeek est donc bien l'un des plus performants d'Europe. Les travaux ont commencé le 4 octobre, bien sûr, le chantier n'est pas spectaculaire. Pour l'instant, les ingénieurs organisent les travaux et s'occupent de la mise en place de ce chantier assez complexe. Il va falloir opérer dans une infrastructure qui fonctionne. Je pense que nous ne pourrions hélas pas retenir la proposition de M. Gatz d'arrêter l'incinérateur pendant huit ou dix mois. Pour ma part, je souhaiterais sa mise hors service momentanée, mais, dans ce cas, que ferions-nous des centaines de milliers de tonnes qui sont produites à Bruxelles? Nous serons donc contraints d'arrêter l'exploitation, four par four, et d'installer le système de lavage sur une période de vingt mois à partir du 4 octobre, date du début du chantier. Je souhaiterais donc qu'une fois pour toutes, on cesse de me demander quand commencent les travaux. Ils ont commencé, ils deviendront spectaculaires dans les semaines à venir, lorsque l'on montera une nouvelle cheminée. Ceci pourrait donner l'impression qu'on crée un quatrième four, mais ce n'est évidemment pas le cas. Nous sommes obligés de construire une nouvelle cheminée puisqu'on devra notamment y installer du matériel technologique et qu'il faudra neutraliser la cheminée existante et faire dévier les gaz actuellement évacués.

Tout est donc prévu pour rencontrer les exigences émises par la Flandre. Nous allons même au-delà de ces exigences. Et j'espère qu'au vu de l'exemple bruxellois, tous les autres incinérateurs de Flandre et de Wallonie calqueront leurs performances sur celles de Neder-over-Heembeek. Je suis en tout cas curieux de voir si cet effort sera imité de la même manière.

Deuxième exigence: il faudrait que l'accord soit formalisé par ordonnance et décret. Cela me paraît logique. Il est évident aussi que tout ne figurera pas dans cette ordonnance: certaines opérations d'actionnariat, de cogestion, et diverses modalités d'intervention ne seront pas reprises dans l'ordonnance mais dans des accords conclus entre les Gouvernements, voire au niveau des sociétés. Cependant, il n'y a aucun problème à ce que cette philosophie soit débattue, et si tel était le cas, je serais très heureux de pouvoir vous présenter cette ordonnance. Je pense que, dans ce cas, les interventions des orateurs seraient quelque peu différentes.

Troisième aspect: les participations. Les représentants de la Flandre n'ont jamais parlé d'un tiers, mais d'un tiers par rapport à la marge publique, ce qui correspond en fait à 20 %. Pour ma

part, je n'y vois aucun inconvénient. Au contraire, c'est moi qui ai fait cette proposition à cette tribune. Je pense que c'est M. Béghin qui m'avait dit à l'époque que, dans ce cas, la Flandre souhaiterait participer à la cogestion. Je lui ai rétorqué que je n'avais aucun problème à envisager cette piste. Bien sûr — et je réponds ici à la remarque de Mme Dupuis —, il ne peut être question que le partenaire privé minorise quelque autorité publique que ce soit. Il serait inacceptable que la Région bruxelloise plus le partenaire privé minorisent la Flandre ou vice-versa. Il faudra donc prévoir, entre les partenaires publics, une convention d'actionnaires qui les oblige à adopter une position préalable commune. Mais en termes de droit des sociétés, tout ceci est élémentaire et il n'y a aucun problème à obtenir ces garanties. Cela suppose bien entendu que les pouvoirs publics concernés s'entendent sur la gestion d'un incinérateur. Mais si cela n'était pas possible dans notre pays, il faudrait tout laisser tomber et vivre l'aventure !

Quatrième aspect : les capacités. Je comprends la position de la Région flamande qui souhaite un maximum de capacités. Mon rôle est malgré tout d'apporter des nuances : nous sommes prêts à prendre en charge le maximum de déchets possible, et à déterminer des quote-parts garanties. Mais nous ne pouvons enfermer la Région bruxelloise dans un canevas à ce point figé que nous ne serions pas à même de traiter nos propres déchets ! Il faut aussi rappeler aux partenaires flamands que notre proposition vise à les sortir d'un guêpier politique. Il ne faudrait pas inverser les rôles et venir, après coup, accuser la Région bruxelloise d'être en faute ou de porter des responsabilités en la matière. En fait, nous tentons de trouver une solution pour éviter que ce dossier empoisonne Bruxelles sur le plan environnemental et sur le plan politique, les relations entre la Région flamande et la Région bruxelloise. Si je devais être confronté à une attitude trop ferme d'une Flandre qui exigerait toutes les garanties, il est évident que des problèmes surgiraient. On pourrait se poser la question de savoir pourquoi les déchets provenant de l'extrême limite du Brabant flamand devraient être traités à Neder-over-Heembeek. Pourquoi ne le seraient-ils pas à Tirlémont, puisque la distance est beaucoup plus courte ? Pourquoi encombrer nos routes de camions ? Il faut aussi que la Région flamande fasse un effort pour ne pas poser des exigences excessives à la Région bruxelloise.

Je crois aussi qu'il faut pouvoir accorder des quote-parts garanties et poursuivre ensemble l'objectif de réduction progressive des parts de déchets. Dans ce cas, il faut que les contraintes soient réparties de part et d'autre. Il ne faudrait pas qu'une région puisse écouler tous ses déchets, tandis que l'autre devrait rechercher d'autres solutions. Nous devons les trouver ensemble et si des problèmes surgissaient, il faudrait les résoudre de manière adéquate.

J'entends M. Adriaens dire que nous nous mettrons d'accord sur le quatrième four ! Dans le premier plan-déchets, il était écrit, noir sur blanc, qu'il y aurait pas de quatrième four. Vous me rétorquez qu'il y a pourtant de la place pour ce quatrième four. C'est vrai puisque l'incinérateur a été conçu pour contenir quatre fours.

**M. Alain Adriaens.** — Et on dit qu'on va installer ce quatrième four.

**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. — Qui vous a dit cela ?

**M. Alain Adriaens.** — Des gens qui ont visité les installations.

**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. — Si on commence à se fier aux rumeurs, on n'en sortira plus. Essayons de nous dégager des rumeurs qui circulent !

Dans le deuxième plan-déchets, j'ai l'intention d'indiquer très clairement qu'il n'y aura pas de quatrième four. Car si nous le construisions, il est évident que nous serions tentés de l'alimenter en déchets. Ma position n'a pas changé ; j'ai été le premier à refuser l'hypothèse d'un quatrième four à Neder-over-Heembeek. Je ne changerai pas mon fusil d'épaule. Nous sommes confrontés à une contrainte globale avec des spécificités, monsieur Garcia. C'est pour cela qu'on ne peut pas comparer une zone semi-rurale et rurale, plutôt aisée sur le plan social, à une ville comme Bruxelles, dont l'organisation urbaine est fort différente.

**M. Robert Garcia.** — Je me permets de vous interrompre. Ce que vous dites est exact. En fait, je ne faisais pas de comparaison avec la Flandre, avec des zones rurales. Le point de comparaison se situe au niveau de la diminution des déchets à brûler. Les onze principales villes de la Flandre sont de loin plus avancées que la Région bruxelloise à ce sujet.

**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. — Ce n'est pas exact M. Garcia. Je vous rappelle que la Flandre met encore 40 % de ses déchets en décharges, ce qui n'est pas le cas chez nous. En outre, vous oubliez le fait qu'à Bruxelles, nous sommes confrontés à des déchets qui ne sont pas des déchets ménagers. Les statistiques font mention de déchets ménagers provenant d'autres sources. Lorsque de grands ensembles de bureaux produisent des déchets assimilés aux déchets ménagers, ils sont repris dans les statistiques « déchets ménagers » et on les impute aux Bruxellois.

Si l'on doit faire des collectes séparées — ce qui est impossible en termes de coûts de charroi — il est impossible de faire les comparaisons que vous dites. Je suis prêt à mettre sur papier des comparaisons. Bruxelles représente l'expérience la plus importante en Europe en collectes sélectives. Dans quelques mois, nous prendrons même une vitesse supérieure : en mars et en avril, toutes les communes seront couvertes par la collecte « déchet bleu ».

**M. Robert Garcia.** — Est-il vrai que votre objectif est de plafonner, en 2005, l'augmentation de production de déchets ? D'autres villes, elles, diminuent systématiquement leurs productions. Appliquerez-vous une politique tendant à diminuer les déchets — par le recyclage notamment — ou laisserez-vous augmenter leur production jusqu'à un plafond que vous espérez atteindre et ne plus dépasser en 2005 ? C'est une question cruciale.

**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. — Je comprends que ce soit crucial. Mon collègue néerlandophone est probablement confronté au problème davantage que moi puisqu'il assiste à une augmentation de la production des déchets en Région flamande. Il y a deux éléments dans la discussion : la production des déchets, liée à une relance de la consommation. Ce n'est pas moi qui pourrait maîtriser cet aspect économique. J'attends beaucoup du niveau fédéral qui possède les normes de produits, qui peut agir sur un certain nombre de contenants et de paramètres.

Ce que nous devons faire, c'est poursuivre l'objectif de diminuer ce qui est possible de l'être — c'est pour cela que l'on se crée des contraintes de collaboration —, en termes d'apports vers l'incinérateur. C'est notre rôle, c'est notre mission.

Personnellement, je ne peux pas agir sur la mise sur le marché de certains types d'emballages, sur l'aspect quantitatif ou sur les composants d'emballages. C'est le fédéral qui doit aider, encourager les régions, à diminuer la production de déchets.

Je n'ai jamais déclaré, jamais écrit que mon objectif de 2005 serait ce que vous avez dit. Montrez-moi le document reprenant cette déclaration.

Jusqu'à présent, je me suis montré très positif, très serein dans les négociations. Mais je dis aussi qu'en ce qui nous concerne, nous continuons à évaluer le risque d'un échec. C'est la raison pour laquelle le gouvernement tout entier est décidé à poursuivre toutes les procédures de recours, à tous les niveaux. Je crois personnellement que nous tenons énormément de cartes dans nos mains. Il y a eu des faiblesses, des manquements dans l'étude d'incidences quant à la manière de mener les enquêtes. Je ne reprendrai pas tout cela, Mme Fraiteur; nous avons déjà tenu plusieurs débats à ce sujet. Aujourd'hui, les choses ont été faites, les arguments sont en place. S'il devait y avoir échec, tous les avocats désignés par la région ont déjà planché sur le problème, ils sont prêts à toutes les attaques et à tous les recours, en ce compris la saisine. D'ailleurs, je ne ferais que respecter une résolution votée par l'ensemble des partis. Comment pourrais-je dire, aujourd'hui, que nous comptons agir autrement? C'est une décision du Parlement régional.

Je ne dois donc pas insister: je suivrai cette résolution votée à l'unanimité.

Pour terminer, j'ajouterai que, pas plus tard qu'en juin, nous avons adopté une tarification essentielle en Région bruxelloise. Un arrêté est passé quasiment inaperçu. Nous taxons de manière considérable, les déchets provenant de tous les lieux, les entreprises, les écoles qui refusent d'opérer le recyclage.

Par exemple, le précédent arrêté accordait la gratuité totale à l'enlèvement des déchets dans les écoles. Dans le nouvel arrêté, il est indiqué qu'il n'y a plus de gratuité, sauf pour les écoles opérant le recyclage. L'école qui refuse de le faire paiera l'enlèvement de ses déchets. Les entreprises ne recyclant pas paieront de 20 % — taux actuel — jusqu'à 50 % supplémentaires, dès l'année prochaine.

Ainsi, nous menons une politique de prévention ou, du moins, nous forçons les entreprises à la prévention. A M. Garcia, qui ne semble pas bien informé, je dirai que toutes les écoles et toutes les entreprises peuvent obtenir des conteneurs bleus et jaunes — administrations communales — gratuitement, à l'ABP, pour pouvoir organiser leur collecte sélective.

**De heer Robert Garcia.** — Mag ik vernemen wanneer die tariefverhoging van toepassing wordt?

**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 les tarifs, nous sommes passés de 2 200 à 2 800 francs. Si le tri n'est pas effectué, on passera à 3 500 francs. En un an, c'est un saut considérable, très incitatif. Et si nécessaire, nous irons au-delà.

**Mme Françoise Dupuis.** — C'est déjà en vigueur?

**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. — Bien sûr. Cela a été publié au *Moniteur belge* en juillet, puisqu'il s'agit d'un arrêté pris par le Gouvernement en juin.

Croyez bien que tous les instruments sont en place. J'en arrive au plan-déchets. D'abord, le projet existe; il est terminé,

prêt à être déposé sur la table du Gouvernement, à être soumis à l'enquête publique avant la fin de l'année. L'IBGE a déjà sélectionné la société de communication.

Alors, pourquoi ne pas l'avoir déposé? Si nous l'avions fait, vous nous auriez reproché de déposer un plan-déchets tout en menant conjointement une négociation capitale dans le même domaine. Il serait évidemment impossible de retrouver dans le plan-déchets le résultat de cette négociation. Mon collègue se trouve soumis à la même contrainte que moi: il devait aussi déposer son plan-déchets en septembre; il ne l'a pas fait et il a déclaré cette impossibilité à son gouvernement. En fonction de l'accord ou du désaccord, le plan-déchets flamand devra évoluer différemment, tout comme le plan-déchets bruxellois d'ailleurs. Il faut intégrer dans le plan-déchets les objectifs résultant de l'accord conclu. On ne peut donc nous faire le procès de ne pas avoir déposé le plan-déchets: cela aurait été une erreur grave, politiquement.

Enfin, je préciserai que, dans notre plan-déchets, on trouvera un bilan complet du plan précédent, son évaluation ainsi que des fiches statistiques de qualité remarquable. On aurait pu commencer par l'évaluation de 1996, ensuite passer au plan-déchets; essayons de conjuguer les deux.

Les citoyens auront un plan-déchets dans quelques semaines, accompagné d'une évaluation de l'ensemble du plan-déchets passé; ils détiendront donc un outil statistique, un outil politique qui intégrera, je l'espère, les négociations avec la Région flamande. Je ferai tout pour qu'elles soient positives, mais dans le cadre des conditions et des exigences bien légitimes que j'ai énoncées. (*Applaudissements sur les bancs de la majorité.*)

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

**M. Alain Adriaens.** — Monsieur le Président, je comprends que le ministre ne puisse pas répondre précisément à une série de questions qu'avec d'autres que je lui ai posées. Les négociations sont en cours, il est donc impossible et même imprudent pour lui de le faire.

Néanmoins, il nous a montré que, nonobstant l'accord actuellement en discussion, notre région devra faire un effort sérieux pour brûler ce qui provient maintenant, non plus de 1 million, mais de 1,8 million d'habitants, dans un seul incinérateur. Il va donc falloir accélérer considérablement le plan-déchets.

Vous dites, monsieur le ministre, qu'il n'est pas urgentissime de déposer l'avant-projet de plan-déchets. Vous pourriez proposer à la population toute une série de pistes et voir comment elle réagit à vos propositions. Cela ne vous obligerait à rien quant à la décision finale et ne retirerait rien à l'intensité de notre politique future, nécessairement écologique.

J'ai constaté différentes nuances dans les interpellations. Je n'ai guère apprécié le réalisme de M. Vanhengel qui imagine déjà un quatrième four; il était le seul à ne pas être dans la tonalité générale. Même moi qui suis dans l'opposition, je peux dire que si cela débouche sur du positif, il faut le faire, à la condition toutefois que notre région entame un nouveau plan-déchets complètement différent du premier.

**M. le Président.** — Les incidents sont clos.

De incidenten zijn gesloten.

**INTERPELLATION DE MME MAGDELEINE WILLAME-BOONEN A MM. JOS CHABERT, MINISTRE DE L'ECONOMIE, DES FINANCES, DU BUDGET, DE L'ENERGIE ET DES RELATIONS EXTERIEURES, ET HERVE HASQUIN, MINISTRE DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE, DES TRAVAUX PUBLICS ET DU TRANSPORT, CONCERNANT «L'ABSENCE DE SYNERGIE ENTRE LA POLITIQUE EN MATIERE D'URBANISME ET D'IMAGE DE BRUXELLES ET CELLE PRONEE PAR LES EXPERTS DU PROJET 'BRUXELLES, VILLE EUROPEENNE DE LA CULTURE EN L'AN 2000'»**

*Discussion*

**INTERPELLATIE VAN MEVROUW MAGDELEINE WILLAME-BOONEN TOT DE HEREN JOS CHABERT, MINISTER BELAST MET ECONOMIE, FINANCIEN, BEGROTING, ENERGIE EN EXTERNE BETREKKINGEN, EN HERVE HASQUIN, MINISTER BELAST MET RUIMTELIJKE ORDENING, OPENBARE WERKEN EN VERVOER, BETREFFENDE «HET ONTBREKEN VAN SYNERGISME TUSSEN HET STEDENBOUWKUNDIG BELEID EN HET BELEID INZAKE HET IMAGO VAN BRUSSEL EN HET BELEID DAT DE DESKUNDIGEN VAN HET PROJECT 'BRUSSEL, CULTURELE HOOFDSTAD VAN EUROPA IN HET JAAR 2000' VOORSTAAN»**

*Bespreking*

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

**Mme Magdeleine Willame-Boonen.** — Monsieur le Président, monsieur le ministre — je regrette de ne pas pouvoir dire messieurs les ministres puisqu'il me paraît important de pouvoir également interpellier le ministre du Budget sur cette problématique —, en 1995, lors de l'examen du volet culturel du PRD, en tant que présidente du groupe PSC à la Région de Bruxelles-Capitale, j'avais publiquement exprimé ma déception quant à l'absence de tout projet culturel à long terme pour la Région bruxelloise. Le seul élément qu'on y retrouvait était l'affectation de Tour et Taxis.

Ce cruel constat de carence avait, heureusement, eut un effet très positif. Il avait en effet été suivi d'une prise de conscience par les politiciens bruxellois. Ils ont tout à coup réalisé qu'il fallait d'urgence trouver un remède. L'idée est alors née : à défaut de projet culturel dans le PRD, y inscrire la volonté de poser la candidature de Bruxelles comme capitale européenne de l'an 2000. En toute modestie, je rappellerai pour ceux qui ont peu de mémoire que le PSC bruxellois, le Président de notre Assemblée de l'époque M. Edouard Poulet, et moi-même avons été les premiers à lancer cette suggestion, bien sûr, rapidement rejointe par d'autres.

Cette candidature est aujourd'hui acquise et comme l'ensemble des Bruxellois, je m'en réjouis, Bruxelles sera une des neuf villes européennes de la culture en l'an 2000 avec Avignon, Bergen, Bologne, Cracovie, Helsinki, Prague, Reykjavik et Saint-Jacques de Compostelle. Il eut été d'ailleurs impensable que Bruxelles, capitale européenne et symbole de rencontre pacifique entre les cultures européennes, ne participe pas pleinement à la fête de l'Europe pour le changement de siècle.

Pour institutionnaliser le projet, une asbl a été construite début de cette année. Des concertations avec les différents — et combien nombreux — niveaux culturels compétents du pays ont été engagées. Ceux-ci ont été sollicités pour le financement du projet. Notre région y participe bien sûr pour un montant de ... 80 millions. La COCOF et la VGC mettront chacune 60 millions, les deux communautés respectivement 100 millions, l'Etat fédéral 240 millions, la Ville de Bruxelles 100 millions et enfin l'UE ... 15 millions.

J'interpellerai demain le ministre du Budget, M. Van Rompuy, sur la somme que le Fédéral alloue à cette manifestation. Je la trouve un peu mince. C'est exactement la somme que la ville d'Anvers a reçue en 1993; elle n'a même pas été indexée !

Pour l'image que la Belgique donne du fonctionnement de ses institutions, il faut grandement se féliciter qu'un accord politique soit intervenu, et Dieu sait si c'est compliqué, à tous les niveaux de pouvoir et que tous les partenaires de notre Etat fédéral se soient entendus pour le financement du projet Bruxelles 2000. C'est incontestablement un plus et puis, comme on dit, plus on est de fous plus on rit. Néanmoins, il faut en tirer les conséquences pour la Région bruxelloise. Celle-ci n'aura sur les projets qu'une influence proportionnelle à sa mise. Un autre corollaire est que le partage des fonctions de direction au sein de l'asbl s'est fait au marc le franc et non en tenant compte de la large majorité de francophones qui habitent notre région.

C'est à la suite de cette réflexion que je vous interpelle, messieurs les ministres.

Si l'ensemble des partenaires institutionnels participent au projet, notre région, qui est la première concernée et intéressée, a une responsabilité toute particulière puisque parmi les 19 communes, il y a Bruxelles-Ville, centre de cette capitale culturelle de l'an 2000.

Or, je m'inquiète de ne pas vous voir, en fonction de vos compétences respectives, mettre tout en œuvre pour infléchir la politique de notre région, afin que Bruxelles 2000 réponde au vœu de tous les Bruxellois : un projet culturel à long terme pour notre région !

Il reste encore deux ans et quelques mois avant le changement de siècle. C'est peu pour réaliser de grands projets, mais c'est encore suffisant pour rassembler les énergies et obtenir des résultats. Je vois les grandes villes européennes consacrer d'immenses moyens pour préparer les festivités de ce changement de millénaire : des villes comme Paris, Berlin, Londres ou Rome mettent en place de vastes programmes. Songeons à l'affichage au bas de la Tour Eiffel. Et notre région, comment s'y prépare-t-elle ? Je suppose, monsieur le ministre, que vous avez déjà lu avec intérêt et passion le rapport de la phase préparatoire de «Bruxelles, ville européenne de la culture de l'an 2000».

Ce qui m'a frappé et dont je suis particulièrement heureuse, c'est l'option de base qui a été choisie : la ville. Le but n'est donc pas de faire de l'an 2000 une année événement — même si, je l'espère, on fera aussi la fête — mais bien une année qui laisse des traces par la suite.

Il est dit dans ce programme : «... ces projets et ces événements doivent laisser des traces et rendre visible une dynamique plus profonde qui s'inscrit dans un projet culturel à long terme, ...» «... priorité à la rénovation et à l'investissement à long terme...».

Il s'agit donc de contribuer à refaire de Bruxelles une ville plus humaine, plus agréable, plus conviviale. «On ne peut pas faire un feu d'artifice artistique dans une ville qui continuerait à se dégrader». Il y a à Bruxelles un réel problème d'image de la ville que certains exploitent d'ailleurs contre nous.

Les questions d'urbanisme et d'image viennent donc en premier lieu. Dès lors la politique urbanistique ne devrait-elle pas tout entière tendre à coopérer avec les objectifs fixés par l'ASBL «Bruxelles, ville européenne de l'an 2000», même dans le cadre de son budget ordinaire et au-delà de l'effort qui, nous le savons tous, doit être fait pour l'emploi ? Cela nécessite à mes yeux une réorientation des programmes en synergie avec le projet.

Bruxelles est une ville qui possède de nombreux atouts, mais dont l'une des caractéristiques est qu'elle compte, même dans ses quartiers les plus historiques, de nombreux chancres, espaces vides et fragmentations.

Ne faudrait-il pas prendre un certain nombre de mesures, dont on parle depuis des années, l'échéance de l'an 2000 servant de déclencheur motivant ?

Il faudrait :

- aménager ces quartiers qui sont coupés les uns des autres, permettre des parcours à thème : chemins de la ville, promenade verte...;

- recréer un tissu urbain moins «décousu»;

- établir des passerelles réelles ou culturelles entre les différents lieux;

- susciter la rénovation urbaine par le biais de cet ambitieux projet culturel à dimension sociale;

- engranger des projets dans le respect des règles existantes et en permettant aux riverains de se les approprier;

- donner une lisibilité d'ensemble aux différents projets;

- créer des synergies, éventuellement avec du partenariat privé.

Ce sont des objectifs vitaux... Nous n'avons que trop peu de moyens pour les disperser.

Or que voit-on ? Existe-t-il un plan d'ensemble répondant à l'objectif exprimé dans le projet culturel de Bruxelles 2000 ? A ma connaissance, non, et je le regrette.

La culture n'est pas que question financière. Elle est aussi question de confiance et de prise de conscience. Je rêve parfois, à tort sans doute, que les politiques de notre région prennent conscience des enjeux culturels de la vie en société ! (*M. le ministre Chabert entre en séance.*)

Je me permets de saluer la présence de M. le ministre du Budget, mais il n'a malheureusement pas entendu l'essentiel de mon exposé.

Je me mets à imaginer par exemple un ministre de l'urbanisme qui afficherait aux quatre coins de notre région une carte de Bruxelles 2000 désignant à tous les habitants les chancres urbains qui devraient retrouver vie et créer ces passerelles entre les différents quartiers, expliquant les moyens qu'il compte mettre en œuvre pour réaliser ce projet.

J' imagine un ministre qui responsabilise et propose une participation aux habitants des quartiers concernés, qui informe. J'ose encore espérer par exemple qu'un label de qualité Bruxelles 2000 serait décerné à tout projet d'aménagement de quartier à l'initiative des pouvoirs publics ou du secteur privé... Et pourquoi pas l'organisation pour les Bruxellois d'un grand concours récompensant les projets qui feraient revivre des quartiers désertés ?

Enfin, mais sans doute est-ce utopique, je songe à un projet culturel proposé par le ministre responsable, partagé par chacun et porté par tous les habitants de notre région.

Mais si je redescends sur terre, je dois bien constater que le quotidien et ce qui tient lieu de politique d'urbanisme et d'image de marque de Bruxelles est bien éloigné de mes rêves. En effet, on observe une politique urbanistique à court terme : un coup pour Music City, un coup pour le quartier de la Violette, un coup pour le Centre international pour la Ville et l'Architecture, mais rien de visible, de compréhensible ou d'enthousiasmant pour l'ensemble des Bruxellois.

**M. Hervé Hasquin**, ministre de l'Aménagement du Territoire, des Travaux publics et du Transport. — Je crois, madame, que vous êtes trop souvent au Sénat et pas assez souvent ici, sans quoi vous auriez entendu parler d'un certain nombre d'initiatives dont nous avons amplement débattu dans cette enceinte. Mais je vous donnerai des précisions dans quelques instants.

**Mme Magdeleine Willame-Boonen**. — Monsieur le ministre, je reconnais bien là votre habituelle perfidie personnalisée. Je vois que vous n'avez pas changé...

**M. Hervé Hasquin**, ministre de l'Aménagement du Territoire, des Travaux publics et du Transport. — Par rapport au PSC... il faut le faire ! (*Rires sur certains bancs.*)

**Mme Magdeleine Willame-Boonen**. — Monsieur le ministre, j'attendais cela à un moment ou l'autre de mon intervention ! Tout ce que vous dites dans vos perfidies, on s'y attend toujours, cela simplifie le problème.

Il faut malheureusement constater que la politique en matière d'urbanisme se résume soit à des querelles de quartier, soit à des faire-valoir de certains individus ou encore à des combats d'interprétations juridiques.

J'ai longuement lu votre littérature relative aux projets et je demande où reste ce projet de ville, à l'initiative de notre région et en concertation avec les autres niveaux de pouvoir, qui apporterait enfin une nouvelle qualité de vie aux habitants de notre région à l'aube de l'an 2000. Les ministres peuvent-ils nous montrer que leurs programmes sont ou seront réorientés à la suite des options prises dans le cadre de Bruxelles 2000 ? (*Applaudissements sur les bancs PSC.*)

**M. le Président**. — La parole est à M. van Eyll.

**M. Didier van Eyll**. — Monsieur le Président, monsieur le ministre, chers collègues, j'ai écouté avec attention l'intervention de Mme Willame. Je crois qu'elle fait au Gouvernement un mauvais procès. Si elle avait interrogé le Gouvernement sur son manque de dynamisme en matière de politique d'urbanisme et d'image, puisqu'il semble que son attention se porte sur ces deux politiques, j'aurais pu le comprendre. Mais elle fait un mauvais procès au Gouvernement dans la mesure où elle cherche à opposer le Gouvernement aux experts de l'ASBL Bruxelles 2000. Je ne sais pas, madame la sénatrice, où vous avez trouvé, par exemple, cette phrase que vous avez prononcée : «Les questions d'urbanisme et d'image viennent en premier lieu au sein de ce rapport». On pense ce que l'on veut de ce rapport, et je dirai dans d'autres assemblées plus appropriées ce que j'en pense. Je rappellerai simplement ici qu'à la page 19 les experts synthétisent leur point de vue et disent : «Au sein du réseau des neuf villes européennes de la Culture, Bruxelles 2000 sera surtout le moteur de projets relatifs à la vie urbaine envisagée avant tout dans sa dimension culturelle. Bruxelles 2000 veut, pendant trois ou quatre années, être un laboratoire public et libre, un forum qui permette une réflexion permanente sur la culture urbaine en général et sur Bruxelles en particulier». Le thème central, la priorité est la reconquête de la ville et non pas comme

vous l'avez dit pour chercher à opposer le Gouvernement aux experts, les questions d'urbanisme ou d'image.

Si je prends la table des matières, j'y vois que l'on traite des orientations et des objectifs. Le premier chapitre «Laisser des traces» semble vous avoir fortement marquée, mais lorsqu'on le lit, on n'y trouve nullement ce que vous en avez retenu ! Dans le deuxième, «Pour une ville contemporaine», je ne vois pas trace d'urbanisme ni d'image...

**Mme Magdeleine Willame-Boonen.** — Vous êtes là pour m'interpeller, moi ou M. Hasquin ?

**M. Didier van Eyll.** — Je suis là pour participer au débat. Vous ouvrez un débat, je dis qu'il s'agit d'un faux débat, que vous faites un mauvais procès, et, dans ma finale, je vous décocherai ma dernière flèche, mais permettez-moi d'abord de démontrer qu'il s'agit d'un faux débat et d'un mauvais procès. Je suis membre de la majorité et je ne suis donc pas là pour dire nécessairement du mal de M. Chabert, ministre de l'Image de Bruxelles — si j'ai bien compris — ni de M. Hasquin, ministre de l'Urbanisme.

Je lis encore dans la table des matières «Un élan pour la vie artistique», «Bruxelles ville de deux cultures», «Bruxelles ville multiculturelle»... Il n'est pas question, si ce n'est de manière très incidente, de l'image ! D'ailleurs, le mot «image» fait partie de ces concepts que l'on peut mettre à toutes les sauces ! Et il n'est question d'urbanisme dans ce rapport que de manière très secondaire. Je ne vais pas reprendre ici les chapitres-mêmes que vous visez.

Le chapitre «Laisser des traces» parle de l'impact durable que doit avoir Bruxelles 2000; l'action ne peut se limiter à un grand feu d'artifice mais doit permettre de jeter des ponts et de lier entre eux différents secteurs de la ville.

On sait que la danse ne se pratique pas dans les bibliothèques et que les foyers culturels qui dépendent de la Communauté française n'entretiennent pas nécessairement des liens avec les maisons de jeunes et les bibliothèques publiques... Tout cela relève de politiques culturelles qui n'ont rien à voir ici.

Pour vous faire plaisir, je ferai allusion au deuxième chapitre, «Pour une ville contemporaine», qui évoque quelque peu l'urbanisme. Le premier paragraphe de ce chapitre porte sur la participation des citoyens, le sens civique, la citoyenneté qu'il faut revitaliser pour que la Ville appartienne effectivement à ses citoyens. Tout est en tout et inversement... et tant mieux si tous les pouvoirs contribuent à cette politique de participation ! On parle de requalification des espaces publics, mais enfin, le Gouvernement auquel vous avez appartenu et ce Gouvernement-ci ont inscrit cet aspect à leur programme ! Votre ministre a commencé, le ministre actuel continue, et il n'y a pas lieu ici non plus d'opposer le Gouvernement aux experts de l'ASBL Bruxelles 2000. Enfin, le chapitre souligne la nécessité d'une reconnaissance de l'architecture et de l'art contemporains. Mais il s'agit d'une compétence essentiellement culturelle. Tout étant dans tout, nous pouvons en débattre ici. Eh bien, parlons-en ! Vous ne pouvez certainement pas dire que la politique menée en faveur du patrimoine — au sens restreint du terme, à savoir le patrimoine légué par le passé — n'a pas connu une renaissance avec la régionalisation; cette politique est poursuivie aujourd'hui et le sera certainement encore au cours des prochaines législatures.

Il serait intéressant que les Journées du Patrimoine soient également axées sur la reconnaissance de l'architecture contemporaine. Les Journées du Patrimoine constituent une compétence régionale et j'en parlerai donc ici plus particulièrement. Il est vrai que l'on ne peut pas aujourd'hui reconnaître l'œuvre

d'Horta si, dans le même temps, on ne veut pas reconnaître les créateurs d'architecture d'aujourd'hui.

Donc, les journées du patrimoine, dans la mesure où elles ne sont centrées que sur le patrimoine d'hier, encouragent un certain passéisme. Et l'acte serait fondamentalement plus culturel si, dans la même journée, on invitait les citoyens à reconnaître les beautés d'hier et les beautés d'aujourd'hui. A cet égard, j'approuve plutôt ce rapport.

Je crois avoir ainsi démontré que vous avez fait un très mauvais procès au cours de votre interpellation, mais d'après l'ordre du jour du Parlement de la Communauté française, je constate que vous comptez embrayer sur le même sujet. Vous nous avez appris ici que vous alliez interroger M. Van Rompuy sur le même sujet et si je comprends bien, vous êtes un excellent professeur de français qui, d'une seule lecture, fait d'une pierre trois coups. Peut-être interpellerez-vous le Collège de l'Assemblée communautaire française. Dans ce cas, vous aurez fait d'une seule lecture quatre coups. Félicitations ! J'espère qu'il ne s'agira pas du même texte lors de chaque intervention.

**Mme Magdeleine Willame-Boonen.** — Non ! C'est à moi que vous vous adressez !

**M. Didier van Eyll.** — J'interviens dans le débat. Je ne vous réponds pas...

**M. le Président.** — Madame Willame, je voudrais quand même attirer votre attention sur le fait que lorsque vous introduisez une interpellation, chacun peut intervenir pour donner son opinion sur le sujet, même si ce n'est pas la vôtre. Il n'est pas indispensable que les personnes qui interviennent dans un débat que vous provoquez s'adressent exclusivement au Gouvernement. Vous semblez réagir vivement, mais laissez à M. van Eyll le soin d'exprimer son point de vue.

**Mme Magdeleine Willame-Boonen.** — Monsieur le Président, j'entends bien mais c'est quand même quelque peu particulier, c'est une intervention qui ne s'adresse qu'à l'intervenant précédent !

**M. Didier van Eyll.** — J'ai dit au Gouvernement qu'il devait poursuivre sur sa lancée, qu'il n'y avait pas de contradiction entre ce qu'il faisait et ce que les experts recommandent d'une manière secondaire.

**M. Hervé Hasquin,** ministre de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics et du Transport. — Dites la dernière perfidie, monsieur van Eyll, vite !

**M. Didier van Eyll.** — J'en termine. Le mauvais procès que vous intentez au Gouvernement, ce mauvais débat parce qu'il n'est pas à sa place, et votre interpellation, en plus, recouvrent une ambiguïté fondamentale. En effet, vous avez évoqué la Fondation des Arts de M. Pouillet. Vous avez évoqué l'une ou l'autre initiative prise dans le cadre du PRD. Bien que je sois de ceux qui considèrent que tout est en tout et inversement, par les temps qui courent, il ne sied pas de confondre les débats et les assemblées. Je crains que par ce type d'interpellation très ambiguë sur la répartition des compétences entre les communautés et les régions, vous ne vous acoquiniez avec ceux qui, au sein de cette Assemblée, pas plus tard qu'en mai ou juin dernier, ont dit : «Créer les conditions d'une pacification communautaire à Bruxelles me paraît plus simple que de vouloir laisser aux Flamands et aux Wallons le soin de décider de l'avenir culturel bruxellois.»

Eh bien, je suis fondamentalement en désaccord avec ces propos. L'avenir culturel bruxellois appartient à l'ensemble de

la Communauté française de Belgique. Pour ce qui nous regarde, Bruxelles est la capitale culturelle des Bruxellois et des Wallons ...

**Mme Magdeleine Willame-Boonen.** — Des Flamands aussi !

**M. le Président.** — Il n'a pas dit «exclusivement» !

**M. Didier van Eyll.** — ...et il n'y a pas lieu, par les temps qui courent, de le sous-estimer ... (*Colloques sur divers bancs.*) Permettez ! D'abord l'idée essentielle, ensuite, l'idée secondaire.

87 % ou 90 % de ce que j'ai à dire sont contenus dans la phrase que je viens d'énoncer. Et si vous m'en laissez l'occasion, je prononcerais quelques phrases aimables, car je suis un démocrate et un tolérant pour nos amis néerlandophones dans cette ville. (*Applaudissements sur les bancs de la majorité.*)

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

**M. Paul Galand.** — Monsieur le Président, messieurs les ministres, chers collègues, mon groupe partage une partie des interrogations exprimées dans l'interpellation. Cependant, avant d'y revenir, je veux souligner, avec d'autres, la chance formidable que représente pour l'avenir de Bruxelles d'être l'une des neuf villes-phares, qui sur des thèmes culturels spécifiques devront éclairer l'entrée dans le 21<sup>e</sup> siècle. C'est une double chance que ce soit le thème de la ville qui doit être mis en avant à Bruxelles. Ce défi rappelle justement que les enjeux urbains et socio-économiques sont également des enjeux culturels et réciproquement.

Ainsi, et à titre d'exemple, si depuis tant d'années, nos sociétés européennes «calent» devant les problèmes de chômage et d'exclusions sociales, ce n'est pas, d'abord, pour des raisons économiques. Les richesses ne manquent pas et la croissance, si elle s'est ralentie, n'a jamais cessé. Mais ce sont aussi les modes de penser, d'informer et de communiquer qui ont été défaillants.

C'est donc également un enjeu culturel.

Sinon pourquoi y aurait-il, depuis tant d'années, ce blocage de la redistribution des gains de productivité vers la possibilité pour les travailleurs de disposer de plus de temps sociétal et culturel ?

Pourquoi ce blocage, alors que les études du Bureau du Plan ont encore confirmé que c'était la mesure la plus efficace pour combattre l'exclusion ? Pourquoi cette difficulté depuis tant d'années de partager entre davantage de personnes le temps de production de biens de consommation, au profit de plus en plus de temps pour chacun pour les biens de délectation ?

Pourtant, cette évolution du temps de la production et de la consommation vers le temps de la création et de la délectation n'est-elle pas l'essence même d'une culture qui célèbre la convivialité, la corresponsabilité et la liberté ? C'est cette approche culturelle optimiste qui devrait inspirer l'appui au projet «Bruxelles 2000».

J'en reviens rapidement à quelques questions plus précises sur la mise en route du projet «Bruxelles 2000».

Mon groupe soutient les options présentées dans le rapport de la phase préparatoire, ainsi que la revendication d'une juste autonomie créatrice de l'équipe de direction et de l'administrateur intendant.

Rappelons que le rapport de la phase préparatoire est issu de la consultation de 2 500 personnes dont 300 experts de différents domaines de la création.

Ce rapport est, dès lors, très représentatif des attentes et espérances des secteurs culturels. Il insiste sur :

— les infrastructures culturelles de création;

— l'importance de revitaliser les sites culturels aujourd'hui désaffectés, comme l'INR;

— la nécessité de compléter la notion d'espaces structurants du PRD, par une valorisation de leurs atouts culturels;

— et globalement, sur la nécessité de rendre plus visibles et lisibles les infrastructures de la Ville.

Le rapport indique des priorités, comme :

— le reprofilage du quartier du Mont des Arts;

— la création d'un centre pour l'expression des cultures d'Europe et du monde;

— la réalisation d'une infrastructure originale pour les arts plastiques contemporains.

Quelle est la position du Gouvernement, face aux pistes et suggestions développées dans ce rapport ?

L'engagement du Gouvernement bruxellois dans son ensemble de même que celui du Gouvernement fédéral sont restés à ce jour tout à fait insuffisants. Ces manques d'engagement — 80 millions du Gouvernement régional et 240 millions du fédéral — empêchent la région, capitale fédérale et européenne, de jouer pleinement son rôle.

Vous répondrez peut-être que c'est d'abord une responsabilité de la commune de Bruxelles. Mais, par rapport aux défis d'avenir et à la nécessaire cohérence urbaine de notre ville-région, ce serait évidemment une approche terriblement réductrice.

En quoi le pouvoir régional veut-il favoriser une large mobilisation des citoyens et de leurs forces créatrices ?

En quoi et comment veut-il stimuler le travail coopératif de tous les partenaires potentiels et de tous les niveaux de pouvoir à Bruxelles, y compris l'Union européenne, les autres régions et communautés du pays, ainsi que les régions d'Europe représentée à Bruxelles ?

Pour nous, il faut une inscription durable du projet «Bruxelles, ville européenne de la culture» dans le développement de notre ville-capitale. Et dans ce but, il faut aussi assurer un meilleur partenariat avec les milieux socio-économiques. Le secteur Horeca, en particulier, et les acteurs culturels ont à se valoriser mutuellement.

Il y a quinze jours, à Barcelone, plusieurs d'entre nous ont pu constater et ressentir comment le grand projet des jeux olympiques de 1992 avait été conçu et réalisé dans une perspective de renouveau et de développement urbains. La ville n'a pas été sacrifiée aux promoteurs. Le projet n'a pas été englué dans des luttes d'influence et des saupoudrages politiques. Il y a eu symbiose entre une vue d'avenir sur la ville et la réalisation d'un grand événement de dimension internationale; et cela a été une formidable réussite dont la dynamique positive se fait et se fera sentir longtemps encore.

Donc, nous voulons un processus durable, pas seulement un feu d'artifice, qui inscrive la Ville, pour le XXI<sup>e</sup> siècle, dans une grande dynamique de culture et de renouveau urbain, et qui associe tous les partenaires.

L'engagement du Gouvernement bruxellois et du Gouvernement fédéral manque jusqu'à présent d'ambition et d'unité d'action. J'attends vos réponses avec intérêt car, comme l'avait dit M. Picqué récemment, lors de la mise en cause de sa fonction

comme ministre de la Culture à la Communauté française, et cela nous relie aussi au débat de demain, «la culture, c'est l'emploi». Et j'ajoute: «L'emploi sans culture, c'est l'esclavage.» (*Applaudissements sur les bancs ECOLO.*)

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

**M. Jacques De Coster.** — Monsieur le Président, messieurs les ministres, chers collègues, si j'appartiens comme M. van Eyll à la majorité, j'oserai cependant dire que, dans le début de son intervention, Mme Willame a fort bien planté le décor de la genèse de la candidature de Bruxelles comme ville européenne de la culture en l'an 2000; je n'y reviendrai donc pas, sinon pour me réjouir de ce que l'idée émanant du volet culturel du PRD est en train de se concrétiser, avec le soutien manifeste des pouvoirs publics à tous les échelons. Il apparaît donc qu'il y a encore moyen, à Bruxelles, grâce à Bruxelles, de mobiliser ces pouvoirs publics autour d'un projet unificateur qui, incontestablement, est destiné à donner un souffle nouveau à notre ville-région, à l'entraîner dans une dynamique de développement.

Il s'agit d'un projet culturel, mais qui va bien plus loin que la simple organisation d'événements culturels, fussent-ils prestigieux, une année durant.

Celles et ceux qui auront étudié le très intéressant rapport de la phase préparatoire, présenté par M. Focroulle, actuel directeur de la Monnaie et principal organisateur de Bruxelles 2000, auront certainement été frappés comme moi par l'ambition qui y figure de profiter de Bruxelles 2000 et du thème choisi — la ville — pour transformer durablement la cité, pour soigner ses blessures, pour l'embellir, pour la rendre plus conviviale. Il s'agit là d'un aspect de la philosophie du projet que le groupe socialiste approuve particulièrement, et qui se situe parfaitement dans le prolongement du PRD.

Il est donc logique et légitime de débattre de Bruxelles 2000 au sein du Conseil régional.

Je ne vais pas, pour éviter d'être trop long, énumérer les multiples bonnes idées qui figurent dans le rapport préparatoire et qui visent à changer des comportements, à générer de nouvelles formes de solidarité et à créer un sentiment d'attachement à la région. J'en épingleurai cependant une: l'idée du parcours de la convivialité, en liaison avec les chemins de la ville qui figurent au PRD. Il s'agit, autour d'un trajet central appelé «parcours de la convivialité», de greffer toute une série de trajets, partant de lieux «forts», s'acheminant vers des aires rénovées et s'achevant dans l'inconnu d'endroits cachés. Nous soutiendrons toujours la volonté de créer des passerelles.

Il me paraît donc que l'idée de centrer, autant que faire se peut, la politique urbanistique de notre région autour de l'axe Bruxelles 2000 est une idée cohérente qui, d'ailleurs, j'en suis certain, est partagée par le Gouvernement.

A cet égard, monsieur le ministre, je voudrais insister sur un point particulier du paysage urbanistique de notre région, ce en quoi je rejoins, une nouvelle fois, Mme Willame.

Allons-nous supporter, qu'en l'an 2000 soit présentée aux yeux pour le moins perplexes des nombreux visiteurs que nous ne manquerons pas d'accueillir une des spécialités bruxelloises dont nous avons le moins de raisons d'être fiers: le chancre urbain, et en particulier le chancre en plein cœur de la ville?

Il s'agit là d'une situation qui n'existe dans aucune autre capitale européenne.

Je sais bien que ces chancres sont très souvent le résultat de situations administratives, légales, juridiques fort complexes, que différents niveaux de pouvoir sont concernés, mais une

chose est sûre, c'est que, le plus souvent, ils sont causés par une spéculation foncière absolument inacceptable, car atteignant directement le cœur même de la cité. Dès lors, à situation exceptionnelle, mesures exceptionnelles: ne devrait-on pas estimer que, dans la perspective de Bruxelles 2000, la lutte contre les chancres centraux devrait constituer la priorité des priorités de toutes les autorités politiques concernées?

J'ai évoqué précédemment les parcours de la convivialité; espérons qu'un autre parcours, organisé par le BRAL à l'occasion de l'occupation de l'Hôtel central de la Bourse, voué à la spéculation et qui consistait en une randonnée à travers treize chancres urbains situés chacun à moins de 500 mètres de la Grande-Place de Bruxelles, la plus belle place du monde ne soit plus en l'an 2000 qu'un souvenir particulièrement désagréable.

En conclusion, mes chers collègues, Bruxelles 2000 constitue une chance et un espoir extrêmement importants pour notre région. Il s'agit d'un projet mobilisateur, qui devrait permettre de rassembler, de rapprocher tous les habitants de Bruxelles et, pourquoi pas, les autres utilisateurs de la ville, et qui devrait également permettre des améliorations structurelles, durables, de la ville. C'est pourquoi notre groupe soutiendra une philosophie de projets qui, plutôt que d'organiser un «super festival, un feu d'artifice, d'une année», aura l'ambition de créer un processus permanent de développement culturel et urbanistique de notre région. (*Applaudissements sur les bancs de la majorité.*)

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

**M. Jos Chabert,** ministre de l'Economie, des Finances, du Budget, de l'Energie et des Relations extérieures. — Monsieur le Président, chers collègues, tout d'abord, je prie ceux qui sont intervenus dans ce débat d'excuser mon retard qui est dû aux encombrements de circulation. Il m'a fallu une demi-heure pour parcourir le trajet entre la Porte Louise et le Parlement! Entre-temps, j'ai cependant eu l'occasion de lire le discours de Mme Willame et j'en ai pris connaissance avec grand intérêt.

Je suis frappé par l'ambiance qui règne dans cette salle. Des choses positives et moins positives, voire négatives, ont été dites à l'égard du projet «Bruxelles 2000». Je sors d'une réunion qui a duré deux heures et demie et qui rassemblait tous les représentants de la ville, le comité directeur et tous ceux qui collaborent au projet Bruxelles 2000. L'ambiance y était fort différente de celle qui prévaut ici. Les partis politiques et tous ceux qui désirent voir aboutir ce projet ont collaboré dans un bon esprit. Après avoir entendu les dernières interventions je suis persuadé que nous sommes partis dans la bonne direction. De gros efforts ont été accomplis pour aboutir à une entente à tous les niveaux. J'estime que le Parlement bruxellois devrait aussi veiller à ce que ce projet soit une grande réussite pour Bruxelles. Comme vous l'avez dit, ce projet déterminera le rôle de Bruxelles au cours du siècle à venir. J'espère que nous pourrions accomplir cet effort au-delà des clivages politiques et linguistiques. Ce projet est trop beau pour être discuté dans un esprit de politique politicienne.

«Bruxelles, ville européenne de la culture de l'an 2000» est un projet local et régional, un projet fédératif et international. C'est aussi un projet hautement européen. Bruxelles comme capitale européenne est également la plaque tournante des autres villes culturelles européennes en l'an 2000. Bruxelles/Brussel 2000 est enfin aussi un projet urbain par excellence.

Comme vous l'avez tous dit, y compris Mme Willame, cela vous réjouit. Madame, vous avez aussi manifesté un esprit critique. Dans la mesure où la critique est constructive, elle est bienvenue et toujours autorisée. Mais vous n'avez sans doute pas suffisamment estimé la valeur de ce projet.

Jamais dans l'histoire de ces dernières décennies, autant de pouvoirs publics sont parvenus à se réunir autour d'un même projet à l'Hôtel de Ville de Bruxelles.

**Mme Magdeleine Willame-Boonen.** — Je l'ai dit, monsieur Chabert.

**M. Jos Chabert**, ministre de l'Economie, des Finances, du Budget, de l'Energie et des Relations extérieures. — Oui, mais par la suite vous êtes devenue très critique. Je n'en comprends pas bien la raison. En fait, après ce que nous avons fait, je m'attendais à une intervention plus constructive.

Jamais un rapport préparatoire, qui a été réalisé sous la direction de Bernard Focroulle, n'a reçu un accueil aussi favorable. On n'a vu que très rarement une équipe aussi talentueuse réunie dans un comité de direction comme aujourd'hui dans l'asbl Bruxelles 2000.

Mais avant de répondre aux questions de l'honorable membre, je voudrais tout d'abord rappeler les principes fondamentaux pour un projet de ville européenne de la culture et qui ont été formulés par l'Ecosais Robert Palmer. Ces principes ont d'ailleurs été repris par Bruxelles/Brussel 2000.

Dans le contexte de cette interpellation, je voudrais mettre en exergue un certain nombre de principes importants :

— Une ville, et surtout Bruxelles, est riche en identités culturelles différentes.

C'est un défi, mais aussi une richesse. Ces identités culturelles différentes, même celles d'autres communautés, il ne faut pas uniquement les reconnaître, il faut aussi encourager leur épanouissement.

— Pour le développement de la vie dans la ville, il faut tenir compte de l'intérêt croissant de la coopération et des échanges internationaux, européens et extra européens. Bruxelles, qui peut se prévaloir d'être un des importants carrefours internationaux, ne peut qu'emprunter cette voie. Elle doit donner l'exemple aux autres villes.

— La diversité dans l'expression culturelle doit être encouragée et appréciée.

L'idée d'une ville européenne de la culture est — comme vous le savez sans doute — de l'ancienne ministre de la Culture grecque Melina Mercouri. En 1985, le Conseil des ministres européen épousa l'idée. Deux objectifs furent définis : faire connaître la culture locale et régionale au niveau européen et dans le monde, et offrir une plate-forme à la culture européenne contemporaine.

Ces objectifs sont si vastes que tout dépend finalement de la mesure dans laquelle les villes mêmes les concrétisent. Toutes les éditions précédentes ont démontré qu'un projet comme une ville européenne de la culture génère une énergie positive et beaucoup d'enthousiasme.

Ce projet est extrêmement mobilisateur. Il suffit d'assister à Bruxelles aux manifestations et aux inaugurations, d'entendre les annonces de nouvelles initiatives qui sont prises, pour comprendre que nous sommes déjà dans la perspective de Bruxelles 2000.

Je suis convaincu que Bruxelles 2000 sera enthousiasmant pour notre ville et pour toute la Région. Ceux qui font la comparaison avec l'exposition universelle de 1958 ne se trompent pas. Ceux qui ont connu cette époque ne me contrediront pas : l'ensemble de la population bruxelloise participait à ce grand mouvement. A présent, on retrouve la même atmosphère à Bruxelles. J'en suis très heureux.

Il ne s'agit en outre pas uniquement d'un sentiment généralisé et confus d'attitude positive ou de confiance retrouvée.

Comme le dira M. Hasquin tout à l'heure en parlant de l'aménagement du territoire et de la restauration, Bruxelles 2000 est un projet enthousiasmant qui s'exprime également à travers d'importantes impulsions. Effectivement, « Bruxelles 2000 » ne s'arrête pas à l'année 2000. Il va bien au-delà et laissera ses traces dans le développement de notre ville : beaucoup de quartiers seront rénovés et revitalisés. De nombreuses initiatives seront prises dans la ville et elles relèveront également de la culture, prise au sens large du terme.

Ce projet enthousiasmant s'exprimera donc à travers des impulsions importantes au niveau matériel, social, financier et économique, ainsi que touristique. C'est dans le domaine touristique que ces impulsions s'expriment peut-être encore le mieux : cela va de publicité gratuite dans la presse belge et étrangère jusqu'à une augmentation considérable du nombre de touristes. Le montant investi sera finalement plusieurs fois récupéré. De plus, l'impact sur l'emploi n'est pas à sous-estimer.

Je voudrais citer ici l'exemple d'Anvers '93. Un investissement d'un milliard dans le projet principal — sans compter les frais des infrastructures ou la programmation annexe — a généré des recettes pour un montant de 12 milliards. Ces recettes avaient été réalisées l'année même et calculées sur la base des dépenses de plus de 11 millions de visiteurs.

Cette initiative n'est donc pas à sous-estimer. Elle représente du « pain bénit » pour Bruxelles, surtout si l'on tient compte du nombre de chômeurs. Beaucoup de Bruxellois pourront en effet participer à ce projet.

Il ne faut donc pas douter des effets à long terme d'un projet de ville européenne de la culture pour une ville et ses habitants. Poursuivre et créer des effets à long terme est d'ailleurs un des objectifs principaux d'une candidature pour devenir ville européenne de la culture.

Le projet Bruxelles 2000 constitue donc une amorce pour d'autres initiatives.

La vision principale pour Bruxelles 2000 est l'idée de renouveau de la ville. Le but n'est pas de convertir Bruxelles en ville joyau. Non, la ville doit être « rendue » à ses habitants et à ses créateurs. Cela est possible par un investissement humain, culturel et financier à long terme.

Quand j'analyse l'aspect européen et international de Bruxelles 2000, je sais que ce projet comporte une plus-value évidente pour notre région. Les institutions européennes font de Bruxelles un pôle d'attraction à différents niveaux. Nous constatons néanmoins que les opportunités offertes par cette présence ne sont pas encore valorisées de façon suffisante. Bruxelles 2000 doit y remédier.

L'idée qui prévaut derrière ce projet est de corriger l'image de Bruxelles.

Je crois que c'est une des idées-forces du projet.

Le nom de Bruxelles est connu du monde entier, mais la ville conserve une image de ville technocratique, bureaucratique, où l'on se rend pour travailler, pour faire du lobbying, pour s'installer en tant que cadre de grande entreprise internationale, une ville où vivent 150 000 Européens et leur famille, qui sont aussi 150 000 émigrés.

Ils ne connaissent pas la ville. Ils ignorent ce qui se cache derrière cette image de la ville. Positive en tant que capitale européenne, elle est nuisible : les gens n'y restent que deux ou trois jours et partent ensuite à Amsterdam, Rome ou Paris passer le week-end. Ils ne savent pas ce qu'il y a à vivre à Bruxelles.

Nous utiliserons cette campagne de Bruxelles 2000 pour faire mieux connaître la face cachée de la ville, *the hidden face of Brussels*. Il faut que le monde entier connaisse mieux cette région, trop belle pour être ignorée, mais que le monde méconnaît encore.

Ce projet entraînera donc une plus-value évidente pour notre Région. Je répète qu'actuellement, les institutions européennes permettent une renommée mondiale du nom de Bruxelles sans toutefois mettre en valeur toutes les opportunités qu'elle offre.

Nous ne ferons qu'encourager et renforcer les efforts déjà réalisés à ce jour, par exemple, par le «Kunstenfestival des Arts». Pour l'internationalisation de la scène artistique contemporaine, le projet constitue le moyen idéal de jeter les ponts — je reprends le terme utilisé par tous les intervenants — entre nos trois communautés de Belgique, mais aussi vers toutes les communautés internationales installées à Bruxelles. C'est donc très important, tant pour elles que pour nous. Nous allons ainsi confirmer, à long et moyen termes, la vocation internationale de Bruxelles.

Wat het financiële aspect betreft, wil ik erop wijzen dat het Brussels Gewest niet enkel 80 miljoen levert aan de VZW Brussel-2000. Daarnaast zijn er nog de kosten voor werken op het vlak van infrastructuur en restauratie van monumenten.

De federale staat en de gemeenschappen leveren eveneens een bijdrage aan de VZW. Wellicht kan de federale staat nog wel een grotere inspanning doen voor Brussel. Het is echter niet uitgesloten dat hij zijn bijdrage aan Brussel-2000 in de toekomst nog zal vergroten. Er zijn hieromtrent reeds heel wat onderhandelingen en besprekingen aan de gang. Gisteren hebben wij in het stadhuis van Brussel meer dan twee uur vergaderd met onder meer de vertegenwoordigers van de Koning-Boudewijnstichting. Iedereen werkt dus mee aan dit project, dat niet enkel van belang is voor Brussel, maar voor het hele land. Het moet immers aantonen dat het mogelijk is in een land van verschillende culturen en talen via de cultuur de basis te leggen voor een federatie die streeft naar de coöperatie in plaats van naar het conflict.

Onze stad wordt stilaan een microkosmos voor heel Europa. Brussel-2000 vervult hierbij ongetwijfeld een symboolfunctie. Iedereen moet zijn steentje bijdragen om ervoor te zorgen dat ons land een positieve indruk maakt.

De federale staat en de gemeenschappen leveren eveneens hun bijdrage aan dit geslaagde project. Voorts is er een belangrijke inbreng van de privé-nijverheid en van de financiële instellingen, die gisteren voor het eerst de vergadering in het stadhuis hebben bijgewoond. Wij rekenen uiteindelijk op een totaal bedrag van 1,4 miljard, waarvan 70 % rechtstreeks zal worden besteed aan projecten in de stad. Minister Hasquin zal het later nog hebben over de investering in restauratie- en renovatieprojecten.

Ik herhaal dat het hier gaat om een belangrijk federatief en coöperatief project. Ik kan het scepticisme van mevrouw Willame dan ook niet delen. Ik geloof in de hefboomfunctie van Brussel-2000. De concrete realisatie van het project bevindt zich reeds in een vergevorderd stadium.

Hier, nous avons pris des décisions importantes concernant la répartition des compétences des tâches : il convenait de savoir qui ferait quoi dans la structure extrêmement compliquée qui est en train de se dessiner.

A ceux qui reprochent à ce rapport d'être trop volumineux, qui veulent un document de synthèse, un document de base, je peux dire qu'hier il a été décidé que, pour la prochaine réunion du conseil d'administration, un document de synthèse de 5 à

8 pages résumant l'ensemble du livre auquel beaucoup d'entre vous ont déjà rendu hommage serait soumis pour approbation.

Aujourd'hui, la réalisation est donc bien avancée : les éléments culturels sont présents, l'infrastructure est installée, les hommes sont en place. Tous, nous devons soutenir ce projet ce projet porteur pour Bruxelles au XXI<sup>e</sup> siècle. (*Applaudissements sur les bancs de la majorité.*)

**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, M. Chabert a déjà répondu amplement à de nombreux aspects de la question, ce qui me permettra d'être relativement bref. Je ne me lancerai donc pas dans un long exposé théorique sur l'essence de Bruxelles 2000 et son fonctionnement. Mon collègue du Gouvernement vient encore de vous donner, voici quelques instants, certaines précisions à la suite de la réunion du conseil qui s'est tenue hier.

L'asbl 2000 a été installée depuis quelque temps déjà. Plusieurs rapports ont été déposés, qui n'ont pas fait l'unanimité. Remettons les choses au point : n'imaginons tout de même pas une unanimité sur ces rapports ! Il a été demandé de revoir la copie. Hier, au conseil d'administration il a été convenu encore de revoir et de finaliser, tout en essayant de terminer dans les délais les plus brefs, un rapport susceptible de donner confiance dans le projet à l'ensemble des parties concernées. Il reste donc un travail d'élaboration en cours dans le chef de l'équipe désignée, définitivement en principe, voici quelques jours, et entérinée hier.

Je me permettrai peut-être de compléter ce qu'a dit M. Chabert sur un point : certains ont entretenu, avec une certaine délectation, le flou sur qui faisait quoi et les compétences de qui, pour quoi et comment. Hier, les membres du conseil d'administration de l'asbl ont mis clairement les points sur les i. A présent, les choses sont clarifiées ; nous espérons pouvoir travailler efficacement.

Mme Willame nous l'a rappelé tout à l'heure, Bruxelles-2000 est centré sur le projet de ville. La mise en place de la structure réalisée aura pour mission de garder une cohérence à ce projet de ville. A ce jour, aucun contrat n'a été pris avec le ministre responsable de l'Urbanisme et de l'Aménagement du Territoire pour répondre à une demande précise concernant les projets qui seront développés. Si je devais attendre, je crois que rien ne serait prêt pour l'an 2000. C'est la raison pour laquelle, en me fixant l'échéance de 2000 — le Gouvernement a partagé cette façon de voir —, j'ai pris certaines initiatives et certains engagements depuis quelques mois.

Lesquels ? Par exemple, l'étude de la restructuration du quartier Nord, pour lequel des plans et des études sont actuellement en concertation avec les autorités de la ville de Bruxelles.

Vous avez aussi tous les projets de réaménagement sur le site de Tour et Taxis et le projet de la Cité de la Musique.

Font aussi partie de la problématique de la restructuration de la Ville toutes les décisions que j'ai prises concernant tout ce qui tourne autour de la gare du Midi. Enfin, j'ai eu l'occasion d'annoncer récemment que la société anonyme Bruxelles Midi est enfin sur pied. Tous les obstacles juridiques et budgétaires ont été levés : les politiques et les grands choix déjà décidés ou précisés depuis deux ans, seront réalisés à 90 % dans le quartier, d'ici l'an 2000.

J'ajouterai encore que, même si cela ne dépend pas du Conseil régional, cela fait partie de la politique d'aménagement du territoire, d'urbanisme et d'événements marquants. Dois-je

vous rappeler la création de l'édification dans les délais du Centre international pour la Ville et l'Architecture, qui est l'une des manifestations qui recevront le label Bruxelles 2000 ?

M. De Coster évoquait tout à l'heure l'idée de «Parcours de la convivialité». Je vous rappelle que j'ai lancé, au mois de janvier de cette année, l'idée des «Sentiers de l'Europe» pour rendre une convivialité à l'ensemble du quartier européen. Un parcours international est actuellement en cours. Il a été financé, pour la première fois — j'y insiste — par les institutions européennes. C'est la première fois que celles-ci interviennent dans un projet à Bruxelles. La Région et les trois institutions européennes se sont partagé le coût du concours auquel participent 125 bureaux d'architecture représentant 11 pays de l'Union européenne. Les objectifs d'internationalisation de la ville, la volonté d'en faire une véritable capitale européenne, sont rencontrés.

Mais il restera un obstacle : les ministres du Gouvernement de la Région de Bruxelles se sentent tous frustrés par la tiédeur — et c'est un euphémisme — du Gouvernement fédéral. Celui-ci n'a encore rien fait, n'a pas encore prévu le moindre franc pour faire de Bruxelles la capitale européenne de la culture.

Des discussions sont en cours. Après les destructions qui ont été opérées dans le quartier européen, c'est ce quartier qu'il conviendrait d'abord de restaurer d'autant qu'il sert à l'image de marque non seulement de Bruxelles mais aussi de notre pays en tant que capitale de l'Europe. Le Fédéral a sa part de responsabilité. Il n'est quand même pas outre-cuidant ou anormal de lui demander d'intervenir dans un tel dossier. Mais à l'heure actuelle, mesdames et messieurs, chers collègues, le Gouvernement fédéral se fait tirer l'oreille.

Le but tant du ministre de l'Aménagement du Territoire de la région que des autres membres du Gouvernement régional a bien été de dépasser le stade du strass et des paillettes. Nous sommes convaincus qu'une telle manifestation doit laisser des traces. Il faut, lors d'une manifestation internationale de quelque ampleur, arriver à un équilibre entre les manifestations culturelles à rayonnement international majeur, mais il faut aussi que, l'événement passé, il en reste un certain nombre de traces pour permettre aux générations futures de bénéficier, sous l'une ou l'autre forme, des efforts consentis à cette occasion. C'est pour cette raison que nous envisageons de réaménager un certain nombre d'autres quartiers.

Il est difficile de chiffrer avec exactitude ce qui sera fait pour Bruxelles capitale européenne de la culture. Le ministre des Finances vous a cité une série de chiffres. Il s'agit des budgets que diverses instances régionales ainsi que le secteur privé vont dégager au profit de l'ASBL.

Par ailleurs, le but de l'ensemble des ministres du Gouvernement — nous avons encore eu l'occasion d'en discuter longuement en Conseil des ministres il y a quelques jours — est, au travers des enveloppes budgétaires existantes, de réorienter certains choix pour améliorer l'image de marque de la Région de Bruxelles.

Par conséquent, le chiffre de 1,4 milliard, qui est le budget global espéré pour l'ASBL, dans lequel on trouve des contributions apparemment modestes — 80 millions de la région, 60 millions de la COCOF ou de la Vlaamse Gemeenschap Commissie — doit être considérablement majoré. En effet, sur les enveloppes budgétaires programmées pour 1998 et 1999, des sommes parfois considérables seront affectées prioritairement au réaménagement des lieux.

Je voudrais dire à M. De Coster que la problématique des chancres qu'il a soulevée appartient évidemment à ce domaine de l'aménagement du territoire. Il aura certainement bientôt

l'occasion d'en discuter en commission. Le Gouvernement est sensible à ce problème d'immeubles abandonnés pour cause de spéculation. En principe, les commissions ad hoc de ce Parlement auront sous peu à se pencher sur un projet présenté par le ministre des Finances et tendant à lutter contre ces chancres.

Ne nous faisons toutefois pas d'illusions. Dans la majorité des cas, les chancres qui entachent le cœur de la capitale sont sans doute encore là pour plusieurs années dans la mesure où un certain nombre de faillites sont intervenues, que des procès extrêmement longs sont en cours. Nous vivons dans un Etat de droit et tant que certains jugements ou arrêts de cours de justice ne sont pas tombés, les pouvoirs publics sont totalement démunis en la matière. Ne croyons donc pas qu'il va suffire à ce Parlement d'adopter une ordonnance taxant par exemple les immeubles abandonnés par désinvolture ou dans un souci de spéculation. En Région de Bruxelles-Capitale, il existe un certain nombre d'immeubles qui n'appartiennent pas à cette catégorie et dans ce cas, tant le bourgmestre de la ville de Bruxelles que le ministre de la Région de Bruxelles-Capitale en charge de l'aménagement du territoire sont totalement démunis.

Ma conclusion, monsieur le Président, risque de choquer certains, mais c'est pourtant la réalité : globalement, Bruxelles est, en matières culturelle et architecturale, une ville conservatrice, qui a peur de l'aventure. Aurait-on osé à Bruxelles inaugurer le musée Guggenheim tel qu'il le sera dans quelques jours à Bilbao ? La réponse est navrante. Il y aurait sans doute eu des comités de quartier et des manifestations parce que c'était trop neuf. Cela heurte le «bon sens bruxellois», que j'appelle «conservatisme».

**M. Denis Grimberghs.** — Qui a lutté contre l'installation des œuvres d'art au Square Montgomery ?

**M. Hervé Hasquin,** ministre de l'Aménagement du Territoire, des Travaux publics et du Transport. — Pas moi ! (*Applaudissements sur les bancs de la majorité.*)

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

**Mme Magdeleine Willame-Boonen.** — Monsieur le Président, permettez-moi de formuler brièvement quelques remarques.

Tout d'abord, je trouve que la majorité actuelle est très susceptible. En relisant mon texte, j'ai constaté que, sur les quatre six pages et demie dactylographiées, il n'y en avait qu'une et demie qui était un tant soit peu incisive. Je trouve qu'une telle proportion avec tous les souvenirs que j'ai engrangés au cours des six années où j'ai fait partie de la majorité — M. Hasquin était alors président du groupe PRL, à ce moment-là dans l'opposition — ne témoigne pas d'une grande méchanceté.

Je ne vois pas non plus la raison pour laquelle M. van Eyll a pris la place de M. Hasquin, qui sait certainement se défendre tout seul, et a «tapé» sur les petites phrases que j'ai dites à la fin de mon intervention.

**M. Hervé Hasquin,** ministre de l'Aménagement du Territoire, des Travaux publics et du Transport. — Je ne me permettrais pas de taper sur vous, madame. (*Exclamations.*)

**M. Jacques De Coster.** — A quoi ont servi alors les six pages et demie de votre intervention ?

**Mme Magdeleine Willame-Boonen.** — A dire combien ce projet était intéressant, dans le sens des interventions des deux ministres qui m'ont répondu.

Mais je ne suis absolument pas d'accord avec une des phrases de M. Chabert.

Vous avez dit, monsieur le ministre, que ce projet est trop beau pour être discuté dans une assemblée parlementaire. Vous avez ajouté: « Je reviens d'une réunion du conseil d'administration où tout le monde s'aimait, où tout allait bien, où on avait décidé d'avancer, etc. et je tombe ici dans cette jungle, dans ce combat de lions! » Je trouve cela scandaleux.

**M. Jos Chabert**, ministre de l'Economie, des Finances, du Budget, de l'Energie et des Relations extérieures. — Je n'ai pas dit cela!

**Mme Françoise Dupuis.** — Cela met de l'ambiance, monsieur le Président.

**M. le Président.** — En effet, cela donne de la vie à nos débats.

Poursuivez, madame Willame.

**Mme Magdeleine Willame-Boonen.** — Je trouve que tout projet d'envergure, quel qu'il soit et dans quelque assemblée où il est examiné, mérite discussion.

Je suis d'accord avec les belles envolées de M. Chabert auxquelles je souscris entièrement, mais je trouve qu'elles manquent un peu de concret.

Comme c'est prévu pour dans deux ans et quelques mois, on reviendra sur le sujet.

M. Hasquin a présenté un projet qui me semble plus cohérent, comportant des points précis — j'aime bien cela en politique, monsieur le ministre — mais qui ne répond pas tout à fait à mon attente.

**M. Hervé Hasquin**, ministre de l'Aménagement du Territoire, des Travaux publics et du Transport. — Sans cela vous ne seriez pas dans l'opposition!

**Mme Magdeleine Willame-Boonen.** — Monsieur le ministre, vous avez parlé de points précis et je les retiens, comme la restructuration du quartier Nord, le réaménagement de Tour et Taxis — qui est encore à l'état de projet très vague —, l'approbation des PPAS, la gare du Midi, le Centre international pour la ville et l'architecture, les « sentiers de convivialité ».

Je vous en remercie parce que je crois qu'il faut être précis quand on répond aux questions posées.

**M. le Président.** — Vous pouvez ajouter à cette liste le Parlement bruxellois!

**Mme Magdeleine Willame-Boonen.** — Par rapport à la globalité urbanistique de traces à laisser dans la ville, je n'ai pas encore reçu une véritable réponse.

Enfin, quant à la tiédeur du Gouvernement fédéral, je voudrais vous signaler que, demain, je vais interpellier le ministre Van Rompuy sur le fait qu'on a octroyé à Bruxelles 240 millions, soit exactement la somme, non indexée, monsieur Chabert, que la ville d'Anvers a reçue en 1993. J'ai eu l'occasion d'en parler au ministre qui m'a répondu qu'on ne lui avait rien demandé.

Je voudrais savoir si c'est vrai.

**M. Jos Chabert**, ministre de l'Economie, des Finances, du Budget, de l'Energie et des Relations extérieures. — Madame,

je peux vous répondre immédiatement. Je suis sûr que votre conversation avec M. Van Rompuy s'est déroulée dans une langue que l'un des deux ne comprenait pas! (*Exclamations.*)

Tout d'abord, nous en avons parlé et devant témoins M. Van Rompuy était présent hier au conseil d'administration de Bruxelles 2000 et il était donc parfaitement au courant.

Il me semble que vous ne parlez pas du même Van Rompuy.

L'un est ministre de l'Economie ...

**M. Hervé Hasquin**, ministre de l'Aménagement du Territoire, des Travaux publics et du Transport. — ... et l'autre est vice-Premier ministre en charge du budget.

**M. Jos Chabert**, ministre de l'Economie, des Finances, du Budget, de l'Energie et des Relations extérieures. — Il était présent hier au conseil d'administration, et il est tout à fait favorable au projet. Je suis persuadé que vous allez trouver en lui un collaborateur.

**M. le Président.** — Monsieur Chabert, j'espère que la participation du fédéral ne sera pas inscrite dans les deux milliards annuels.

**M. Hervé Hasquin**, ministre de l'Aménagement du Territoire, des Travaux publics et du Transport. — C'est ce qu'ils essaient de faire!

Ils disent qu'ils sont intéressés par ce que nous allons faire, mais il n'y a pas un franc de plus sur la table!

**M. Denis Grimberghs.** — Mais pour cela, il faudrait faire fonctionner les organes de coopération.

Mettez le point à l'ordre du jour du comité de coopération, monsieur Chabert. Cela ne dépend que de vous.

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

Het incident is gesloten.

(*M. Jan Béghin, premier vice-Président, remplace M. Armand De Decker, Président, au fauteuil présidentiel*)

(*De heer Jan Béghin, eerste ondervoorzitter, vervangt de heer Armand De Decker, Voorzitter, in de voorzitterszetel*)

**INTERPELLATION DE M. CLAUDE MICHEL A M. HERVE HASQUIN, MINISTRE DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE, DES TRAVAUX PUBLICS ET DU TRANSPORT, CONCERNANT «L'ETAT DU PLAN IRIS DE DEPLACEMENT»**

**INTERPELLATION JOINTE DE M. DOMINIQUE HARMEL CONCERNANT «LE PLAN IRIS DES DEPLACEMENTS»**

*Discussion*

**INTERPELLATIE VAN DE HEER CLAUDE MICHEL TOT DE HEER HERVE HASQUIN, MINISTER BELAST MET RUIMTELIJKE ORDENING, OPENBARE WERKEN EN VERVOER, BETREFFENDE «DE STAND VAN HET IRIS-PLAN»**

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER DOMINIQUE HARMEL BETREFFENDE «HET IRIS-VERKEERSPLAN»**

*Bespreking*

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

**M. Claude Michel.** — Monsieur le Président, messieurs les ministres, mes chers collègues, alors que se déroule depuis quinze jours, et pour quinze jours encore, l'enquête<sup>1</sup> publique organisée à propos du projet de plan Iris et neuf mois jour pour jour après un débat intervenu à cet égard en Commission de l'Infrastructure, il m'a paru opportun de demander au Gouvernement de faire le point sur un certain nombre des grands axes du plan Iris. Il s'agit d'un plan dont le nom rappelle la problématique hospitalière régionale. Il est vrai que dans les deux cas on s'occupe à la fois de congestion et d'artères bouchées.

Je voudrais féliciter à la fois le ministre, les autres membres du Gouvernement concernées, l'administration et, d'une manière générale, tous les acteurs de ce plan pour la qualité à la fois de la réflexion et de la présentation, extrêmement claire, lisible et convaincante de cette réflexion.

Incontestablement, le plan détermine une stratégie d'ensemble. Il a gardé des premières ébauches, réalisées il y a quelques années, un certain nombre de données fondamentales, monsieur Harmel, tout en corrigeant certaines exagérations connues de la plupart d'entre nous. L'on peut se demander d'ailleurs si les paramètres qui ont été utilisés en 1991 pour l'élaboration d'un scénario tendanciel à l'horizon 2005 sont restés depuis totalement inchangés. Sans doute l'enquête actuellement en cours sur les moyens d'augmenter la fluidité de la circulation, avec l'appui de la Région et du Fédéral, je crois, réalisée par des étudiants, ai-je lu, pour Stratec, pourra-t-elle actualiser un certain nombre de ces paramètres.

Quant à l'enquête Iris en cours, elle ne semble pas remporter le même succès que la Commission Dutroux. D'abord, elle n'est pas télévisée. Il est vrai qu'une enquête du même ordre avait déjà été menée pour le PRD, que différentes communes organisent actuellement des enquêtes pour leur PCD, et il semble bien qu'un certain nombre de nos concitoyens ne soient plus tellement favorables à des enquêtes.

**Mme Françoise Dupuis.** — La question se pose : est-ce une enquête ?

**M. Claude Michel.** — Je crois avoir compris que c'en était une.

**M. Dominique Harmel.** — Le PRL a compris que c'était une enquête !

**M. Claude Michel.** — Si j'ai bien compris, au terme de ce sondage ou de cette prise d'informations et après avoir reçu l'appui de la Commission des Transports publics, le plan Iris pourrait être adopté et concrétisé. Mais un certain nombre de propositions qu'il contient ont toutefois déjà été mises en œuvre ou sont à la veille de l'être.

Je vous propose, monsieur le ministre, d'examiner rapidement le plan en suivant « en vrac » les neuf points prioritaires qui sont mis en avant et qui constituent, je le répète, un ensemble cohérent d'actions complémentaires et réciproques.

Il y aura fatalement dans mon intervention et compte tenu de la permanence connue du problème un certain nombre de lieux aussi communs que les transports du même nom. Je vous remercie par avance de bien vouloir m'en excuser.

Le premier axe, c'est d'agir sur les structures urbaines. C'est vrai qu'il faut faire en sorte que l'on revienne habiter la ville, c'est vrai qu'il faut améliorer l'accès aux structures telles que les lieux culturels, les établissements d'enseignement, les ensembles commerciaux, c'est vrai encore qu'il faut localiser près des nœuds de communication les grands ensembles de bureaux où travaillent des navetteurs. A cet égard, je regrette que l'on conti-

nue de favoriser l'installation sur certains boulevards périphériques de vastes complexes de bureaux de ce type et que certaines administrations publiques n'hésitent pas à s'installer, donnant ainsi le mauvais exemple, à des endroits fort éloignés des centres denses de communications.

L'étude Iris souligne un lien — c'est évident — entre l'aisance des citoyens, le nombre de véhicules qu'ils détiennent et leur propension à quitter la ville pour la périphérie. Par ailleurs, il est clair que les automobilistes qui se trouvent à très courte distance de leur lieu de travail, à pied ou au moyen des transports en commun, laissent beaucoup plus volontiers leur voiture au garage. J'en ai fait le test quand j'habitais le quartier européen.

En d'autres termes, une manière sans aucun doute limitée mais à mon avis efficace de résoudre un certain nombre des encombrements dus aux navetteurs automobilistes serait de favoriser leur retour en ville, ainsi qu'on l'a déjà dit.

A cet égard, je regrette que, d'une manière générale, la politique d'appui et de subventionnement des pouvoirs publics, particulièrement des pouvoirs régionaux, ne paraît soutenir que les rénovations et les reconstructions destinées à des catégories d'habitants socialement défavorisés.

Je plaide pour qu'une partie des subventions apportées aux pouvoirs locaux pour la rénovation de leur patrimoine — que ce soit à travers les contrats de quartier ou à travers des subventions pour immeuble isolé — puissent être orientées vers des rénovations de caractère moyen et supérieur, voire luxueux, sans pour autant que les locataires ou les acquéreurs de ces immeubles puissent profiter anormalement de la contribution de la collectivité. Je crois qu'il faut aider les pouvoirs locaux, spécifiquement dans le centre de Bruxelles, dans cette politique de retour d'habitants aisés non seulement pour des raisons financières mais, également, pour les déplacements en voitures.

Je ne voudrais pas quitter le dossier des structures urbaines sans souhaiter qu'un certain nombre de grands travaux soient mis en œuvre dans les limites budgétaires étroites que nous connaissons, pour l'ensemble des moyens de communication. En ce qui concerne la voiture, je pense également à certains travaux d'aménagement visant à réduire les embouteillages chroniques — notamment un tunnel de temps à autre, des ronds-points, certains sont très positifs — ou d'autres aménagements du même ordre.

Par ailleurs, deuxième axe, il faut dynamiser les transports en commun.

Les remèdes sont évidemment connus de M. Cornelissen qui est un spécialiste de la discipline. Il faut une amélioration de la vitesse commerciale, une modernisation des équipements, une tarification et une offre intégrant l'ensemble des acteurs du transport en commun dans la région.

Le ticket de métro parisien m'a fait envie, lui qui est utilisable à la fois sur le métro, le train, le RER et les bus. C'est sans doute à une formule de ce type que nous devrions arriver. Je crois qu'elle est d'ailleurs déjà partiellement en cours d'application.

Je lis par ailleurs avec satisfaction dans les différents documents relatifs au plan que l'on abandonnerait la formule des sites propres anormalement surélevés, comme il en existe rue Royale, ou anormalement contraignants comme c'est le cas rue de Stalle. Pour l'avoir vécu — ma société est établie rue Royale —, je peux vous dire que c'est plutôt créateur d'encombrements supplémentaires. J'ajoute que les transports en commun ne sont pas particulièrement privilégiés par ce système parce que les bus ne peuvent y monter ou croiser un autre bus ou un tram. En réalité, les bus sont pris dans le flot de circulation. Lorsque l'un

ou l'autre vient décharger des bobines de cinéma, la circulation se bloque.

**Mme Françoise Dupuis.** — Les doubles files sont interdites à Bruxelles-ville, que je sache.

**M. Claude Michel.** — C'est vrai aussi pour le site propre de l'avenue Louise, qui donne les mêmes frustrations qu'à la rue Royale à l'automobiliste civique que je suis, bien entendu. Lorsque, pris dans ce flot, je dois attendre de passer le cap de la Porte Louise et que je vois des « zazos » qui me dépassent en toute impunité, je suis extrêmement malheureux. Je crois que nous devrions obtenir de la conférence des bourgmestres que l'on sévisse pour ce genre de délits. A Saint-Josse, il n'y a pas une seule ligne blanche. Il paraît que, de temps en temps, un policier est caché mais je ne l'ai pas encore vu agir.

J'ai relu, monsieur le ministre, le compte rendu de notre débat du 15 janvier. Vous avez dit que vous auriez sans doute prochainement une bonne nouvelle en la matière de RER. Je ne sais pas si vous pouvez nous la donner aujourd'hui ou si elle est encore confidentielle, mais nous serions évidemment heureux d'apprendre qu'il y a du neuf en cette matière.

Les minibus figuraient, je crois, dans les projets de la STIB. Au sein du collège de Bruxelles-ville, nous avons discuté du PCD et certains souhaitent, comme vous le savez, réinstaller des trams entre le Nord et le Midi. Une majorité du Collège trouve l'investissement assez irréaliste mais, par contre, beaucoup pensent que des minibus qui, éventuellement, conduiraient les gens d'un côté à l'autre de la petite ceinture sur les boulevards du centre seraient une formule intéressante à tester.

Qu'il faille renforcer le maillage du métro, je pense que tout le monde en est conscient. J'étais l'autre jour à Paris où j'ai parcouru 22 lignes de métro en deux jours. C'est d'une rapidité exceptionnelle, comme chacun sait. La fréquence est d'un métro environ toutes les trois minutes, cela fait rêver. Je sais que notre population n'est que d'un million contre dix à Paris, mais il est vrai que le maillage du métro pourrait être une solution à certains encombrements.

Le plan Iris prévoit, à moyen terme, deux extensions de métro: le bouclage pour 2002, me semble-t-il, et l'extension vers Erasme à laquelle j'ai toujours été favorable. On dit toujours que cette extension n'est pas nécessaire parce qu'il n'y a pas grand-chose à cet endroit sauf l'hôpital, la faculté de médecine et un certain nombre d'industries. Mais il y a encore des zones entières à urbaniser et j'estime que l'extension du métro entraînerait une accélération de cette urbanisation qui devrait être harmonieuse bien entendu, mais là nous pouvons faire confiance au ministre.

On évoque également l'amélioration du Tram 2000. Vous savez qu'il avait été prévu de créer un plancher surbaissé pour faciliter l'accès à ce tram aux personnes âgées, mais du fait du plancher surbaissé, il n'y avait pas assez de places assises dans le tram. Il y a donc lieu d'étudier comment augmenter le nombre de places assises.

Les taxis peuvent ou pourront bientôt circuler en site propre, mais il subsiste un grand problème de clarté au niveau des prix. Le secrétaire d'Etat en charge des taxis éprouve des difficultés à faire appliquer le règlement — ou l'ordonnance, je ne sais plus — imposant de délivrer un ticket reprenant le prix, le numéro de voiture, etc. Par contre, l'identification des taxis grâce au nouveau Sputnik est une belle réussite. Il reste encore le problème de la formation d'un certain nombre de chauffeurs et à mettre en œuvre — je sais par la presse que c'est imminent — des chèques taxis-trams pour la nuit pour lesquels le ministre Tomas aurait prévu un budget de 9 millions.

A Paris, à partir du mois de septembre, on a mis à l'essai des Noctambus. Il s'agit de bus qui circulent sur 18 lignes entre une heure du matin et 5 heures 30.

Sur la circulation automobile, je ne répéterai pas une série de lieux communs. L'étude à laquelle j'ai fait allusion, indique qu'une meilleure harmonisation des feux de signalisation pourrait accélérer, dans une limite raisonnable, la fluidité du trafic. Ces temps-ci, il est beaucoup question aussi de covoiturage, notamment à Paris où, en raison de la récente pollution, des phénomènes de covoiturage sont apparus, un peu par panique et par obligation, mais aussi par conviction. Certains journaux ont déclaré une diminution des voitures allant jusqu'à 10 ou 15 %; d'autres 30 %. Incontestablement, il y a eu un effet.

Sur le plan de ce covoiturage et des plans de déplacement d'entreprises, une charte Eco-Mobilité est actuellement en cours; il y a Taxi-stop, il y a le plan Icaro. Donc, un ensemble de mesures sont prises pour favoriser la fluidité de la circulation, soutenues par la Région.

Pour terminer, les axes rouges sont une innovation de Bruxelles-ville, copiée à Paris. Ils font essentiellement appel au civisme des automobilistes à qui il est demandé de ne plus stationner ni s'arrêter le long de ces axes rouges. Pour l'instant, le résultat est relatif. Encore une fois, et pour beaucoup d'autres points de ce plan, tout dépend de la sévérité appliquée par la police locale à la sanction des infractions.

En matière de stationnement, le ministre a mis en œuvre un dialogue-stationnement avec les communes. Il est évident que la politique des horodateurs doit être harmonisée.

Un autre problème est celui de la carte des riverains. Les cars de tourisme à garer à Mabru, ce n'est pas un succès; au boulevard Jacquemain, ce fut un échec. Le problème est à revoir: les autocaristes ne sont pas entièrement satisfaits. On arrivera à une solution, mais le début de l'expérience n'est pas enthousiasmant. Les poids lourds à Tour et Taxis, j'ignore si c'est une réussite; peut-être que, dans quelques années, ils auront aussi un emplacement de stationnement avec musique. Le fonds de financement constitue aussi un problème qui reste entier.

La circulation à pied représente 35 à 40 % des déplacements. Les trottoirs sont défoncés, souvent par les impétrants, comme on les appelle. Il convient donc de remédier à cette situation vis-à-vis de laquelle le secrétaire d'Etat a déjà fait part de ses soucis. Les chantiers obligent parfois les piétons à circuler sur la chaussée, avec tous les risques que cela entraîne. Il convient de créer des itinéraires privilégiés, des protections contre les intempéries et contre les abus de la circulation automobile. Il faut aussi s'attaquer aux excès de mobiliers urbains contre lesquels on se cogne trop facilement.

Je ne reviendrai pas sur le débat intervenu ici, en mars 1997, sur la résolution par laquelle on souhaitait que 10 % des déplacements s'effectuent à vélo en 2005. La piste de la rue de la Loi est définitivement abandonnée: elle ne plaisait qu'à M. Chabert parce que c'est lui qui encaisse les droits de succession; encore fallait-il que les cyclistes habitent la région bruxelloise.

Question: l'expérience du métro-vélo a-t-elle été concluante? Est-elle prolongée? Ce que j'ai lu à cet égard est rassurant.

En ce qui concerne les transports de biens et de marchandises, il faut créer des zones de livraison. Malheureusement, je crains qu'elles ne soient pas respectées. Je reviens sur ce que je disais à propos de la sévérité obligée des services de police. Les heures de livraison pourraient être adaptées, comme cela ce pratique dans certaines autres capitales. Le système du dispatching est indispensable. A terme, il faudrait interdire les gros transports en ville. L'autre jour encore, j'ai vu un énorme

camion de dix tonnes qui venait déposer un colis de la dimension d'un paquet de kleenex dans un magasin du centre ville en bouchant complètement tous les alentours de l'hôtel de ville.

J'aurais voulu parler de l'usage de la voie d'eau pour les déchets depuis Anderlecht jusqu'au centre de tri ainsi que de l'espace public, mais je n'en dirai rien pour faire plaisir au Président qui me demande d'abréger.

Les priorités d'action sont la coordination fédérale, régionale et communale, la coordination entre les exploitants de transports en commun, la coordination des 19 communes en matière de parking, de contrôle de parkings et d'horodateurs. La ville de Bruxelles s'apprête à réaliser un marché de 600 horodateurs; il est important que cela soit coordonné avec les autres communes. Concernant la coopération avec le fédéral, M. Daerden a expliqué, ces jours-ci, tout ce qu'il avait déjà fait et ce qu'il allait faire. Ne crachons pas dans la soupe.

En conclusion, monsieur le Président, à Paris, on construit actuellement, en taube, donc très proprement, une nouvelle ligne de métro Météor qui rejoindra La Madeleine, Tolbiac et Masséna. L'investissement est de 2,330 milliards de francs français, soit 14,2 milliards de francs belges. Cet investissement est subventionné à raison de 30 % par l'Etat français, à raison de 50 % par la région de l'Ile-de-France et à raison de 20 % par la RATP, sur des prêts bonifiés par la région de l'Ile-de-France. Quand on sait que cette région est 2,5 fois plus petite que la Belgique tout entière et qu'elle compte plus de 10 millions d'habitants, on peut s'interroger sur la façon dont les Parisiens parviennent à obtenir une aide très large de l'Etat et de leur région, et la manière dont, malheureusement, nous sommes traités ici. (*Applaudissements sur les bancs de la majorité.*)

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

**M. Dominique Harmel.** — Monsieur le Président, notre excellent collègue Claude Michel a incontestablement fait le tour du problème. Il a évoqué ici un certain nombre de points et a fait des comparaisons intéressantes avec Paris. D'emblée, il a également posé une question importante par rapport aux documents qui nous ont été transmis : s'agit-il d'une enquête, s'agit-il d'une consultation ? Si lui-même a des doutes, vous vous rendez certainement compte de la perplexité de l'ensemble des membres de la Région de Bruxelles-Capitale !

Monsieur le ministre, vous nous avez incontestablement gratifiés de documents de fort belle qualité — papier glacé et tableaux explicatifs très brillants —, mais je souhaite souligner que, dès le départ, une certaine confusion pourrait s'installer. En effet, ce document est intitulé : « plan Iris, plan régional de déplacement » et si j'en prends les initiales, j'obtiens un PRD. C'est fort astucieux de votre part d'avoir baptisé ce plan Iris PRD, ce qui peut donner l'impression à certains d'entre nous que l'on va modifier de manière profonde — comme nous l'a d'ailleurs proposé M. Claude Michel — un certain nombre d'axes de réflexion qui étaient repris déjà dans le plan Iris qui, comme nous le savons tous, ne date pas d'hier. En effet, en 1995, il nous amenait déjà à cette tribune à formuler un certain nombre de constatations. Nous évoquions notamment le risque d'asphyxie et de paralysie en 2005 si nous ne prenions pas un certain nombre de mesures drastiques pour lutter contre les encombrements que nous connaissons aujourd'hui dans notre région.

Je mettrai l'accent sur une première confusion : est-ce une enquête ? Est-ce une consultation ? Quel est en réalité le statut de cette consultation qui se déroulera pendant un mois du 1<sup>er</sup> au 31 octobre ? Dans le document que vous nous avez envoyé, on trouve après les dix actions envisagées — qui ne sont qu'au

nombre de huit, en fait — un paragraphe « décisions ». On y lit — et j'attire l'attention de nos membres sur ce point — : « Le ministre appréciera les résultats de la consultation ainsi que l'avis rendu par la Commission et décidera du contenu définitif du plan régional de déplacement. »

Si, dans un premier temps, nous parlons d'un plan Iris et d'une consultation qui était organisée — je vous le rappelle — pour voir quelle était la manière dont ils convenaient au mieux en fonction de ce qui avait été décidé dans le plan régional de développement, lorsque je suis allé consulter les documents au CCN où je n'ai, à ma grande tristesse, rencontré personne pour m'accueillir, force m'a été de constater qu'ils ne comportaient rien de bien neuf. Si je prends les cartes que vous avez eu la gentillesse de mettre à notre disposition ou celles reproduites dans le document plus volumineux intitulé « plan Iris, un plan régional de déplacement pour la Région de Bruxelles-Capitale », je constate que tout cela ressemble furieusement à une enquête qui a déjà eu lieu dans le cadre du PRD et qui concernait le plan de déplacement. Notre collègue Claude Michel l'a d'ailleurs également souligné. J'ai donc la faiblesse de croire aujourd'hui que les députés de l'opposition d'hier qui étaient extraordinairement critiques par rapport au plan Iris et aux études qui ont été faites en 1991 et en 1995, ont mis près de deux ans pour se rendre compte qu'il existait un plan Iris et qu'un certain nombre de solutions avaient déjà été préconisées dans des études menées auparavant.

Lorsque le ministre découvre le plan Iris, il nous dit qu'il constitue désormais « une référence indispensable à toute décision en matière de transport dans la Région de Bruxelles-Capitale ». Je m'en félicite, car il est vrai que nous pouvions craindre le pire ! On nous avait déjà annoncé en 1995 qu'on allait voir ce que l'on allait voir, qu'on allait assister à une révolution en matière de transport et de communications... et aujourd'hui, je lis dans un document envoyé pour consultation à l'ensemble des Bruxellois — qui fait donc foi bien qu'il ne porte que la signature du ministre Hasquin — qu'il y a une volonté très claire de la part du ministre Hasquin et du ministre Eric André ainsi que du ministre-président qui, je vous le rappelle si vous l'avez oublié, est seul compétent pour tout ce qui a valeur indicative du PRD. Or ici, un certain nombre de pistes ont valeur indicative et je suppose, Madame Dupuis, que votre groupe y a été particulièrement attentif et notamment le ministre-président, puisque nous connaissons tous son attachement à la défense de ce PRD. Mais il ne s'agit pas de celui-ci, le petit PRD, plan régional de déplacement; celui dont je vous parle, moi, c'est le grand PRD, le plan régional de développement !

J'attire votre attention sur cette confusion qui me paraît intéressante et intelligente. Je dois vous avouer qu'on ne sait pas très bien comme l'a dit Claude Michel, si l'on enquête, si l'on est dans le cadre du PCD ou si l'on recommence ce que l'on a fait dans le cadre du PRD. En fait, c'est un peu le méli-mélo.

Mais en fait, ce qui me trouble dans le document, c'est que l'on y parle de décision comme je l'ai déjà évoqué et j'attire l'attention de l'ensemble des membres sur le fait qu'il ne conviendrait pas que, contrairement à ce qui a été prévu dans le cadre de la législation sur le PRD, on permette sur base d'une consultation — mais à ma connaissance, trois personnes seulement jusqu'à présent ont pu examiner les documents — de modifier de manière importante, par la construction de tunnels par exemple, ce qui avait été adopté par l'ensemble dans le cadre du PRD. Il s'agirait d'une manière insidieuse d'introduire autre chose et de faire croire à la population qu'un certain nombre de modifications sont possibles à la suite d'une simple consultation.

En matière de consultation et de concertation, j'ai la faiblesse de croire qu'un certain nombre d'habitants de la Région bruxelloise sont légèrement échaudés. Je vous rappelle

l'aventure du D3 : certains avaient dit « non », le Gouvernement n'a rien dit et — je vous regarde, Mme Huytebroeck — grâce aux Ecolos, c'est « oui » ! On se trouve là aussi dans une situation extraordinaire, certains ont jugé indispensable d'introduire un recours, c'était à mon avis la pire des choses puisque le recours nous ramenait à la case départ. Vous vous souviendrez que nous avons voté des ordonnances au mois de juillet — certains n'ont peut-être pas été conscients de la portée de ce qu'ils votaient — mais ces ordonnances étaient claires et stipulaient que lorsqu'il s'agit de parkings directement liés à des bureaux ou à des logements et de plus de 200 emplacements, il n'y a plus d'étude d'incidence dans le cadre du permis d'environnement mais que c'est relié au permis d'urbanisme. Et en la matière, le permis d'urbanisme a été délivré *in tempore non suspecto* pour 2 300 places. Donc, Mme Huytebroeck, je profite de votre présence pour vous le dire. Je sais que vous ne partagez pas ma thèse. Vous parlez toujours d'un effet rétroactif, mais à mon avis, vous ne savez pas très bien comment cela fonctionne. En réalité, la législation en vigueur est immédiatement applicable.

Quoi qu'il en soit, je suis inquiet car la concertation organisée par la ville de Bruxelles — initiée par M. Simons — et la commune d'Ixelles — personnalisée par son bourgmestre — a mis d'autres valeurs en évidence... Monsieur le ministre, je voudrais que cette nouvelle concertation ne soit pas décevante. C'est la raison pour laquelle j'espère que vous clarifierez votre position quant à la valeur des avis qui seront émis, de façon à ce que les Bruxellois ne se sentent pas, une fois de plus, grugés.

**M. le Président.** — Monsieur Harmel, je vous prie de conclure.

**M. Dominique Harmel.** — Monsieur le Président, M. Claude Michels s'étant permis d'être assez long, je sollicite la permission de prolonger mon intervention.

**M. le Président.** — Je vous accorde deux minutes supplémentaires.

**M. Dominique Harmel.** — Je vous remercie, Monsieur le Président.

Monsieur le ministre, j'ai apprécié vos documents relatifs au programme pluriannuel. Nous avons toujours, vous et moi, aimé discuter de budgets et de programmations à long terme. Mais la lecture du programme régional d'investissements, du programme régional concernant les transports en commun et du programme global relatif aux transports publics par le réseau routier a suscité mon inquiétude car sur un programme 1997-2001 la plupart des montants qui seront utilisés se rapportent aux années 2000 et 2001. Donc le solde des programmes « en cours » est colossal.

Au moment où j'ai quitté le département, vous vous êtes plaint de la situation. Or, je me suis livré à des calculs montrant qu'en matière de transports publics, vous reportez des sommes considérables sur les exercices suivants, de l'ordre de 45 à 48 %, ce qui est énorme.

Je trouve personnellement que les efforts demandés sont répartis de manière beaucoup trop inégale au fil des ans. Dès lors, j'aimerais obtenir l'assurance que nous ne serons pas confrontés, dans deux ou trois ans, aux mêmes difficultés qu'en 1989. A cette époque, un certain nombre de grands bâtisseurs avaient lancé des travaux gigantesques que nous n'avons bouclés difficilement qu'au terme d'un programme de cinq à six ans...

La résolution relative au RER, adoptée à l'unanimité, est restée sans suite à ce jour. Sur ce point, les propos tenus par le Gouvernement fédéral, et le ministre Daerden m'inquiètent.

La promotion des déplacements cyclistes laisse toujours à désirer alors que nous avons aussi voté, à l'unanimité, une résolution en vue de la réalisation d'au moins 10 % du « programme vélo ». Vous prévoyez, monsieur le ministre, 80 millions pour toute la durée de la législature alors qu'un de vos prédécesseurs avait l'intention d'affecter ce montant à un seul exercice !

Enfin, je suis étonné, compte tenu de l'excellente analyse Iris, de l'absence de moyens supplémentaires pour stimuler les déplacements pédestres. Les déplacements sont souvent inférieurs à 2,5 kilomètres. J'estime donc qu'il conviendrait de déployer toute l'énergie nécessaire pour développer ce mode de déplacement.

**M. le Président.** — Monsieur Harmel, j'insiste pour que vous terminiez votre intervention. Je vous renvoie aux sages propos tenus par le Président lors de son allocution matinale.

**M. Dominique Harmel.** — Il a quand même été assez long ! Quoi qu'il en soit, nous n'allons pas polémiquer à ce sujet dès la première séance.

Par ailleurs, monsieur le ministre, je m'interroge sur l'absence d'actualisation des cartes depuis le PRD. Je ne retrouve rien en ce qui concerne le TGV à Schaerbeek. Rien en ce qui concerne les lignes du tram dans le Pentagone, rien à propos de la modification des itinéraires empruntés par les poids lourds... En vérité, quelles sont les modifications effectuées depuis 1995 ? S'agit-il de silences, d'oublis ? Dans l'affirmative, pourquoi ? A quoi rime cette consultation ? S'agit-il de modifier, d'une manière ou d'une autre, le PRD, non le plan régional de déplacement, mais le vrai PRD, dans son volet indicatif ? Certes, cette matière relève de la compétence de M. Picqué. J'espère qu'il sera attentif et ne se laissera pas bernier.

Sans doute, y-a-t-il entre vous une volonté de modifier un certain nombre de choses. Je crois que vous devriez avoir le courage de nous le dire, et d'expliquer comment vous prendrez vos décisions et à quoi elles se rapporteront.

Enfin, je terminerai en souhaitant que les documents, aujourd'hui envoyés de manière parcimonieuse, puissent être examinés par le plus grand nombre afin que la consultation ne reste pas lettre morte. (*Applaudissements sur les bancs PSC.*)

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

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

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

**M. Jean-Pierre Cornelissen.** — Monsieur le Président, je me réjouis de ce que le plan Iris entre dans une phase plus perceptible par l'ensemble des citoyens de la région. L'enquête publique n'est certainement pas, contrairement à ce que certains ont dit ou écrit, une enquête pour rire ! Elle vient à point nommé et constitue un excellent moyen pédagogique pour rendre les bruxellois conscients de l'enjeu et des actions prioritaires qu'il convient d'entreprendre, sans tabou ou préjugé, pour éviter que 2005 ne se traduise pas « *apocalypse soon* ».

L'étude menée depuis 1990 démontre que, si rien n'était entrepris, si l'égoïsme béat de certains se conjugait avec un manque de courage politique des autorités responsables, la Région de Bruxelles courrait tout droit à l'asphyxie totale de ses voies de circulation, ce qui provoquerait la recrudescence de l'exode urbain et l'accentuation de son déclin économique.

Sur un plan technique et scientifique, je voudrais souligner la qualité des documents présentés à l'enquête publique, notamment cette brochure que M. Harmel a déjà brandie à cette tribune et qui condense, à l'aide de nombreux graphiques et statistiques, le contenu des phases I et II du plan IRIS.

Il n'est pas inutile de rappeler à quel étage de l'édifice se situe cette enquête publique. Les remarques qui seront enregistrées durant son déroulement seront transmises à la commission consultative pour l'étude et l'amélioration des transports publics, qui les examinera et les intégrera le cas échéant dans l'avis qu'elle fera parvenir à notre ministre des Communications, avant que celui-ci n'arrête définitivement le contenu du plan IRIS.

Il convient aussi à ce stade de souligner ce que sont les plus gros problèmes auxquels se heurtent un tel exercice, de même d'ailleurs que toute gestion intelligente d'une politique des déplacements à Bruxelles.

J'en reviens à la limitation absurde du territoire bruxellois aux 19 communes. Pour tenter d'assurer une cohérence des actions, il faut toujours négocier avec au moins un partenaire, qui n'est pas forcément bienveillant.

**M. Guy Vanhengel.** — Pas nécessairement malveillant non plus !

**M. Jean-Pierre Cornelissen.** — Personnellement, j'envie l'exemple français des communautés urbaines qui permettent une cohérence entre un centre et sa périphérie.

Mais le problème est double. A l'intérieur même de Bruxelles, une bonne exécution des mesures les plus appropriées suppose une coopération franche et loyale de chacune de nos 19 municipalités. Or là, il y a loin de la coupe aux lèvres. Certaines communes ont une vue très nombriliste des choses, très partielle, souvent partielle, se préoccupant du petit territoire propre et rejetant volontiers les problèmes sur l'entité voisine.

L'exemple type est la problématique du stationnement. J'en veux pour preuve le succès inégal de l'action-pilote menée au printemps dernier par les 19 polices communales à l'initiative de la conférence des bourgmestres, pour lutter contre le stationnement sauvage, en double file, sur les stationnements pour bus, etc. Or, les statistiques que j'ai pu consulter ont montré que certaines communes se sont limitées à une participation verbale sans procès-verbaux.

Une gestion cohérente, performante, du stationnement implique nécessairement une action et sans doute une structure régionale, peut-être bien sous la forme d'une intercommunale qui garantit la participation des 19 entités.

Par ailleurs, pour résoudre les problèmes, la Région pourrait être amenée à manier la carotte et le bâton sous forme d'incitants positifs et de pénalités. Par une intensification des moyens liés au contrat de mobilité, mis en œuvre par le ministre des Communications, ou par l'introduction d'un critère de pénalités dans la dotation générale aux communes pour les municipalités qui ne joueraient pas le jeu.

Les cartes consultables lors de l'enquête reprennent les priorités déjà énoncées par le Gouvernement : prolongation du métro vers CERIA, itinéraires cyclables, hiérarchisation des voiries reprenant effectivement celles du PRD, etc. Le projet de plan prévoit aussi le tunnel Schuman-Josaphat contesté mais exigé par la SNCB dans le cadre de la réalisation du RER. Il fait apparaître aussi une liaison rapide en tram vers l'AZ de Jette qui rappelle l'ancien projet de la ligne 104.

J'ai été plus étonné de ne pas y trouver le terminal TGV à Schaerbeek qui avait animé la discussion nocturne lors de la dernière session.

**M. Hervé Hasquin,** ministre de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics et du Transport. — Je peux vous répondre simplement. Il s'agit d'une question de délais d'impression. Les délais auxquels l'administration était confrontée pour l'impression d'un certain nombre de cartes et de documents m'ont véritablement « scié ». C'est incroyable. En fait, des documents auraient déjà dû être diffusés depuis le mois de mai. Vous voyez à quelle époque ils l'ont été. Par conséquent, entre le moment où les documents étaient à l'impression et aujourd'hui, un certain nombre d'éléments sont intervenus qui ne peuvent évidemment pas y apparaître.

**M. Jean-Pierre Cornelissen.** — Nous pouvons donc attendre un certain nombre de corrections des plans, notamment en ce qui concerne ce point-là.

Par ailleurs, je souhaiterais que vous me précisiez ce qui est envisagé pour la zone d'études que forme le Bois de la Cambre.

Il n'entre nullement dans mes intentions dans le cadre de cette intervention d'entrer dans les détails d'une matière, par essence très technique. Tout au plus me permettrai-je de regretter au passage un certain manque d'ambition en ce qui concerne les sites propres réservés aux autobus. Le projet ne propose pratiquement rien à cet égard, alors que l'objectif est de faire croître de près de 27 % la part du transport public dans les déplacements.

Or, un plus grand attrait des transports publics suppose une croissance de leurs performances, principalement au niveau de la vitesse commerciale. Celle-ci n'est possible qu'à partir d'un partage de la voirie entre tous les usagers et notamment la création de sites propres réservés aux transports publics. D'emblée, je rassure M. Michel. Je ne songe personnellement pas à de gros travaux d'infrastructure style « Stalle-Brugmann » mais bien plus simplement à des lignes blanches continues là où c'est opportun ou à de petits obstacles physiques peu coûteux permettant de mieux canaliser les flux de circulation, notamment au niveau des carrefours. Il y a de très nombreux exemples dans de grandes villes comparables à Bruxelles. Ce n'est certainement pas une hérésie, que du contraire.

Par ailleurs, et en veillant à intégrer tous ces éléments dans le futur PRAS, la phase III de l'étude IRIS, pour être opérationnelle, doit aller plus dans le détail que les cartes actuelles et intégrer aussi les plans communaux de déplacement qui existent déjà, en les rationalisant et en tenant compte de ce qui se fera via les plans communaux de développement.

Je terminerai en constatant que nos limites sont, hélas, non seulement territoriales mais aussi budgétaires. Les plans les plus ambitieux ne sont rien lorsqu'ils ne s'accompagnent pas des moyens financiers nécessaires. Il faut être conscient que c'est annuellement une petite dizaine de milliards qui devraient être mobilisés notamment pour réaliser ce RER si souvent évoqué qui, jusqu'ici, paraît être un objectif s'éloignant au même rythme que nous avançons.

Il est clair à cet égard que le niveau fédéral et la Région flamande aussi qui génère des flots de navetteurs vers Bruxelles, capitale européenne, belge et communautaire.

**M. Guy Vanhengel.** — Et wallonne !

**M. Jean-Pierre Cornelissen.** — Ah non, pas wallonne ! Le Conseil régional wallon se trouve à Namur, vous le savez, monsieur Vanhengel ! ... devraient contribuer financièrement à l'amélioration de la mobilité. Faute d'un tel financement équitablement réparti, je crains que ce ne soit le scénario catastrophe qui triomphe en l'an 2005. (*Applaudissements sur les bancs de la majorité.*)

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

**Mme Evelyn Huytebroeck.** — Monsieur le Président, monsieur le ministre, chers collègues, nous sommes aujourd'hui face au plan IRIS, plan régional de déplacement qui — s'il en fut question pendant plusieurs années et bien que vous ayez voulu, monsieur le ministre, en quelque sorte en faire l'événement de votre rentrée politique — passe quasi inaperçu parmi la population. Quant aux quelques intéressés par ce plan, il apparaît qu'ils se retrouvent rapidement démotivés par le parcours que leur impose cette enquête dite publique.

Les citoyens se posent sans doute la question du statut même du plan IRIS. Sera-t-il véritablement contraignant ? Quelle signification revêt-il ? Quelles seront ses répercussions sur le terrain ? Ses conséquences seront-elles uniquement indicatives ou permettront-elles de véritables améliorations en matière de déplacement ? Il faut dire que les Bruxellois ont sans doute été quelque peu échaudés par ce qu'ils entendent des traitements infligés au PRD ou simplement par les entorses fréquentes infligées ces derniers mois aux procédures démocratiques qui permettent aux citoyens de se prononcer.

Un petit mot encore au chapitre des procédures avant d'entamer le fond de la question. J'ose espérer que c'est le Gouvernement tout entier qui adoptera ce plan, et non le seul ministre des Transports, qu'une publicité digne de ce nom sera faite des remarques adressées au plan et qu'on assistera enfin, en quelque sorte à une nouvelle déclaration du Gouvernement en matière de déplacement, peut-être à l'image du plan emploi que le Gouvernement a rédigé, en espérant seulement que ladite déclaration soit plus crédible que ce dernier.

Etant donné que le débat est aujourd'hui entamé au sein de cette Assemblée, je me permettrai quelques remarques et questions précises quant au fond de ce plan.

Ainsi le Plan ne semble parler que des déplacements dits économiques, c'est-à-dire ceux qui sont réalisés aux heures de pointe, négligeant les loisirs et autres déplacements qui composent sans doute une partie non négligeable des déplacements des Bruxellois, bien plus que ceux des navetteurs. Il est pourtant important de développer ces transports publics qui, bien souvent, sont ceux que les adeptes des voitures utilisent le week-end pour leurs loisirs et d'encourager les automobilistes à utiliser plus fréquemment ces transports.

Il n'est également pris en compte que les transports mécanisés.

La modération des déplacements en voiture est sans nul doute évoquée, mais sans réelle volonté puisque des actions très concrètes ne sont pas envisagées. Ainsi, le Plan ne parle pas de limiter le stationnement hors voirie en modifiant la fameuse circulaire De Saeger attribuant un certain nombre de places de parking.

Et il faut bien avouer que les objectifs de réduction des déplacements en voiture sont peu ambitieux : les 6 % prévus sont bien trop insuffisants pour modifier la qualité de la vie en ville.

Car c'est de la qualité de vie en ville qu'il faut parler quand on évoque les déplacements et là, au travers des enjeux définis par le plan, on ne prend pas assez en considération les problématiques liées à la santé et à la sécurité.

La réduction de la pollution de l'air, du bruit, les économies d'énergie ont disparu du plan initial ; or elles font directement partie du débat et sont — une émission comme celle d'« Envoyé spécial » il y a deux semaines en France l'a démontré — l'un des enjeux majeurs de cette fin de siècle.

On assiste, dans le même registre, à un effet pervers : l'absence de RER devient un alibi pour ne pas limiter la circula-

tion automobile. Vous l'aviez même évoqué récemment lors d'une interview, monsieur le ministre, lorsque vous émettiez votre avis sur l'opération de la ministre verte française, Dominique Voynet, visant à diminuer le nombre de voitures en ville. D'après vous une telle opération serait impensable à Bruxelles parce qu'il n'y a pas de RER et que des milliers de francophones de la périphérie ne pourraient pas rejoindre leur lieu de travail. Que des centaines de milliers de Bruxellois soient asphyxiés par la pollution des automobiles vous laisserait-il indifférent ?

Le chapitre RER manque également de chiffres précis et semble être le bon prétexte pour reporter sur d'autres instances de pouvoir les responsabilités d'un certain immobilisme. Or, le plan pourrait déjà envisager une ébauche de RER à moindre coût et plus rapidement réalisé, qui verrait l'amélioration de la ligne 26, la réaffectation de certaines petites gares bruxelloises ; or les gares de la ligne 26 ne sont même pas prises en compte pour l'accessibilité par les transports en commun bruxellois.

On peut également se demander pourquoi des données de 1991 n'ont pas été réactualisées et pourquoi, par exemple, on ne tient pas compte de projets récents comme le terminal TGV à Haren dont on a déjà débattu dans cette enceinte. Du côté des estimations pour 2005, il me semble que certaines données n'ont pas été envisagées. A-t-on, par exemple, considéré l'incidence sur les déplacements de modifications sociologiques comme l'augmentation du chômage ou la réduction du temps de travail, ou encore la place plus importante du télé-travail qui aurait pour conséquence moins de déplacements de la part des travailleurs ?

Au chapitre des actions sur les transports en commun, on ne trouve pas d'objectifs chiffrés ou de délais de réalisation.

D'autres carences sont observées dans le plan Iris. Ainsi, au chapitre des transports en site propre, on oublie le tram. Il n'est rien dit en ce qui concerne l'urbanisme local qui a pourtant des incidences directes sur les déplacements ; pensons par exemple à la gestion des trottoirs.

Les questions de tarification — et on sait comme cette question a fait débat cet été — ne sont pas abordées, ni leurs conséquences sur les transports en commun.

Au chapitre des compétences fédérales, il n'est pas fait mention des moyens fiscaux comme les taxes et accises. Ce sont pourtant des moyens d'action sur les modes de déplacements.

Trop peu de place est laissée à la problématique spécifique des enfants et de leur sécurité routière, de l'utilisation des transports en commun par leurs enfants et les jeunes, alors que ce thème est prioritaire aux yeux de nombreuses associations, dont la Ligue des Familles, et que les jeunes sont certainement des clients non négligeables pour nos transports en commun.

Pour reparler du stationnement et des parkings qui sont les éléments à traiter en premier lieu si on veut réellement freiner la circulation automobile en ville, on peut se demander s'il faut réellement des parkings de transit en ville, sachant de toute façon que les 8 460 places prévues seront dérisoires et ne régleront pas le problème. Quant aux 4 400 voitures en stationnement sauvage, quelles mesures seront prises pour enrayer ce fléau ?

Je terminerai aujourd'hui par la problématique du vélo, en observant que les 29 000 déplacements à vélo prévus pour 2005, soit 5,4 % du volume total des déplacements, sont loin d'être un chiffre ambitieux et que ce chiffre est même en totale contradiction avec le PRD et la résolution votés à l'unanimité par notre Assemblée, l'an dernier. Ferait-on dans ce domaine « roue arrière » ?

J'aurais même tendance à croire que c'est le plan tout entier qui manque d'ambition, mais il ne sera bien sûr que l'outil d'un ministre et c'est donc de sa part que nous devons exiger

l'application d'un plan volontaire de réduction de la circulation automobile en ville et d'amélioration des transports publics et des déplacements à pied et à vélo. (*Applaudissements sur les bancs ECOLO.*)

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

**Mme Françoise Dupuis.** — Monsieur le Président, monsieur le ministre, chers collègues, j'ai un peu hésité avant de monter à cette tribune, parce que je suis partagée entre deux sentiments.

Le plan Iris était attendu, il est là. C'est donc un sujet de satisfaction.

La planification est élaborée, le document est agréable, les cartes sont superbes, mais la lecture n'en est pas toujours évidente pour un profane, loin s'en faut !

Il est intéressant que le débat soit ouvert, mais je ne dispose pas des lettres des uns et des autres pour me permettre de remonter à l'histoire de la planification au sein de ce Conseil. Je dirai donc encore une fois des choses peut-être un peu simples.

Tout le problème d'une planification tient en deux points : la planification correspond-elle aux objectifs que l'on s'est proposé de quantifier ? A-t-elle orchestré, mis en modèle, opérationnalisé l'ensemble des moyens nécessaires ?

J' imagine que nous aurons réponse à ces deux questions lorsque le débat sera terminé, mais il faut au moins les poser.

Je dirai un mot de la procédure de consultation, mais ce n'est pas mon interrogation principale. Apparemment, le document qui est distribué, notamment par l'intermédiaire des communes, ne serait pas le plan lui-même, mais une synthèse destinée au grand public.

Ce procédé peut en effet permettre des consultations préalables, sur la base de documents en principe plus accessibles à la lecture et l'analyse que les plans proprement dits, qui présentent souvent un caractère très technique.

La consultation, si j'ai bien compris, n'est pas une enquête, mais est destinée à fournir au ministre matière à finaliser ses priorités. Ce procédé est utilisé dans d'autres types de consultations — je pense aux plans communaux de développement — et peut permettre d'élaborer progressivement un dossier qui reflète en nuance les différents intérêts en jeu.

Ma question de procédure est donc simple : une fois les avis collectés, le ministre entend-il procéder à une enquête publique de type classique ? Sous quelle forme a-t-il l'intention de finaliser ce plan ?

Notre seconde préoccupation, de loin la plus importante, concerne l'articulation de ce plan avec les autres instruments de planification, le plan régional de développement, bien sûr, mais aussi les différents plans communaux de développement.

La superposition de ces plans dans le temps et dans la géographie est un peu déroutante, de même que les différents modes de consultation.

Il appartiendra évidemment aux responsables politiques locaux d'être particulièrement attentifs à ne pas voir détricoter les acquis de la consultation locale. Pour ce qui nous concerne, nous sommes particulièrement soucieux de retrouver dans les plans des déplacements le prolongement qu'on pouvait attendre des objectifs en matière de mobilité définis dans le plan régional de développement.

Dans les deux cartes jointes au document de synthèse, on retrouve évidemment exclusivement la problématique circula-

toire, là où — je le rappelle — le PRD, à travers l'aménagement global de l'espace public, projetait une vision urbanistique d'embellissement de la ville et particulièrement de ses quartiers défavorisés.

Pour ce qui concerne la carte des voiries, on retrouve pêle-mêle

— des voiries qui ont déjà été aménagées, telle l'avenue de Tervueren ou le gulet Louise;

— des voiries dont le réaménagement est en voie d'exécution, notamment par le biais de l'accord de coopération avec l'Etat fédéral;

— des voiries dont le réaménagement ne semble pas revêtir de caractère prioritaire pour les Bruxellois, comme la Drève de Lorraine, mais qui, je vous le concède, se trouvaient dans le PRD;

— des voiries dont le réaménagement était considéré comme prioritaire par le PRD et qui sont passées à la trappe; je citerai la chaussée de Ninove après la place de la Duchesse ou encore la chaussée de Louvain.

Par ailleurs, ce qui relève du simple entretien, et donc de la gestion du quotidien, quelle que soit l'importance qu'elle revêt à terme, peut-il être traité comme information de la même manière que ce qui influe directement sur l'amélioration de la mobilité et relève de la vision prospective ?

Je suis tentée de demander des clefs de lecture supplémentaires.

Pour ce qui concerne la carte des transports publics, les socialistes retrouvent plus nettement les priorités du PRD, ce dont ils se réjouissent. Ils sont donc moins critiques, même s'ils sont un peu perturbés par les sites propres dont M. Michel a également parlé. En effet, ceux-ci sont rendus trop vulnérables à notre goût par un mode de différenciation assez faible. Mais, comme M. Cornelissen, je pense qu'une grande ligne blanche suffit quand on a la volonté.

J'en arrive à une question qui n'est pas un piège mais qui peut comporter des développements. Il s'agit des projets d'extension du tram au boulevard du Souverain et au parc du Cinquantenaire. Ces extensions, par ailleurs, bienvenues en tant que telles — il n'y a aucune raison de ne pas prendre le tram à cet endroit —, ne devraient pas être réalisées au détriment d'autres lignes et devraient évidemment être compatibles avec les capacités d'exploitation de la STIB en regard des moyens budgétaires dont elle dispose. Je suis persuadée que vous pourrez me rassurer sur ce point.

Je manquerais à tous mes devoirs, vue la proximité du débat budgétaire, si je ne m'inquiétais pas de la budgétisation de l'ensemble des priorités du plan, qu'il s'agisse des investissements en voirie ou en transports publics.

La synthèse qui nous est présentée dans le cahier particulier et qui est évidemment destinée à une large consultation renseigne des ordres de grandeur mais nous serions heureux, monsieur le ministre, que vous nous fournissiez un détail prévisionnel plus approfondi de cette budgétisation.

Monsieur le ministre, je voudrais faire une suggestion, si toutefois elle est possible, car j'ignore dans quel type de procédure je m'inscris. Nous avons déjà eu avec vous une discussion approfondie en commission de l'Infrastructure, il y a quelques mois, discussion dont il n'a d'ailleurs pas été fait rapport à cette Assemblée.

**M. Hervé Hasquin**, ministre de l'Aménagement du Territoire, des Travaux publics et du Transport. — Permettez-moi de

vous interrompre, madame, pour préciser qu'il existe un rapport d'une quarantaine de pages et qui est le résultat de ces séances de Commission. Par ailleurs, j'avais demandé que paraisse devant la Commission un représentant de l'administration chargé de faire un exposé détaillé. Je crois me rappeler que le bureau de l'Assemblée avait estimé qu'en raison du coût trop élevé, il était inutile d'imprimer la totalité du rapport. Donc, le document qui a été distribué à l'ensemble des parlementaires comporte les exposés que j'ai présentés ainsi que les questions et réponses en commission. L'exposé fait par l'administration avec force détails, plans et schémas, lui, n'a pas été reproduit. J'insiste sur ce point.

**Mme Françoise Dupuis.** — Puis-je alors faire une suggestion au bureau ?

Puisque notre Commission avait commencé à débattre de ces projets, l'on pourrait imaginer qu'une nouvelle réunion y soit consacrée, à la lumière des précisions qui seront apportées et, bien entendu, des résultats qui seront fournis par la consultation. Même si je ne sais pas comment on peut s'inscrire dans une telle procédure, il est clair qu'on ne peut s'arrêter ici. Je ne souhaite pas émettre des critiques dans le vide. Un processus de consultation est lancé et je ne cache pas qu'un certain nombre de choses nous inquiètent car nous aimerions éviter tout dérapage, car nous, monsieur Michel, nous sommes attachés aux quartiers défavorisés et aux transports publics.

Les formules initiales sont développées d'une certaine manière et il faut envisager, s'il y a des réactions à la consultation, ce que vous serez amené à en faire.

Pour terminer, je voudrais poser une question très précise qui est une réflexion à partir des discussions en commission. En effet, monsieur le ministre, vous nous avez fait part en commission des résolutions prises par la conférence des bourgmestres en ce qui concerne divers problèmes de stationnement. Plusieurs solutions auraient été décidées, dont le stationnement des poids lourds sur le site de Tour et Taxis et le stationnement des autocars de touristes sur le site de Mabru, le marché. Pouvez-vous nous dire si ces solutions ont été mises en œuvre et, dans l'affirmative, quels en seraient les premiers résultats ? Ce serait un scoop. (*Applaudissements sur les bancs socialistes.*)

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

**M. Denis Grimberghs.** — Monsieur le Président, monsieur le ministre, chers collègues, j'essaierai d'être assez bref, ayant bien entendu ce matin notre maître d'école rappeler ce qu'il entend par un bon devoir. Je me limiterai donc à quelques remarques et suggestions complémentaires.

Une fois de plus, je ne puis qu'être d'accord sur un certain nombre de remarques, notamment celles de M. Cornelissen qui souligne le manque de radicalisme des solutions envisagées tant en matière de stationnement qu'en matière de sites propres. Permettez-moi de faire à cette tribune une suggestion. Cessons de débattre de la hauteur des sites propres ! A mon avis, on pourrait les « sous-baisser ». Ils seraient plus visibles et nous pourrions ainsi discuter de la question de savoir s'il faut envisager trois, quatre, voire dix centimètres vers le bas et non plus vers le haut !

En réalité, je suis monté à cette tribune pour souligner un certain nombre d'éléments, indépendamment du débat sur la valeur du document. Permettez-moi cependant d'ajouter un point à ce débat et à l'intervention de M. Harmel. En effet, j'ai été étonné par l'intervention du président du groupe socialiste car j'avais compris que ce document concernait les priorités d'actions du Gouvernement. M. Harmel en a déjà fait mention, mais je voudrais souligner à ce stade de la discussion que

j'imaginai que le Gouvernement avait approuvé ce document avant qu'il ne soit soumis à l'enquête publique. Maintenant, je ne suis plus sûr que ce soit le cas et j'aimerais qu'on nous dise ce qu'il en est.

Je voudrais centrer mon intervention sur la problématique du RER et les solutions concrètes proposées, et aborder rapidement la facture de ce qui nous est proposé. Incontestablement — cela me paraît parfaitement justifié, loin de moi l'idée de critiquer la chose — le RER apparaît comme le maître-achat des solutions proposées dans le plan Iris. Je renvoie ceux qui ont eu le temps de parcourir le document à un excellent tableau figurant à la page 57.

On y découvre que, globalement, on ne s'attend pas à une forte augmentation de la fréquentation des transports publics de la STIB, malgré l'importance des investissements réalisés, notamment pour compléter le réseau métro. Sept mille voyageurs supplémentaires à l'heure de pointe du matin, ce n'est pas énorme. On ne s'attend pas non plus à une augmentation de la fréquentation des transports De Lijn et TEC mais, au contraire, à une légère diminution à l'horizon 2005. En fait, tous les espoirs reposent globalement sur la réalisation du RER puisque sur le réseau actuel de la SNCB, on prévoit même une diminution de fréquentation, peut-être parce qu'on globalise l'offre avec le RER. Bref, si l'on additionne la diminution de fréquentation du réseau SNCB et l'augmentation escomptée du RER, on en arrive au total à plus de 75 000 personnes que l'on espère voir utiliser tous les matins le RER pour rejoindre la ville et ainsi diminuer la pression automobile. D'où ma suggestion, déjà esquissée par M. Harmel lors de son intervention.

En commission nous nous étions efforcés de fournir un travail sérieux et de qualité — j'ai encore en mémoire l'excellent rapport de M. Cornelissen — de manière à présenter le 15 mai 1996 une recommandation adoptée par l'ensemble des groupes de ce Conseil. Cette recommandation étant assez étayée et complète, il me semble qu'il devient urgent de vérifier ce qu'il en est advenu. Qu'a-t-on fait, que reste-t-il à faire et qui s'en chargera ? Il me paraît impossible, comme viendra peut-être le faire à cette tribune M. Hasquin dans quelques instants, de continuer à prétendre que c'est la faute du Gouvernement fédéral. Il faut arrêter ces lamentations. Si nous voulons tous soutenir cette priorité, il faudra veiller à mieux conjuguer nos efforts et faire un certain nombre de propositions. Il en existe d'assez concrètes, y compris la prise en charge de l'exploitation de la ligne 26. Arrêtons de jouer sur des délais ridicules en termes d'exploitations. On en arrive à dire que la SNCB placera les contrôles data pour permettre aux gens en possession d'une carte de tram, de fréquenter la ligne 26 ...

On attend un an ou deux, puis on place un appareil dans un sens de circulation. L'organisation de l'exploitation de la ligne 26 est assez ridicule. Pour ne pas être trop long, je me limiterai à citer cet exemple.

Il paraît, monsieur le ministre, que vous avez déclaré que, pour l'instant, le transport public était quasi inexistant dans notre région et que le transfert modal radical vers celui-ci était pratiquement impossible. Les journalistes se sont peut-être trompés, mais c'est en tout cas ce que beaucoup de gens ont compris.

Cette ligne est d'une performance absolue. Il est impossible, à moins de se déplacer en hélicoptère, d'effectuer en sept minutes le trajet Mérode-Saint-Job. Même le week-end, lorsque tout est dégagé, il n'est pas possible d'aller aussi vite en auto. Il n'y a pas de ring, pas de possibilité de ceinture dans le sud de Bruxelles. Comme elle existe en transport en commun, exploitons cette possibilité. Elle est complémentaire du réseau de transport public et on l'exploite avec des moyens de misère.

J'en viens à ma question relative aux propositions concrètes. Le ministre a déjà indiqué tout à l'heure que si l'arrêt TGV

n'était pas localisé à l'endroit où il devrait l'être, il s'agissait d'un problème d'actualisation puisque le 7 août dernier, sur instruction du ministre Hasquin, un certificat d'urbanisme a été délivré à Tucrail et à la SNCB pour la réalisation du deuxième terminal sur le site de Schaerbeek-Formation.

Il ne s'agit pas de savoir, monsieur le ministre, si on a mal « crayonné » sur de belles cartes. Il s'agit de savoir si la réflexion écrite — un erratum aurait suffi — contient des éléments sur les moyens de rejoindre le site que vous envisagez de développer de manière importante. Comme vous l'avez dit, c'est votre responsabilité et votre choix. Vous savez ce qu'il faut faire et vous l'avez rappelé tout à l'heure pour Bruxelles 2000. Que viennent faire tous ces comités d'habitants, ces parlementaires qui vous interpellent aussi tard pour discuter de sujets que vous connaissez ? De grâce, lorsque vous sollicitez l'avis des habitants, expliquez-leur comment vous envisagez, puisque vous l'avez imaginée tout seul, la possibilité de rejoindre en voiture et en transport en commun le site de Schaerbeek-Formation.

Aujourd'hui encore des voiries arrivent au Dobbelenberg pour réaliser un parking de dissuasion prévu dans le PRD. J'y suis personnellement favorable, mais il est évident que si vous envisagez d'aller jusqu'à Schaerbeek-Formation, il faut quelque peu dépasser ce site. Les voiries à créer doivent donc aller un peu plus loin. Toutes ces infrastructures représentent un coût important et il serait assez logique d'y penser.

La situation est plus grave en ce qui concerne les transports en commun. La facture est déjà très élevée et si l'on doit consentir des efforts importants pour rejoindre en transports en commun le site de cette nouvelle gare, qui pourrait devenir la plus importante de Bruxelles et du réseau SNCB, il faut la mettre en liaison avec le centre urbain, comme nous l'avons évoqué au mois de juillet, en fin de session. Je n'étais nullement d'accord avec votre solution, mais j'ai bien senti que vous ne changeriez pas d'avis. Si vous souhaitez que cela se passe à cet endroit, dites-nous comment s'effectuera la liaison avec le centre urbain. C'est à mon sens un sujet suffisamment important pour que les Bruxellois ne soient pas bernés dans une enquête publique dans laquelle cette solution n'est même pas prise en considération.

Par ailleurs, il semble qu'à votre estime le meilleur moyen de rejoindre l'AZ-VUB soit le métro et plus précisément la prolongation métro d'Amandier vers l'AZ-VUB. C'est votre choix; je ne l'approuve pas mais, peu importe, les Bruxellois devraient pouvoir se prononcer sur votre choix. La carte prévoit toujours la solution tramway. J'ai posé la question de savoir si le Gouvernement avait été amené à remettre son avis sur le projet de plan. Peut-être est-ce le Gouvernement qui vous a fait faire marche-arrière, mais je ne pense pas que ce soit le cas. Je pense que les choses sont organisées de telle façon qu'il importe peu, à vos yeux, de faire part de vos projets aux citoyens et de leur en expliquer les conséquences. On laisse filer un débat, important certes, sur la base de notes scientifiques fort bien faites, mais dans lesquelles on ne détermine pas de manière suffisamment claire les choix politiques afin que les citoyens puissent véritablement se positionner à leur égard.

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

*(De heer Jan Béghin, eerste ondervoorzitter,  
vervangt de heer Armand De Decker, Voorzitter,  
in de voorzitterszetel)*

Par ailleurs, comme l'a signalé M. Cornelissen, pour tout ce qui relève de la politique en matière de stationnement, la phrase reprise à la page 73 et qui porte, si j'ai bien compris, sur la révi-

sion de la circulaire De Saegher, est un modèle du genre en matière de langue de bois !

J'en viens brièvement à la planification budgétaire. Je ne reprendrai pas l'ensemble du débat qui pourrait être initié à partir de la programmation budgétaire. Cependant, monsieur le ministre, je souhaiterais revenir sur le coût des travaux relatifs à la prolongation vers Erasme. A plusieurs reprises, devant cette même assemblée, vous avez évoqué le chiffre de 2,6 milliards, sans tenir compte de mes objections en ce qui concerne le fait qu'initialement, 4 milliards avaient été avancés. Aujourd'hui, il n'est déjà plus question de 2,6 milliards. La petite note de synthèse, que vous avez certainement lue, monsieur le ministre, annonce 3,756 milliards pour l'infrastructure relative à la prolongation vers Erasme, et ce compte non tenu du coût du matériel roulant. Ce chiffre se rapproche davantage des 4 milliards envisagés au moment où vous avez donné votre autorisation pour ces travaux. Nous pouvons d'ailleurs nous attendre à ce que ce montant augmente encore, puisque les pronostics établis par l'administration en la matière le sont rarement au franc près ! *(Applaudissements sur les bancs PSC.)*

**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, à l'heure où un parti de l'opposition connaît de tels tremblements, une telle houle, je suis fort honoré qu'il puisse consacrer tant de temps au plan que j'ai eu l'occasion de présenter à la population et à l'ensemble de nos parlementaires. Je suis flatté de pareille marque d'intérêt !

A l'occasion des questions qui m'ont été posées, je souhaiterais dresser un rapide état des lieux en ce qui concerne une série de réalisations soit terminées, soit en cours, et en ce qui concerne certaines options qui apparaissent dans les documents qui vous ont été soumis. J'insisterai à nouveau sur un point que j'ai eu l'occasion de préciser lors de l'intervention de M. Cornelissen, si j'ai bonne mémoire, à savoir que, pour des raisons qui me restent toujours mystérieuses, l'impression et la reproduction d'un certain nombre de documents ont pris beaucoup plus de temps que prévu initialement. C'est ainsi qu'un certain nombre de prévisions annoncées en juin, en août et encore en septembre n'ont pu apparaître de façon explicite dans les documents, alors qu'en principe, l'impression de ceux-ci aurait dû se terminer en avril ou en mai. Il y a donc un décalage entre la situation que l'on connaissait au moment de l'impression des documents et celle qui existe aujourd'hui.

Après cette précision, je ferai le point sur l'avancement de la mise en œuvre du plan IRIS des déplacements, particulièrement par rapport aux neuf axes stratégiques qui y sont développés. En ce qui concerne les structures urbaines, la matière a été traitée au niveau du Plan régional de Développement. Elle sera précisée dans le Plan régional d'Affectation du Sol, actuellement en préparation.

Les actions en matière de transports en commun ont été les suivantes :

— Pour le RER, la recherche d'un financement et d'une structure d'exploitation est en cours; le ministère fédéral des Communications et de l'Infrastructure a introduit une demande de certificat d'urbanisme pour la réalisation d'une liaison entre le site Josaphat et la halte SNCB « Schuman ». Elle est en cours d'instruction;

— Pour le programme VICOM, les sites spéciaux franchissables ont été construits avenue Princesse Elisabeth, à Schaerbeek, et avenue de la Reine, à Schaerbeek et Bruxelles. Les travaux ont débuté avenue du Parc et avenue Wielemans-

Ceuppens à Forest; un permis d'urbanisme est délivré pour un site franchissable rue des Palais, place Liedts et avenue Rogier, à Schaerbeek; un permis est délivré pour une bande bus à contresens dans la rue de Trève et une demande de permis est en cours d'instruction pour un site spécial franchissable, rue de la Régence.

La télécommande des feux lumineux par les trams a été étendue à l'avenue de Tervueren et au boulevard Lambermont, tandis qu'un essai est en cours sur la ligne 71 pour les autobus. Le site propre pour autobus est achevé avenue Marcel Thiry, tandis que des aménagements sont en cours rue de la Putterie face à la gare centrale, point de contact principal entre la SNCB et le réseau urbain.

Le renouvellement des voies se poursuit à une cadence accélérée, afin de rattraper le retard enregistré sous les législatures antérieures. La chaussée de Neerstalle a, quant à elle, été complètement réaménagée en tenant compte des études réalisées pour améliorer la vitesse commerciale des nombreuses lignes de tram et de bus qui la parcourent.

— Pour ce qui est du métro, un financement fédéral à concurrence de 100 % pour la station Heysel, de 75 % pour le tronçon Heysel-Roi Baudouin, de 49 % pour le tronçon Bizet-CERIA et pour le bouclage de la Petite Ceinture a été obtenu; le certificat d'urbanisme pour l'extension Bizet-Erasme a été délivré en août 1997, celui du bouclage est en cours d'instruction.

L'appel à la concurrence pour construire la station de métro La Roue est lancé et doit aboutir, cette année encore, à la désignation de l'adjudicataire. La station Heysel dans sa version « définitive » sera mise en service le 18 novembre 1997. Ce même jour, les fréquences seront fortement augmentées sur la ligne 1 en fin d'heure de pointe du soir et en début de soirée, afin de répondre à la demande pressante des clients de la STIB. Vingt-cinq voitures supplémentaires ont été commandées en 1997 pour renforcer la capacité du métro et permettre l'exploitation des extensions, tandis que 60 nouveaux bus remplaceront bientôt les bus les plus anciens de la STIB dont l'âge dépasse les vingt ans.

En janvier, le Conseil d'administration de la-STIB devra également se prononcer, à ma demande, sur l'achat de 70 minibus, c'est-à-dire des bus de dimension moindre pour répondre à des demandes plus spécifiques en région bruxelloise. A mes yeux, cela constitue une priorité.

Par ailleurs, l'extension du tram 55 vers le fond de Calevoet a été décidée, tandis que celle du tram 94 vers Herman-Debroux vient d'entrer dans la phase de l'étude de faisabilité.

Mon collègue, le secrétaire d'Etat Eric Tomas, a pris des initiatives pour promouvoir l'utilisation combinée des taxis et des transports en commun, tandis que de mon côté, à la suite de réunions de concertation, je faisais prendre des mesures par le Gouvernement fédéral afin que les taxis puissent emprunter les sites propres franchissables; c'est possible depuis le 1<sup>er</sup> octobre 1997. A cet égard, vous n'ignorez pas que les taxis sont beaucoup moins nombreux à Bruxelles que dans la plupart des autres grandes villes. Il était donc judicieux d'enfin leur permettre d'utiliser un certain nombre de sites propres, comme c'est le cas dans d'autres villes européennes. C'est chose faite depuis quelques jours.

Dans la foulée, les dispositions pour rendre les ronds-points prioritaires à l'anneau ont été prises.

La présence de policiers aux carrefours s'est également accrue sous mon impulsion. C'est ainsi que des contrats de mobilité ont été conclus avec les communes d'Ixelles, Schaerbeek, Ganshoren, Uccle, Saint-Josse-ten-Noode, Etterbeek et Auderghem.

La ville de Bruxelles vient d'engager des actions pour lutter contre le stationnement sauvage sur une série d'axes nommés axes rouges, initiative que j'appelle de mes vœux sur l'ensemble du territoire régional, tant l'incivisme de certains produit des nuisances envers un grand nombre de citoyens, de commerçants et d'entreprises. Cette initiative de la Ville de Bruxelles est en partie le résultat de réunions que j'ai eu l'occasion de tenir avec la Conférence des bourgmestres à de nombreuses reprises. J'avais fait allusion à toute une série d'options en matière de politique de stationnement et de contrôle de parking en commission parlementaire. J'avais eu l'occasion de détailler tous ces points. Ils sont à la disposition des parlementaires dans le rapport de la commission qui leur avait été transmis voici quelques mois.

Avec la conférence des bourgmestres, j'ai mené une série de réunions destinées à mettre au point une stratégie commune de gestion du stationnement tant en matière d'offres que de tarification. C'est ainsi qu'un emplacement pour stationner les cars a pu être trouvé. Je réponds ainsi à la question qui m'a été posée: AMABRU fonctionne et a manifestement donné satisfaction cet été aux autocaristes étrangers.

J'insiste sur la nécessité de créer des emplacements pour les livraisons et d'y associer un contrôle sévère. Bien que cette matière soit communale, chacun doit y être attentif, la survie des commerces dans certains noyaux commerciaux dépendant de leur accessibilité.

En ce qui concerne l'aménagement pour les poids lourds du site de Tour et Taxis, si un certain nombre d'accords sont intervenus, une hésitation persiste et la discussion se poursuit sur le choix de l'emplacement définitif.

La circulation des piétons fait l'objet d'une attention particulière non seulement aux points de correspondance de transports en commun, comme en témoignent les aménagements récents, en cours ou programmés, aux gares Centrale, du Nord et du Midi, aux haltes d'Etterbeek, de Saint-Job et à l'arrêt Bailli, mais également tous les aménagements régionaux.

Les itinéraires cyclables progressent. Les premiers tronçons sont aménagés avenue de Tervueren et avenue de Roodebeek. Une demande de permis d'urbanisme est à l'instruction pour l'itinéraire 13. Le permis pour Etterbeek, Schaerbeek et Woluwé-Saint-Lambert sera délivré dans les prochains jours, sauf celui de Bruxelles venant en fin d'année seulement. L'itinéraire 1, qui concerne Uccle, est en cours d'étude.

Dans le cadre du plan marchandises, les négociations sont en cours pour créer une aire de stationnement pour camions; j'y ai fait allusion tout à l'heure à propos du site de Tour et Taxis.

L'aménagement d'espaces publics fait également l'objet de ma préoccupation permanente. J'en veux pour preuve la restructuration du boulevard Jacqumain. Voyez également la mutation des abords de la gare du Nord et vous verrez dans les prochains mois une évolution sensible autour de la gare du Midi.

J'y ai fait allusion à l'occasion d'un autre débat: j'ai lancé le concours international d'architecture « les Sentiers de l'Europe » pour requalifier les espaces publics dans le quartier européen en synergie avec la Commission européenne. L'accent est mis sur la qualité des aménagements ainsi que sur la sécurité et le confort des piétons. Je crois que les promenades pédestres intéressaient beaucoup Mme Huytebroek; voilà notamment le genre d'initiatives actuellement à l'étude.

En matière de collaboration entre les différentes sociétés régionales de transports en commun, l'intégration tarifaire se négocie et doit, enfin, aboutir sous peu à des actions concrètes.

Le Gouvernement a par ailleurs introduit et répété à plusieurs reprises une demande d'augmentation de l'enveloppe

de 2 milliards de francs accordée par l'Etat dans le cadre de l'accord de coopération.

J'en viens à l'un des aspects soulevés par M. Harmel. Tel qu'il vous a été soumis, le plan intègre évidemment toute une série d'études qui ont été faites sous la précédente législature et qui ont été complétées par de nouvelles études qui se sont déroulées en 1996-1997, par un certain nombre de choix politiques qui ont déjà été faits par le Gouvernement et enfin — j'insiste sur cet aspect qui semble vous échapper — par de substantielles modifications du PRD indicatif sur lesquelles nous étions d'accord au sein du Gouvernement voici à peu près un an; mais, si j'ai bonne mémoire, ces modifications ne sont parues au *Moniteur belge* que voici une quinzaine de jours. Les délais entre la décision définitive du Gouvernement — prise en mars 1997 — et la parution au *Moniteur belge* sont un peu longs, c'est le moins que l'on puisse dire. Mais je tiens à souligner que les modifications intervenues dans le PRD indicatif tenaient déjà compte de toute une série de choix qui se retrouvent dans les cartes et plans qui vous ont été soumis.

Je voudrais encore dire à M. Harmel que, s'il estime que le plan IRIS des déplacements est un calque du PRD, j'aurais tendance à lui répondre que c'est en partie l'inverse. En effet, je lui rappelle que le volet mobilité du PRD s'est bien basé, lors de son élaboration en 1994, sur l'embryon de plan IRIS existant à l'époque. C'est la raison pour laquelle il y a des ressemblances. Ce pré-plan IRIS se basait sur les projections connues à ce moment-là. Elles ont été revues après l'enquête publique relative au PRD. Il a donc fallu actualiser le plan IRIS. Ce plan de déplacements a été présenté il y a un an en commission de l'Infrastructure du Conseil régional en tenant compte du PRD pour quantifier et localiser les différents acteurs susceptibles d'engendrer les flux de déplacements. Divers scénarios ont été analysés ensuite en matière de RER — notamment une proposition d'amélioration de celui présenté par le Syndicat d'études pour le RER, dit scénario SOFRETU — et en matière d'extension du métro, conformément à la déclaration gouvernementale. Il s'agit donc d'un plan mis à jour et s'inscrivant dans la politique régionale. A sa lecture, vous constaterez que cette quantification existe et répond bien aux impositions du PRD.

Vous me demandez quels sont les signes de la priorité que j'accorde aux déplacements à pied, à bicyclette, en transport en commun ou en taxi ?

L'énumération que j'ai faite en réponse à la question de M. Michel démontre à souhait que nous sommes actifs et volontaristes en la matière. Quant à dissuader l'usage de la voiture, je tiens à préciser que je ne prendrai des mesures qu'en corollaire à des améliorations substantielles de la mobilité alternative. J'entends par là, la réalisation d'alternatives crédibles comme le RER, le métro et les renforcements des fréquences sur les axes les plus fréquentés des transports publics. Cette réalisation va commencer de façon très substantielle avec le métro à partir du 18 novembre puisque, je le rappelle, l'heure de pointe dans les transports publics à Bruxelles s'arrête encore aujourd'hui à 18 heures. Cela peut paraître étonnant mais c'était comme cela à la STIB. C'est comme si nous retournions 25 ans en arrière et comme si la sociologie du travail n'avait pas évolué, alors que de nombreuses modifications sont intervenues récemment notamment dans les organigrammes de la STIB; depuis lors, la STIB a davantage répondu aux instructions du ministre qui — il convient de le reconnaître — depuis un an et demi, demandait qu'un certain nombre de modifications soient apportées.

**M. Denis Grimberghs.** — Qui est le chef ?

**M. Hervé Hasquin,** ministre de l'Aménagement du Territoire, des Travaux publics et du Transport. — Moi ! (*Rires.*) Il a

fallu attendre un certain temps, mais je rends hommage aux personnes qui assument de nouvelles responsabilités au sein de la STIB et qui ont compris que cette société était tout d'abord au service de la clientèle, ce qui n'est pas toujours évident dans la culture de l'entreprise.

J'ose espérer qu'un certain nombre de réalisations récentes — encore impossibles à obtenir il y a un an — comme l'opération Vélo-Métro, l'opération des Eurobus qui va démarquer incessamment dans le quartier européen ainsi que l'amélioration des fréquences. J'ai le sentiment qu'un certain nombre de choses sont en train de bouger, mais il est vrai que, parfois, les pararégionaux sont de très lourdes machines qui ont le sentiment d'avoir l'éternité pour elles à la différence des ministres qui, bien sûr, ne font que passer.

**M. Jean-Pierre Cornelissen.** — Il y a peut-être des statuts à adapter.

**M. Hervé Hasquin,** ministre de l'Aménagement du Territoire, des Travaux publics et du Transport. — J'y pense sérieusement, monsieur le membre du Comité de direction.

**Mme Françoise Dupuis.** — Si on vous rétorque plus tard que vous l'avez dit, ne répondez pas que vous ne l'avez pas dit !

**M. Hervé Hasquin,** ministre de l'Aménagement du Territoire, des Travaux publics et du Transport. — Non, j'assume la totalité des propos tenus dans cette enceinte parlementaire.

La consultation est organisée de manière à ce que chacun puisse émettre un avis sur le plan. Le PRD stipule en effet que « le plan régional de déplacement dont l'élaboration est en voie d'achèvement, sera arrêté après qu'il aura été soumis à la consultation publique. Il indiquera clairement les objectifs quantifiés d'augmentation des modes de déplacement prioritaires et, par conséquent, de diminution des navettes automobiles internes et externes » (Lignes Forces, chapitre 13, paragraphe 1). Je suis ouvert aux critiques et suggestions qu'elle apportera. Le plan définitif sera ensuite arrêté comme le prévoit le PRD.

Je voudrais dire, monsieur Harmel, que, lorsque vous passez au crible certains chiffres qui figurent dans le document, il me semble y avoir un problème de compréhension. Vous avez quelques inquiétudes que je vais m'empresse de dissiper. En effet, dans les montants des investissements et les coûts prévus, vous constaterez qu'il est indiqué 2000-2001. Les chiffres sont donc un total pour ces deux années. Nous n'avons pas voulu ventiler sur 2000 et 2001 puisque ce sera une autre législature. Nous nous sommes fixé un montant global d'engagements pour ces deux années et, en divisant par deux, vous constaterez que — contrairement à ce que vous pensiez — nous arrivons à des moyennes annuelles inférieures à celles des années 1998 et 1999. Par conséquent, je vous rassure, vous n'aurez pas d'ardoise à effacer après 1999.

Mesdames et messieurs, je crois m'être efforcé de répondre dans le détail à l'essentiel des questions qui étaient posées.

Je voudrais dire encore, en ce qui concerne la ligne 26, monsieur Grimberghs, que celle-ci est essentiellement financée par le fédéral et que la SNCB en a la gestion. Je peux vous rassurer, les choses bougent.

En ce qui concerne l'extension du métro vers l'AZ/VUB, elle fait partie de discussions que j'ai actuellement avec divers interlocuteurs.

L'opinion publique néerlandophone de Bruxelles est globalement demanderesse en la matière, les autorités de la VUB également et, depuis plusieurs mois déjà, j'ai des réunions à ce sujet. Une réunion s'est encore tenue le 10 et le 15 octobre et une

présentation du plan Iris aura lieu le 21 octobre à la *commissie voor mobiliteitsconvenanten*. Vous aurez compris que j'ai des contacts suivis avec mon collègue Baldewijns de la Région flamande. Nous espérons pouvoir arriver dans les prochaines semaines, à un accord — que j'appellerai stratégique — entre la Région bruxelloise et la Région flamande sur quelques axes importants dans le domaine de la collaboration en matière de tarification.

**M. Denis Grimberghs.** — En ce qui concerne le métro, vous pouvez ajouter un erratum disant que les gens ont le choix entre ce que contient votre document et ce que vous venez de nous dire. Ainsi, les gens pourraient se prononcer.

J'ai ici une carte qu'on pourrait projeter. Elle laisse incontestablement penser qu'il n'y a qu'une seule solution, à savoir la liaison ferrée par voie de trams vers l'AZ/VUB alors que par ailleurs vous dites qu'il y a une autre solution plus simple, mais éventuellement plus chère, qui offre d'autres avantages pour les quartiers concernés.

Personnellement, je ne veux pas me prononcer, je ne fais pas de choix, je demande qu'on précise ce qui est mis en débat, l'autre solution étant celle que vous venez d'expliquer ici en matière de métro. Cela ne se trouve pas dans vos documents.

**M. Hervé Hasquin**, ministre de l'Aménagement du Territoire, des Travaux publics et du Transport. — Je tiens à préciser, car c'est important que l'administration et des membres de mon Cabinet vont se rendre dans toutes les administrations communales de la Région de Bruxelles en vue de répondre aux questions qui peuvent être posées, d'ajouter des précisions qui ne figurent évidemment pas dans un document de synthèse. On ne peut pas à la fois reprocher à l'administration de ne pas donner la totalité et le détail des options et d'un autre côté, estimer que le document de synthèse est peut-être un peu trop compliqué et inassimilable par une fraction non négligeable de l'opinion publique. Il faut choisir.

C'est la raison pour laquelle j'ai demandé à ceux qui préparent ce document d'avoir une vision de vulgarisation, dans le sens scientifique du terme, étant bien entendu que des réunions d'explications et de réponses aux questions se dérouleraient par la suite.

**Mme Françoise Dupuis.** — Ce n'est pas possible avant le 30 octobre. Il y a donc là un problème.

**M. Hervé Hasquin**, ministre de l'Aménagement du Territoire, des Travaux publics et du Transport. — Quoi que vous en pensiez, vous avez devant vous un homme très respectueux du PRD et des ordonnances. Je suis un légaliste. Que ceux qui se plaignent aujourd'hui de la brièveté d'un certain nombre de délais de consultation se rappellent qu'ils suivaient sous la précédente législature dans un Gouvernement et dans une majorité qui ont adopté un certain nombre de textes, qui ont fixé des délais et des limites pour les consultations. En la matière, je ne fais donc que me plier à la réglementation existante.

**Mme Françoise Dupuis.** — Monsieur le ministre, quand ma commune a-t-elle reçu ce document ?

**M. Hervé Hasquin**, ministre de l'Aménagement du Territoire, des Travaux publics et du Transport. — La commune d'Uccle a dû le recevoir il y a une quinzaine de jours.

Je peux vous dire que le jour où j'ai fait l'annonce publique, les 19 communes ont reçu la totalité des documents avec une lettre d'accompagnement. Je suis formel, le jour où je les ai signés, ils ont été transmis par l'administration.

Mon cher Président, je me suis efforcé de répondre de la façon la plus complète possible à un grand éventail de questions. Je suis convaincu que l'ensemble de nos collègues sont rassurés sur l'état d'avancement de la politique gouvernementale en matière de communications et de transports publics. (*Applaudissements sur les bancs de la majorité.*)

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

**M. Dominique Harmel.** — Monsieur le ministre, vous nous avez rappelé que le plan Iris est à la base du PRD. Vous avez raison, il s'agissait en effet des seules études qui existaient au moment où nous l'avons adopté. Vous nous avez rassurés en nous expliquant que pour le métro, qu'il s'agisse de Bizet, Heyssel, Erasme ou CERIA, c'étaient des prises de participation du fédéral à concurrence respectivement de 100 %, 70 % et 49 %. Mais vous ne nous dites pas par rapport à quoi ces pourcentages sont calculés. Je suppose que ces montants sont retirés des 2 milliards prévus dans l'accord avec le fédéral et j'ai envie de vous dire que si vous mettez de l'argent dans le métro, vous ne devez pas vous plaindre de ne pas en obtenir pour le RER. Il faut choisir, et choisir c'est renoncer. Nous ne pouvons maintenir pendant deux ans encore ce discours qui consiste à dire que le fédéral ne nous aide pas assez.

Il faut faire des choix et il faut avoir le courage de mener un débat ici et que l'on nous explique très clairement les montants qui sont pris en considération.

Vous nous avez également dit que cette consultation visait à permettre à chacun de se rendre compte de la situation et qu'elle entrerait dans le cadre d'une action de vulgarisation. Il faut savoir : veut-on oui ou non la transparence ? On ne peut pas procéder à une demi-consultation. Est-ce ou non une vraie consultation ?

On a fait état ici d'un certain nombre de manquements, vous nous avez dit que certains documents n'avaient pas pu être publiés à heure et à temps. Comme l'a dit mon collègue Denis Grimberghs, cela n'empêchait pas de publier des errata. Il me semble illusoire de consulter la population tout en sachant que les documents soumis à consultation comportent déjà des données dépassées. En effet, vous avez rappelé à cette tribune que d'autres positions ont déjà été prises sur certains points. J'ai le sentiment que l'on se moque du monde et pour répondre à M. Cornelissen, je me demandais en lisant une gazette de la capitale, s'il ne s'agissait pas d'une consultation pour rire. Vous avez en partie répondu à cette question puisque des pans entiers de la politique gouvernementale restent flous, vous nous avez dit que vous étiez le chef de la STIB mais vous ne nous avez pas dit si les ministres Picqué et Eric André sont d'accord avec vous sur ces projets. J'ai peine à le croire quand j'entends les questions de Mme Dupuis ou alors, la communication est vraiment mauvaise au sein du groupe. Vous ne nous avez donc pas donné d'éléments de réponse très précis.

En revanche, vous avez essayé de me titiller sur la question des encours. Ne croyez pas que je sois tout à fait embrumé, j'ai bien compris la problématique. Je sais encore calculer, je suis encore très lucide. Vous faites des projections pour 1995, 1996, 1997, 1998 et 1999. Reconnaissez avec moi que pour la projection de 1999, les élections devant avoir lieu au mois de juin au plus tard, vous devez donc prendre en compte la moitié de l'année 1999. Et vous êtes d'accord avec moi pour dire qu'en 2000/2001, l'encours existera aussi. Quand j'envisage l'encours après 2001, les budgets 2000 et 2001 et que je prends en considération la moitié de 1999, je constate que 47 % en transports publics, sont reportés sur « demain », qu'en réseau routier, plus de 30 % sont reportés également sur « demain ». Cela représente la moitié de 6 530 000 000 de francs — 3 265 000 000 de francs

— plus 22 943 000 000 de francs; cela fait donc plus de 25 milliards de francs sur un total de 55 milliards de francs. C'est de l'encours et je sais bien comment cela fonctionne car j'ai été confronté comme vous à ce même calcul. Cela représente pour les générations qui suivent l'équivalent de 47 %. Je me réjouis de rediscuter de tous ces éléments avec vous dans le cadre du budget.

Je pense que les questions de Mme Dupuis étaient très pertinentes, mais moi je n'aurais pas osé vous poser des questions aussi indiscretes ! On n'interroge jamais un Gouvernement sur ses intentions et le budget n'ayant pas été déposé, je ne sais pas quelles sont vos intentions en la matière. Mais je me demande comment, avec les moyens qui sont mis à votre disposition, vous allez pouvoir, et je vous cite «développer le métro avec des cadences supplémentaires, faire du RER un RER dynamique et faire de véritables fréquences».

**M. Hervé Hasquin**, ministre de l'Aménagement du Territoire, des Travaux publics et du Transport. — On nous a dit pendant des années qu'on ne pouvait pas augmenter les fréquences du métro parce que cela coûterait 200 millions de francs par an. Je vous donne ma réponse aujourd'hui : les budgets de la STIB pour 1997 et 1998 sont connus et la dépense sera de 10,5 millions de francs pour un an. Le tout était d'avoir quelqu'un qui étudie le réseau avec intelligence et prenne des mesures de rationalisation en ce qui concerne la fluidité d'un certain nombre de rames, etc. C'est ainsi que l'on gère un peu plus efficacement certaines sociétés et que l'on y apporte des améliorations sans dépenser inutilement les deniers publics !

**M. Denis Grimberghs**. — Pas de leçon ! Pas à nous, monsieur Hasquin !

**M. Hervé Hasquin**, ministre de l'Aménagement du Territoire, des Travaux publics et du Transport. — Si, à vous justement, car vous avez besoin de leçons ! Vous avez laissé une dette de 19 milliards et demi de francs à la STIB alors qu'à votre arrivée au pouvoir, la dette était de 12 milliards de francs. Moi, j'ai arrêté l'hémorragie.

**M. Dominique Harmel**. — En ce qui concerne la gestion, je n'ai pas beaucoup de leçons à recevoir. Le seul à avoir rebudgé-

tisé la STIB à concurrence de 1,1 milliard de francs, c'est votre serviteur. Je ne voulais pas le dire mais vous m'y poussez. Depuis lors, ce bon exercice, tant apprécié par votre ami Eric André, a été oublié; c'est peut-être la raison pour laquelle ce dernier n'est pas parmi nous ce soir et je le regrette.

Je veux bien admettre, comme vous nous l'avez expliqué, que la STIB est lourde. J'estime d'ailleurs que vous êtes un peu dur à l'égard de cette société, mais il faut croire que l'on aime cela aujourd'hui ! Vous avez dit vous-même qu'il fallait plus d'un an et demi pour changer les choses... Monsieur le ministre, je n'ai pas eu besoin d'autant de temps pour comprendre ce qu'était une rebudgétisation. Vous, par contre, en moins de deux ans, vous avez compris ce que c'était que d'engager l'avenir et aussi en quoi consistait la débudgétisation. Nous en reparlerons lors du débat budgétaire. Je me réjouis de connaître la réponse que vous apporterez aux questions pertinentes de Mme Dupuis à cet égard. (*Applaudissements sur les bancs du PSC.*)

**Mme Françoise Dupuis**. — Mes questions étaient peut-être pertinentes, mais pas indiscretes.

**M. le Président**. — Les incidents sont clos.

De incidenten zijn gesloten.

Les questions orales sont reportées à demain soir après les votes.

De mondelinge vragen zullen morgen na de stemmingen plaats hebben.

La séance du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale est close.

De vergadering van de Brusselse Hoofdstedelijke Raad is gesloten.

Prochaine séance plénière le jeudi 16 octobre 1997 à 14 h.

Volgende plenaire vergadering op donderdag 16 oktober 1997 om 14 u.

— *La séance plénière est levée à 19 h 40*

*De plenaire vergadering wordt om 19 u. 40 gesloten.*

## ANNEXE

### COMMISSION ROYALE DES MONUMENTS ET DES SITES DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

#### Présentation d'une liste double de candidats

L'article 4 de l'arrêté du Gouvernement du 9 novembre 1993 relatif à la Commission royale des Monuments et Sites de la Région de Bruxelles-Capitale (*Moniteur belge* du 22 décembre 1993) dispose que:

«Le mandat de neuf des membres qui seront nommés lors de la constitution de la Commission prendra fin au terme de trois ans. Ces membres sont désignés par tirage au sort effectué par le président de la Commission au cours de la première réunion de l'année civile durant laquelle le renouvellement partiel de la Commission doit avoir lieu.»

L'article 7 de cet arrêté dispose ce qui suit:

«Lorsqu'un membre est remplacé avant l'échéance de son mandat, celui qui le remplace achève ce mandat. L'arrêté de nomination du membre remplaçant mentionne le nom du membre remplacé.»

L'article 8 de cet arrêté dispose ce qui suit:

«Si le membre qui doit être remplacé, en cas d'empêchement de longue durée, de décès, de révocation ou de démission, avait été choisi par le Gouvernement sur la base de la liste double présentée par le Conseil, le Gouvernement invite ce dernier à présenter deux candidats lors de sa plus prochaine séance suivant la vacance du mandat. Dans ce cas, la Commission peut exprimer au Conseil ses préférences quant à la qualification que le candidat devrait avoir.

Si le membre qui doit être remplacé avait été choisi sur présentation de la Commission, le Gouvernement invite la Commission à présenter un candidat lors de sa plus prochaine séance à dater de la déclaration de vacance du mandat.»

Enfin, l'article 9 de l'arrêté précité dispose ce qui suit:

«La qualité de membres de la Commission est incompatible avec les fonctions ou mandats suivants:

1° tout mandat électif communal, provincial, régional, communautaire et fédéral;

2° bourgmestre;

3° tout mandat dans un centre public d'aide sociale;

4° membre du Parlement européen;

5° membre d'un cabinet ministériel;

6° l'exercice d'une activité relevant de la promotion ou de la gestion immobilière, soit à titre personnel, soit comme administrateur ou membre du personnel d'une personne physique ou d'une société ayant un tel objet social;

7° membre d'une commission compétente en matière de monuments et de sites créée par une autre Région;

8° fonctionnaire ou agent du Service des monuments et sites;

9° fonctionnaire ou agent de l'Administration de l'Urbanisme et de l'Aménagement du territoire.»

## BIJLAGE

### KONINKLIJKE COMMISSIE VOOR MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

#### Voorstelling van een dubbele lijst van kandidaten

Artikel 4 van het besluit van de Regering van 9 november 1993 betreffende de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (*Belgisch Staatsblad* van 22 december 1993) luidt:

«Het mandaat van negen leden die bij de oprichting van de Commissie worden benoemd, eindigt na verloop van drie jaar. Die leden worden aangewezen bij loting, door de voorzitter van de Commissie uitgevoerd tijdens de eerste vergadering van het kalenderjaar waarin de gedeeltelijke vernieuwing van de Commissie moet plaatshebben.»

Artikel 7 van dit besluit luidt:

«Wanneer een lid voor het einde van zijn mandaat vervangen wordt, beëindigt zijn plaatsvervanger dat mandaat. Het benoemingsbesluit van het vervangend lid vermeldt de naam van het vervangen lid.»

Artikel 8 van dit besluit luidt:

«Als het lid dat wegens langdurige verhindering, overlijden, afzetting of ontslagneming vervangen moet worden, door de Regering gekozen was op basis van een door de Raad overgelegd dubbel, verzoekt de Regering de Raad om twee kandidaten voor te dragen op de eerstvolgende vergadering volgend op het openvallen van het mandaat. In dit geval, kan de Commissie haar voorkeur aan de Raad bekendmaken, wat de bekwaamheid betreft die de kandidaat zou moeten hebben.

Als het lid dat vervangen moet worden, op de voordracht van de Commissie gekozen werd, verzoekt de Regering de Commissie om een kandidaat voor te dragen bij de eerstvolgende vergadering te rekenen vanaf de bekendmaking van de vacature.»

Ten slotte luidt artikel 9 van voormeld besluit:

«De hoedanigheid van lid van de Commissie is onverenigbaar met de uitoefening van volgende functies of mandaten:

1° elk door verkiezing verkregen gemeentelijk, provinciaal, gewestelijk, gemeenschappelijk en federaal mandaat;

2° burgemeester;

3° elk mandaat in een openbaar centrum voor maatschappelijk welzijn;

4° lid van het Europees Parlement;

5° lid van een ministerieel kabinet;

6° een functie die verband houdt met de bevordering of het beheer van vastgoed, hetzij ten persoonlijke titel, hetzij als bestuurder of als personeelslid van een natuurlijk persoon of van een maatschappij die dergelijk rechtsdoel heeft;

7° lid van een commissie die bevoegd is inzake monumenten en landschappen en opgericht werd door een ander Gewest;

8° ambtenaar of beambte van de Dienst Monumenten en Landschappen;

9° ambtenaar of beambte van de Administratie van Stedebouw en Ruimtelijke Ordening.»