

CONSEIL DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

SESSION ORDINAIRE 2002-2003

19 NOVEMBRE 2002

PROJET D'ORDONNANCE

**portant approbation
de l'accord de coopération entre
l'Etat fédéral, la Région flamande,
la Région wallonne et
la Région de Bruxelles-Capitale relatif
à l'exécution et au financement
de l'assainissement du sol des stations-service**

RAPPORT

fait au nom de la Commission
de l'Environnement, de la Conservation
de la nature et de Politique de l'eau

par Mme Marion LEMESRE (F)

Ont participé aux travaux de la commission :

Membres effectifs : MM. Stéphane de Lobkowicz, Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp, Mmes Marion Lemesre, Marie-Jeanne Riquet, MM. François Roelants du Vivier, Alain Adriaens, Mme Geneviève Meunier, MM. Michel Van Roye, Mohamed Azzouzi, Michel Moock, Joseph Parmentier, Mme Béatrice Fraiteur, M. Erik Arckens, Mme Adelheid Byttebier.

Membre suppléant : M. Jean-Pierre Cornelissen.

Autre membre: M. Denis Grimberghs.

Voir :

Document du Conseil :
A-337/1 – 2001/2002 : Projet d'ordonnance.

BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE RAAD

GEWONE ZITTING 2002-2003

19 NOVEMBER 2002

ONTWERP VAN ORDONNANTIE

**houdende instemming
met het samenwerkingsakkoord tussen
de Federale Staat, het Vlaams Gewest,
het Waals Gewest en
het Brussels Hoofdstedelijk Gewest
betreffende de uitvoering en financiering
van de bodemsanering van tankstations**

VERSLAG

uitgebracht namens de Commissie
voor Leefmilieu,
Natuurbehoud en Waterbeleid

door mevrouw Marion LEMESRE (F)

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen :

Vaste leden : de heren Stéphane de Lobkowicz, Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp, mevr. Marion Lemesre, mevr. Marie-Jeanne Riquet, de heren François Roelants du Vivier, Alain Adriaens, mevr. Geneviève Meunier, de heren Michel Van Roye, Mohamed Azzouzi, Michel Moock, Joseph Parmentier, mevr. Béatrice Fraiteur, de heer Erik Arckens, mevr. Adelheid Byttebier.

Plaatsvervanger : de heer Jean-Pierre Cornelissen.

Ander lid : de heer Denis Grimberghs.

Zie :

Stuk van de Raad :
A-337/1 – 2001/2002 : Ontwerp van ordonnantie.

Table des matières

I. Exposé du ministre	3
II. Exposé de M. Jean-Pierre Janssens, directeur de la division Inspectorat de l'IBGE	5
III. Discussion générale	7
IV. Discussion des articles et votes	11

Inhoudstafel

I. Uiteenzetting van de minister.....	3
II. Uiteenzetting van de heer Jean-Pierre Janssens, directeur van de afdeling Inspectoraat van het BIM.....	5
III. Algemene bespreking	7
IV. Artikelsgewijze bespreking en stemmingen.....	11

I. Exposé du ministre

Le ministre rappelle qu'il y a bientôt quatre ans, le gouvernement régional, à son initiative, a édicté un arrêté fixant les conditions d'exploiter des stations-service. Cet arrêté gouvernemental a énoncé non seulement des conditions techniques de gestion et de sécurité des installations des stations-service, ainsi que des conditions de lutte contre la pollution atmosphérique par les composés organiques volatils, mais aussi et surtout des conditions de prévention de la pollution du sol et des eaux souterraines et d'assainissement des sites et installations exploitées.

Le présent accord de coopération n'interfère pas avec les normes ainsi édictées. Il est néanmoins essentiel puisqu'il prévoit un mécanisme de financement et une institution spécialisée qui doivent permettre de procéder à l'assainissement des sites ou des terrains pollués des stations-service. C'est donc un élément clé garantissant la bonne exécution des normes énoncées il y a près de quatre ans maintenant en Région bruxelloise.

L'accord de coopération prévoit ainsi de créer un fonds qui doit prendre la forme d'une asbl et qui doit être agréé par une Commission interrégionale de l'assainissement du sol. Ce fonds aura essentiellement pour mission soit de mettre en œuvre soit d'assister les exploitants dans la mise en œuvre de l'assainissement du site de la station-service.

Afin de réaliser sa mission et de couvrir ses frais de fonctionnement, le fonds est habilité à réclamer une rétribution fiscale aux entreprises pétrolières actuellement soumises à accises.

L'accord de coopération prévoit la création d'une Commission interrégionale de l'assainissement du sol qui vient agréer et contrôler l'asbl que sera ce fonds d'assainissement des stations-service.

Le ministre évoquera plus particulièrement la cotisation et la manière dont elle est calculée, ainsi que les missions du fonds. Le ministre passera ensuite la parole à M. Jean-Pierre Janssens, directeur de la division Inspectorat de l'IBGE qui a participé à toutes les négociations de cet accord de coopération et qui pourra décrire la manière dont se passe concrètement un assainissement de station-service.

Comme stipulé en préambule, le projet d'accord de coopération a pour objectif de garantir la bonne exécution des normes d'assainissement du sol et des eaux souterraines des sites des stations-service. Il est donc fondé sur deux piliers : un volet de financement alimenté par une cotisation et un volet d'assistance par le fonds, voire de substitution pure et simple, aux exploitants ou propriétaires de station-service.

I. Uiteenzetting van de minister

De minister herinnert eraan dat het nu bijna vier jaar geleden is dat de regering, op zijn initiatief, een besluit heeft uitgevaardigd waarbij aan de tankstations een aantal exploitatievoorwaarden zijn opgelegd. Dit regeringsbesluit omvatte niet alleen een reeks technische voorwaarden inzake het beheer en de veiligheid van de installaties van de tankstations en voorwaarden om de luchtverontreiniging veroorzaakt door vluchtige organische stoffen tegen te gaan, maar ook en vooral voorwaarden die tot doel hebben bodem- en grondwaterverontreiniging te voorkomen en verontreinigde sites en installaties te saneren.

Dit samenwerkingsakkoord raakt niet aan die normen. Het is niettemin van wezenlijk belang omdat er een financieringsmechanisme wordt ingevoerd en een gespecialiseerde instelling wordt opgericht voor de sanering van de vervuilde terreinen of sites van tankstations. Het is dus een sleutelement voor de goede uitvoering van de normen die zo'n vier jaar geleden in het Brussels Gewest werden opgelegd.

Het samenwerkingsakkoord voorziet in de oprichting van een fonds dat de vorm van een vzw moet aannemen en dat door een Interregionale Bodemsaneringscommissie moet worden erkend. Dat fonds zal voornamelijk de opdracht hebben de sanering van de sites van de tankstations uit te voeren of de exploitanten bij die opdracht te steunen.

Om die opdracht te kunnen uitvoeren en zijn werkkosten te kunnen dekken, is het fonds ertoe gemachtigd een fiscale bijdrage te vragen aan de accijnsplichtige petroleummaatschappijen.

Het samenwerkingsakkoord voorziet in de oprichting van een Interregionale Bodemsaneringscommissie die als taak heeft de vzw (het toekomstige saneringsfonds) te erkennen en te controleren.

De minister wil in zijn uiteenzetting in het bijzonder aandacht hebben voor de bijdrage en de manier waarop deze wordt berekend, alsook voor de opdrachten van het Fonds. Daarna zal hij het woord geven aan de heer Jean-Pierre Janssens, directeur van de afdeling Inspectoraat van het BIM, die aan alle onderhandelingen met betrekking tot dit akkoord heeft deelgenomen en die zal uitleggen hoe de sanering van een tankstation concreet in zijn werk gaat.

In het begin van zijn uiteenzetting merkte de minister reeds op dat het ontwerp van samenwerkingsakkoord ervoor moet zorgen dat de bodem- en grondwatersaneringsnormen worden nageleefd en dat die sanering goed wordt uitgevoerd. Het steunt dan ook op twee pijlers: de financiering via een bijdragestelsel en de steun aan de exploitanten of eigenaars van de tankstations. Die steun kan gaan tot het zich volledig in de plaats stellen van de exploitant of de eigenaar van een tankstation.

Le calcul de la contribution financière mise à charge des entreprises mettant à la consommation des produits pétroliers est expliqué de long en large dans le commentaire de l'article 4.

Le ministre souligne le partage de rôles qui existe dans l'alimentation de cette contribution financière. Afin d'éviter que les entreprises redevables de cette rétribution fiscale ne la répercutent totalement sur le coût de l'essence ou du diesel, c'est-à-dire totalement à charge du consommateur, l'Etat fédéral est intervenu pour intégrer cette nouvelle donne dans la négociation des prix de l'essence et du diesel institutionnalisée au sein des contrats programmes passés avec le secteur pétrolier. Cela a permis d'éviter une répercussion totale de la charge de l'assainissement de sols sur le consommateur et de garantir un partage 50/50 entre les entreprises commercialisant les produits pétroliers et les consommateurs. Le coût de la contribution aux frais d'assainissement des stations-service n'a ainsi été répercuté que partiellement dans le coût du carburant, le reste étant supporté sur la marge de distribution que se réservent les entreprises de commercialisation des produits pétroliers.

Le ministre en vient aux tâches que devra assumer le fonds. Ses missions doivent être départagées en deux grandes hypothèses : soit la fermeture de la station-service, soit la poursuite de son exploitation.

En cas de fermeture de la station-service, le fonds est appelé à se substituer purement et simplement à l'exploitant ou au propriétaire et à effectuer, en son nom et pour son compte, tout l'assainissement du site en englobant les frais d'étude, de démantèlement des installations, d'assainissement de sols, comme de surveillance a posteriori. Même dans le cas où la pollution du sol n'est pas due exclusivement à la station-service, le fonds interviendra quand même non pas pour assumer ces frais mais pour en faire l'avance et les récupérer ultérieurement à charge de l'entreprise propriétaire ou exploitante.

En revanche, lorsqu'il n'est pas question de fermer la station-service mais de poursuivre son exploitation, cela implique nécessairement que l'exploitant ou le propriétaire de la station-service disposera encore de revenus résultant de l'exploitation du site. Il n'aurait pas été admissible, dans ce cas, que le fonds assume totalement les frais d'assainissement de sols. C'est pourquoi sa contribution est plafonnée à 62.000 euros censés couvrir les frais d'étude, d'assainissement et de surveillance du site pendant cinq ans.

Les commissaires constateront qu'au-delà de l'intervention financière du fonds, il y a une intervention matérielle de celui-ci. Cela garantit que l'assainissement du sol soit assumé ou encadré par des professionnels, expérimentés non seulement du point de vue technique mais également au regard des procédures administratives et juridiques qu'impliquent de tels chantiers.

De berekening van de financiële bijdrage die ten laste komt van de bedrijven die aardolieproducten op de markt brengen, wordt uitvoerig toegelicht in de commentaar bij artikel 4.

De minister onderstreept de rolverdeling binnen die financiële bijdrage. Om te voorkomen dat de bedrijven die deze fiscale retributie moeten betalen, de kosten hiervan volledig zouden doorrekenen in de benzine- of dieselprijs (en dus aan de consument), heeft de federale Staat hierover met de petroleumsector onderhandeld in het kader van de programmacontracten over de benzine- en dieselprijzen. Hierdoor kon worden voorkomen dat de kosten van de bodemsanering volledig door de verbruikers zouden moeten worden gedragen. Die kosten zullen voor 50 % ten laste komen van de bedrijven die de aardolieproducten op de markt brengen en voor 50 % ten laste van de verbruikers. De kosten van de bijdrage tot de saneringskosten van de tankstations zijn slechts gedeeltelijk in de brandstofprijs doorgerekend, het resterende gedeelte wordt verrekend in de distributiemarge van de bedrijven die aardolieproducten op de markt brengen.

De minister heeft het over de opdrachten van het Fonds, die verschillen naargelang het om een sluiting dan wel om een voortzetting van de exploitatie gaat.

In geval van een sluiting van het tankstation stelt het Fonds zich in de plaats van de exploitant of de eigenaar en gaat het namens en voor rekening van die exploitant of eigenaar over tot de sanering van de site. De sanering omvat de studiekosten, de ontmanteling van de installaties, de bodemsanering en de nazorg. Zelfs indien de bodemverontreiniging niet uitsluitend door het tankstation werd veroorzaakt, komt het Fonds tussen: het neemt die kosten niet ten laste, maar schiet het geld voor en vordert het nadien terug van de eigenaar of de exploitant.

Als het niet om een sluiting maar om een voortzetting van de exploitatie gaat, betekent dit dat de exploitant of de eigenaar van het tankstation nog over inkomsten beschikt afkomstig van de exploitatie van de site. Er kan in zo'n geval geen sprake van zijn dat het Fonds de volledige bodemsaneringskosten voor zijn rekening neemt. Daarom is de tegemoetkoming van het Fonds in dat geval beperkt tot 62.000 euro, een bedrag dat voldoende zou moeten zijn om de studiekosten, de saneringskosten en de nazorg gedurende vijf jaar te dekken.

De commissieleden zullen vaststellen dat het Fonds dus niet alleen financiële, maar ook materiële steun verleent. Zo wordt gewaarborgd dat de bodemsanering wordt uitgevoerd of opgevolgd door beroepslui die niet alleen over de nodige technische ervaring beschikken, maar ook over de nodige ervaring op het vlak van de administratieve en juridische procedures die bij dergelijke werken komen kijken.

II. Exposé de M. Jean-Pierre Janssens, directeur de la division Inspectorat de l'IBGE

Comme l'a exposé le ministre, la Région de Bruxelles-Capitale dispose depuis bientôt quatre ans d'un outil législatif efficace pour contraindre les exploitants de stations-service à rénover leurs installations. L'arrêté bruxellois du 21 janvier 1999 fixant les conditions d'exploiter des stations-service impose en effet de nouveaux standards techniques qui permettront de réduire les effets néfastes des stations-service sur l'environnement. Il les contraint également à effectuer des études de sol sur le terrain de leur installation et, si nécessaire, à l'assainir.

Parmi ces nouveaux standards, nombreux sont ceux qui visent à supprimer, ou en tout cas à réduire drastiquement, les risques de pollution du sol : système anti-débordement, piste étanche reliée à un séparateur d'hydrocarbures, dispositif destiné à empêcher la corrosion des réservoirs métalliques souterrains et réservoirs souterrains à double paroi équipés d'un système permanent de détection des fuites.

Toutes ces sécurités n'ont commencé à être intégrées dans les conditions d'exploiter des autorisations délivrées qu'il y a une dizaine d'années. Dans la Région bruxelloise, la plupart des stations-service datent des années soixante. On pouvait donc s'attendre à ce que le secteur présente un passif important en termes de pollution du sol. Cela s'est malheureusement vérifié.

Des chiffres issus d'un inventaire réalisé en juin 2002 confirment cette affirmation. Le service Inspection de l'IBGE a constaté que, sur 205 stations déjà soumises à étude, un assainissement était nécessaire dans 177 cas (soit une proportion de 86 %). Il restait à cette date une centaine de stations pour lesquelles nous n'avions pas encore reçu d'étude prospective. En tenant compte des 70 stations-service qui ont déjà été assainies, on peut estimer que, si la tendance se confirme, ce seront probablement entre 150 et 200 stations-service qui devront encore être assainies d'ici au premier janvier 2007, date à laquelle toutes les stations-service de la Région devront être conformes à l'arrêté.

Les études de sol doivent être réalisées par un bureau d'étude agréé par le gouvernement et soumises à l'approbation de l'IBGE. Elles sont extrêmement coûteuses. Pour la première étude de sol, l'étude prospective, qui est destinée à poser le premier diagnostic, il faut déjà compter entre 3.000 et 5.000 euros. Si une pollution est décelée, d'autres études sont nécessaires pour délimiter son étendue, évaluer le risque qu'elle représente et déterminer le procédé technique adéquat pour l'assainissement. A chaque fois, il s'agit de milliers d'euros à déboursier. Les coûts des travaux de dépollution en eux-mêmes se chiffrent en vingtaines, voire parfois en centaines de milliers d'euros. De plus, la

II. Uiteenzetting van de heer Jean-Pierre Janssens, directeur van de afdeling Inspectoraat van het BIM

Zoals de minister uiteengezet heeft, beschikt het Brussels Hoofdstedelijk Gewest sinds bijna vier jaar over een efficiënte regelgeving om exploitanten van tankstations ertoe te verplichten hun installaties te vernieuwen. Het Brusselse besluit van 21 januari 1999 legt de voorwaarden voor het exploiteren van een tankstation vast en legt inderdaad nieuwe technische normen op om de negatieve effecten van de tankstations op het milieu te verminderen. Er wordt eveneens in bepaald dat er bodemonderzoeken uitgevoerd moeten worden op het terrein waar hun installaties staan en dat, indien nodig, het terrein moet worden gesaneerd.

De nieuwe normen zijn in de meeste gevallen bedoeld om de kans op bodemverontreiniging tot nul te herleiden of in ieder geval drastisch te verminderen : een overvulbeveiligingssysteem, een ondoordringbare plaats die met een afscheider van koolwaterstoffen verbonden is, een systeem om corrosie te voorkomen van ondergrondse metalen houders en dubbelwandige ondergrondse houders voorzien van een permanent lekdetectiesysteem.

Al die veiligheidsmaatregelen worden pas sinds vijftien jaar geleidelijk opgenomen in de exploitatievoorwaarden van de vergunningen. In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest dateren de meeste tankstations uit de jaren zestig. Het was dus te verwachten dat de sector met veel bodemverontreiniging te kampen zou hebben en dat is helaas het geval gebleken.

De resultaten van een in juni 2002 opgemaakte inventaris bevestigen dat. De Inspectiedienst van het BIM heeft vastgesteld dat er in 177 van de 205 onderzochte tankstations een sanering nodig was (met andere woorden in 86% van de gevallen). Op dat moment was er een honderdtal tankstations nog geen prospectief onderzoek uitgevoerd. Rekening houdend met het feit dat er al 70 tankstations gesaneerd zijn, kan men er logischerwijze vanuit gaan dat er nog ongeveer 150 à 200 tankstations gesaneerd zullen moeten worden tegen 1 januari 2007. Dan moeten alle tankstations in het Gewest namelijk beantwoorden aan de normen van het besluit.

De bodemonderzoeken moeten door een onderzoeksbureau uitgevoerd worden dat door de regering erkend is en om goedkeuring aan het BIM worden voorgelegd. Dergelijke onderzoeken zijn heel duur. Voor het eerste bodemonderzoek, het prospectief onderzoek, dat dient om een eerste diagnose te stellen, moet men al op 3.000 à 5.000 euro rekenen. Als verontreiniging vastgesteld wordt, moeten er andere onderzoeken gedaan worden om de omvang te bepalen, het risico in te schatten en te bepalen welk technische procédé geschikt is voor de sanering. Voor elke fase moeten duizenden euro's betaald worden. De kosten van de saneringswerkzaamheden zelf lopen op tot twintigduizend

nature fortement urbanisée de la Région bruxelloise vient encore compliquer la tâche des bureaux d'études : pollutions sous la voirie et sous des constructions, bâti dense, petites stations-service sous bâtiment; autant de problèmes complexes nécessitant la mise en œuvre de techniques coûteuses.

On pourrait évidemment répondre à cela que ces coûts, aussi élevés soient-ils, ne devraient pas poser problème aux grandes sociétés pétrolières. Cependant, il faut savoir que la personne responsable de l'assainissement au regard de la législation est le titulaire du permis d'environnement. Il ne s'agit pas toujours, comme on pourrait le croire, de la société pétrolière dont le nom est présent sur l'enseigne de la station-service.

Dans nombre de cas, même s'il ne s'agit pas de la majorité, c'est le gérant qui est titulaire du permis de l'exploitation et qui se voit soudain confronté à des frais énormes autant qu'imprévus. Ces indépendants se sentent également souvent perdus face à la complexité du problème et ont parfois des difficultés à communiquer avec les bureaux d'étude. Cela mène souvent à des situations difficiles.

Dans beaucoup de dossiers, particulièrement les cas de cessation d'activités, les gérants dont la station-service s'avère polluée refusent de poursuivre la procédure au-delà de l'étude prospective car ils sont dans l'impossibilité de faire face aux dépenses nécessaires. Si certains ont pu réaliser les travaux, parfois en devant contracter un emprunt ou en trouvant un arrangement avec un repreneur ou avec la firme dont ils représentaient les produits, pour les autres, exiger qu'ils réalisent les études de sol et les travaux d'assainissement sans soutien financier reviendrait à les pousser à la faillite. Dans ce dernier cas, la Région se retrouverait avec une série de terrains pollués parfois sévèrement sans plus avoir de recours contre l'exploitant.

Le Fonds de financement permettra d'apporter une solution à ce problème non seulement d'un point de vue économique mais également sur le plan du soutien technique aux petits exploitants. Ils ne seront plus abandonnés à eux-mêmes face à cette matière complexe puisqu'ils bénéficieront de l'expertise du Fonds qui les informera et exercera un contrôle de la qualité des études de sol et des projets d'assainissements ainsi que des prix pratiqués.

Dès qu'un exploitant aura en sa possession une étude prospective approuvée par l'IBGE démontrant que son terrain doit être assaini, il pourra introduire une demande d'intervention. En cas de fermeture définitive, le Fonds prendra alors à sa charge le reste de la procédure, y compris les contacts avec les bureaux d'études et les entrepreneurs. Si l'activité continue, le Fonds remboursera les frais engagés par l'exploitant à concurrence de maximum 62.500 euros, dont maximum 37.200 euros pour l'assainissement du sol et 37.200 euros pour celui de l'eau souterraine.

of zelfs tot honderdduizenden euro's. Bovendien wordt de taak van de onderzoeksbureaus bemoeilijkt door het sterk verstedelijkte karakter van het Brussels Gewest: verontreiniging onder openbare wegen en bouwwerken, dichte stadstructuur, kleine tankstations in gebouwen; al die ingewikkelde problemen vereisen dure technieken.

Men zou natuurlijk kunnen tegenwerpen dat die kosten, hoe hoog ze ook zijn, geen probleem zijn voor de grote oliemaatschappijen. Wettelijk gezien is de milieuvergunninghouder echter verantwoordelijk voor de sanering. Dat is dus, in tegenstelling tot wat men zou denken, niet altijd de oliemaatschappij waarvan de naam op het bord van het tankstation vermeld staat.

In veel gevallen, hoewel we niet over de meerderheid van de gevallen spreken, is de tankstationhouder de houder van de exploitatievergunning en degene die plotseling met enorm hoge en onverwachte kosten geconfronteerd wordt. De zelfstandige pomphouders weten vaak niet wat hun te doen staat als ze met zo'n ingewikkeld probleem af te rekenen hebben en soms verloopt de communicatie met het onderzoeksbureau slecht. Dat leidt vaak tot moeilijke situaties.

In veel dossiers, vooral wanneer het tankstation gesloten wordt, weigeren de zaakvoerders van het verontreinigde tankstation na het prospectief onderzoek de procedure verder te volgen, omdat zij de kosten niet kunnen dragen. Hoewel sommige de werken hebben kunnen uitvoeren, soms door een lening aan te gaan of een overeenkomst te sluiten met de overnemer of het bedrijf waar ze de producten van verkopen, zouden andere failliet gaan als er van hen geëist wordt dat ze de bodemonderzoeken en de sanering uitvoeren. In het laatste geval komt het Gewest met een reeks soms ernstig vervuilde terreinen te zitten en kan het geen beroep meer indienen tegen de exploitant.

Het Financieringsfonds biedt een oplossing voor dat probleem, zowel vanuit financieel oogpunt als op het vlak van technische steun aan kleine exploitanten. Zij staan dan niet langer alleen voor die ingewikkelde materie omdat zij van de expertise van het Fonds kunnen profiteren, dat hen voorlicht en de kwaliteit van de bodemonderzoeken en de saneringsprojecten evenals de aangerekende prijzen zal controleren.

Zodra een exploitant over een door het BIM goedgekeurd prospectief onderzoek beschikt dat aantoonde dat zijn terrein moet worden gesaneerd, kan hij een aanvraag voor een financiële tegemoetkoming indienen. Wanneer het tankstation definitief gesloten wordt, neemt het Fonds de rest van de procedure voor zijn rekening, inclusief de contacten met de onderzoeksbureaus en de aannemers. Als de activiteiten voortgezet worden, betaalt het Fonds de kosten van de exploitant terug tot een bedrag van 62.500 euro, waarvan maximaal 37.200 euro voor de bodemsanering en 37.200 euro voor de sanering van het grondwater.

M. Janssens voudrait cependant insister sur le fait que l'accord de coopération prévoit également, outre la surveillance exercée par la Commission interrégionale, un certain nombre de limitations et de sécurités visant à éviter que l'aide apportée ne soit détournée de son objectif.

En ce qui concerne les cessations d'activité, la demande d'intervention devra comprendre un engagement du propriétaire de ne plus laisser exploiter de station-service sur le terrain concerné pendant quinze ans. Si cette interdiction n'est pas respectée, un remboursement sera exigé.

Pour ce qui est des stations-service qui continuent leur activité, le remboursement ne se fera qu'après la réception de toutes les factures détaillées, d'une attestation de bonne fin de l'assainissement délivrée par l'IBGE ainsi que d'un certificat rédigé par un spécialiste agréé attestant que la station-service est à présent conforme à toutes les prescriptions environnementales en vigueur.

Les exploitants qui ont déjà procédé à l'assainissement de leur station-service ne seront pas pénalisés puisque l'accord prévoit que le Fonds pourra intervenir rétroactivement pour les frais engagés après le 1^{er} janvier 2000. De plus, le Fonds pourra permettre de résoudre le cas des quelques stations-service abandonnées présentes sur le territoire bruxellois puisqu'il pourra également intervenir pour les stations-service qui sont déjà désaffectées à condition qu'elles aient continué leurs activités jusqu'au 31 décembre 1992.

On estime que la mise en conformité d'une station-service avec les normes techniques actuellement en vigueur représente en moyenne un investissement de 75.000 euros. Il n'est bien sûr pas possible de savoir aujourd'hui combien de stations-services resteront ouvertes au-delà de l'échéance de 2007 et donc quel sera le budget global nécessaire pour mettre en place à Bruxelles les mesures destinées à prévenir de nouvelles pollutions du sol. Il s'agit cependant déjà certainement de plusieurs millions d'euros qui devront être investis par les exploitants, sans soutien financier, juste pour pouvoir poursuivre leur activité.

En ce qui concerne le coût des dépollutions, M. Janssens peut par contre donner une estimation budgétaire globale plus précise. Le coût d'un assainissement est évalué en moyenne à 75.000 euros. Si l'on estime à 200 le nombre de stations-service qui devront encore être assainies d'ici 2007, on arrive à un total de 15 millions d'euros. Sans la mise en place du Fonds d'assainissement des stations-service, ce coût devra être intégralement supporté par les exploitants sur une période de quatre ans.

III. Discussion générale

M. Mohamed Azzouzi estime que le mécanisme de financement du Fonds qui consiste à prélever une cotisa-

De heer Janssens zou toch de nadruk willen leggen op het feit dat het samenwerkingsakkoord, afgezien van de door de intergewestelijke commissie uitgeoefende controle, ook een aantal beperkingen en veiligheidsmaatregelen oplegt om te voorkomen dat de toegekende financiële steun niet voor andere zaken gebruikt wordt.

In geval van sluiting van het tankstation, zou in de aanvraag voor een financiële tegemoetkoming vastgelegd moeten worden dat de eigenaar zich ertoe verbindt dat er vijftien jaar lang geen tankstation op het betrokken terrein wordt geopend. Als dit verbod overtreden wordt, moet de tegemoetkoming terugbetaald worden.

Voor tankstations die in bedrijf blijven wordt er pas overgegaan tot terugbetaling na indiening van alle gedetailleerde rekeningen, een verklaring van het BIM dat de sanering tot een goed einde is gebracht en een certificaat van een erkende deskundige dat het tankstation aan alle vigerende milieuvoorschriften voldoet.

De exploitanten die hun tankstation al hebben laten saneren, worden niet benadeeld, want in het akkoord wordt bepaald dat het Fonds met terugwerking kosten kan terugbetalen die na 1 januari 2000 gemaakt zijn. Bovendien kan het Fonds een oplossing bieden voor de gesloten tankstations op het Brusselse grondgebied, aangezien het ook een tegemoetkoming kan toekennen voor tankstations die al buiten gebruik gesteld zijn, op voorwaarde dat het tankstation nog in bedrijf was tot 31 december 1992.

Er wordt geschat dat de kosten om een tankstation aan de huidige technische normen te laten voldoen, gemiddeld 75.000 euro bedragen. Het is nu niet duidelijk hoeveel tankstations open zullen blijven na het verlopen van de termijn in 2007 en hoeveel begrotingsmiddelen er dus in totaal uitgetrokken moeten worden om de maatregelen ter voorkoming van nieuwe bodemverontreiniging in Brussel te treffen. Het gaat echter al zeker om verscheidene miljoenen euro's die de exploitanten zonder financiële tegemoetkoming zullen moeten investeren, alleen al om in bedrijf te kunnen blijven.

Voor de saneringskosten kan de heer Janssens wel een schatting van de totale kosten maken. De kosten voor een sanering worden geschat op gemiddeld 75.000 euro. Als men ervan uitgaat dat 200 tankstations tegen 2007 gesaneerd moeten worden, komt men uit op een totaal bedrag van 15 miljoen euro. Als het Fonds voor de sanering van tankstations niet in het leven geroepen wordt, zullen de exploitanten die kosten volledig moeten dragen over een periode van vier jaar.

III. Algemene bespreking

De heer Mohamed Azzouzi is van mening dat het financieringsmechanisme van het Fonds, dat erin bestaat een bij-

tion sur la vente du litre d'essence ou de diesel est en soi une bonne chose. Il émet cependant certaines réserves quant au financement du Fonds à 50 % par les gérants des stations-service et à 50 % par le consommateur. Le député regrette que ce mécanisme financier ne coûtera pratiquement rien aux exploitants des stations-service, c'est-à-dire au secteur pétrolier, et que le consommateur devra supporter la majorité du coût. Pourtant, selon le principe du pollueur/payeur, ce serait plutôt le secteur pétrolier et ses relais au niveau des stations-service qui devraient payer pour l'assainissement des sols des stations-service.

Le député aborde également l'avis négatif remis par le Conseil d'Etat en ce qui concerne la compétence des Régions relative aux dispositions de l'accord de coopération qui visent la fixation de la cotisation obligatoire au Fonds, la perception des cotisations, ainsi que le contrôle du paiement de la cotisation. M. Azzouzi se demande pourquoi les ministres compétents n'ont pas tenu compte de l'avis négatif du Conseil d'Etat.

Le député se demande également si on ne pourrait étendre le financement de l'assainissement des sols pollués pour l'élargir à d'autres sources de pollution, telles que les garages, qui polluent les sols dans plusieurs communes de la Région de Bruxelles-Capitale notamment par des rejets de mazout.

Le député signale que son groupe votera le projet qui va dans le bon sens, mais il tenait à faire part de certaines réserves.

M. Alain Adriaens souhaiterait savoir où en sont les autres assemblées dans l'examen de cet accord de coopération. La Région de Bruxelles-Capitale est-elle le bon élève en la matière ? Dans quel délai toutes les assemblées auront-elles adopté le projet de décret ou d'ordonnance visant à approuver cet accord de coopération ?

En ce qui concerne la contribution au Fonds de financement de l'assainissement des sols des stations-service, M. Alain Adriaens note que la contribution pour l'essence s'élèverait à 0,0064 euro par litre consommé et pour le diesel à 0,0040 euro par litre, alors que la cotisation est en fait de 0,0052 par litre d'essence consommé et 0,0032 par litre de diesel consommé, la différence étant à mettre sur le dos du consommateur. Les ministres compétents ne pouvaient-ils inclure une autre alimentation du Fonds par les producteurs eux-mêmes ?

Enfin, M. Alain Adriaens souhaite savoir pourquoi les trois gouvernements n'ont pas suivi l'avis négatif du Conseil d'Etat en ce qui concerne le problème de compétence soulevé par le Conseil d'Etat (voir n° A-337/1 – 2001/2002, p. 42). Le député estime personnellement que l'avis du Conseil d'Etat est un peu formaliste et excessif car

drage te laten betalen die wordt berekend op de verkoop van een liter benzine of diesel op zich een goed idee is. Toch heeft hij bedenkingen bij het feit dat het Fonds voor de helft gefinancierd wordt door de exploitanten van de tankstations en voor de helft door de consument. De volksvertegenwoordiger betreurt dat het financieringsmechanisme de exploitanten van het tankstation, dat wil zeggen de petroleumsector, zo goed als niets kost, terwijl de consument het grootste deel van de kosten voor zijn rekening moet nemen. Volgens het principe dat « de vervuiler betaalt » zouden de oliesector en de tankstations voor de bodemsanering van de tankstations moeten betalen.

De volksvertegenwoordiger verwijst ook naar het negatieve advies van de Raad van State voor de bevoegdheid van de Gewesten inzake de bepalingen van het samenwerkingsakkoord voor het vastleggen van de verplichte bijdrage aan het Fonds, de inning van de bijdragen en de controle op de betaling van de bijdrage. De heer Azzouzi vraagt zich af waarom de bevoegde ministers geen rekening hebben gehouden met het negatieve advies van de Raad van State.

De volksvertegenwoordiger vraagt zich ook af of de financiering van de bodemsanering niet uitgebreid zou kunnen worden naar andere vervuilingbronnen zoals garages die de bodem van verscheidene gemeenten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest verontreinigen, met name door de lozing van diesellole.

De volksvertegenwoordiger wijst erop dat zijn fractie haar goedkeuring zal hechten aan het ontwerp, dat een eerste aanzet is, maar dat hij zijn bedenkingen wilde uitspreken.

De heer Alain Adriaens wil weten hoe ver de andere parlementen staan in de bespreking van dat samenwerkingsakkoord. Hoe ver staat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in deze kwestie ? Wanneer zullen alle parlementen het ontwerp van decreet of ordonnantie voor de goedkeuring van het akkoord aannemen ?

Wat de bijdrage aan het Fonds voor de financiering van de bodemsanering voor tankstations betreft, merkt de heer Alain Adriaens op dat de belasting voor de benzine 0,0064 euro per liter zou bedragen en voor diesel 0,0040 euro per liter, terwijl de bijdrage in feite 0,0052 euro per liter verbruikte benzine en 0,0032 euro per liter verbruikte diesel bedraagt en het verschil wordt op de consument afgewenteld. Hadden de bevoegde ministers niet een extra bijdrage aan het Fonds door de producenten zelf kunnen voorzien ?

Tot slot wil de heer Alain Adriaens weten waarom de drie regeringen het negatieve advies van de Raad van State voor het door de Raad van State aangehaalde bevoegdheidsprobleem (zie nr. A-337/1 – 2001/2002, p. 42), naast zich neer hebben gelegd. De volksvertegenwoordiger vindt persoonlijk dat het advies van de Raad van State een beetje

une taxe peut être levée même par le biais d'un accord de coopération.

Mme Béatrice Fraiteur estime quant à elle que le Conseil d'Etat est une juridiction importante et elle souhaite également savoir pourquoi les ministres ont décidé de ne pas tenir compte de cet avis.

Elle aussi constate qu'en définitive, la contribution du consommateur au financement du Fonds d'assainissement sera plus importante que celle du secteur.

Quant à la contribution par litre d'essence et par litre de diesel consommé, elle ne comprend pas pourquoi le prélèvement est moins important pour le diesel alors que le diesel pollue plus.

Le ministre rappelle que l'avis du Conseil d'Etat est un avis parmi d'autres. Le Conseil d'Etat a considéré la contribution au Fonds comme une accise, compétence du Fédéral. Les professeurs Van Orshoven, Dumont et Tulkens sont par contre d'avis que la cotisation est à considérer comme un impôt régional. Une explication très argumentée sur le statut de cette cotisation figure aux pages 9 et suivantes de l'exposé des motifs.

Le Fonds sera alimenté à 50 % par le consommateur et à 50 % sur les marges de la distribution dans les stations-service. Pour répondre à l'observation des trois députés, si le consommateur paie 13 cents et le secteur concerné 8 cents, c'est parce qu'ont été déduits des 13 cents les 5 cents, correspondant aux efforts déjà réalisés par le secteur pour l'essence. Pour le diesel, la contribution du consommateur est de 16 cents au litre consommé tandis que celle du secteur est de 13, la déduction de 3 cents correspondant à des assainissements déjà réalisés.

En ce qui concerne les délais, il y aura publication au *Moniteur belge* de cet accord de coopération quand l'Etat fédéral et toutes les Régions l'auront approuvé. Pour que la Région bruxelloise ne soit pas le mauvais élève, il est important que ce projet d'ordonnance soit adopté rapidement.

A la question de M. Azzouzi de voir si peuvent être visés d'autres objets par l'assainissement du sol, le ministre précise que ce n'est pas possible car, dans ce cas-ci, l'accord a été négocié par le ministre de l'économie fédéral, M. Charles Picqué, et par le secrétaire d'Etat à l'énergie, M. Olivier Deleuze, qui ont la maîtrise du Contrat-programme.

Mais par exemple la pollution provoquée par des citernes à mazout de particuliers est traitée à un autre niveau. Ce dossier se traite également par une harmonisation des procédures de techniques d'assurances entre les trois Régions.

formeel en overdreven is, want een belasting kan zelfs geheven worden op basis van een samenwerkingsakkoord.

Mevrouw Béatrice Fraiteur is van mening dat de Raad van State een belangrijk rechtscollege is en zij wil ook weten waarom de ministers beslist hebben om geen rekening te houden met dat advies.

Ook zij stelt vast dat de consument uiteindelijk meer zal bijdragen aan de financiering van het Saneringsfonds dan de sector zelf.

Wat de belasting per liter benzine en per liter diesel betreft, begrijpt ze niet waarom er minder belasting op diesel geheven wordt terwijl diesel meer vervuult.

De minister wijst erop dat het advies van de Raad van State dezelfde waarde heeft als andere adviezen. De Raad van State heeft de bijdrage aan het Fonds als een accijns beschouwd, wat onder de federale bevoegdheden valt. De Professoren Van Orshoven, Dumont en Tulkens zijn daarentegen van mening dat de bijdrage als een gewestelijke belasting moet worden beschouwd. Een zeer goed onderbouwde uitleg over de status van die bijdrage staat op bladzijde 9 en volgende van de memorie van toelichting.

Het Fonds wordt voor de helft door de consument gefinancierd en voor de helft door de winst op de verdeling in de tankstations. Om op de opmerkingen van de drie volksvertegenwoordigers terug te komen, als de consument 13 cent betaalt en de sector in kwestie 8 cent, dan is dat omdat er 5 cent van de 13 cent afgetrokken is, wat overeenkomt het bedrag dat de sector al voor de benzine heeft betaald. Voor diesel draagt de consument 16 cent per verbruikte liter bij, terwijl de sector 13 cent bijdraagt. Er is 3 cent afgetrokken voor de al uitgevoerde saneringen.

Wat het tijdsbestek betreft, het samenwerkingsakkoord zal in het *Belgisch Staatsblad* bekendgemaakt worden zodra de federale overheid en alle Gewesten het goedkeuren. Om ervoor te zorgen dat het Brussels Gewest niet achterblijft, moet het ontwerp van ordonnantie snel goedgekeurd worden.

Op de vraag van de heer Azzouzi of andere gevallen in aanmerking kunnen komen voor bodemsanering, antwoordt de minister dat dit niet mogelijk is omdat in dit geval over het akkoord is onderhandeld door de federale Minister van Economie, de heer Charles Picqué, en door de Staatssecretaris voor Energie, de heer Olivier Deleuze, die samen zeggenschap hebben over de Programma-overeenkomst.

Maar de vervuiling door stookolietanks van particulieren, bijvoorbeeld, wordt op een ander niveau behandeld. Dit dossier wordt ook behandeld in het kader van een harmonisering van de procedures voor verzekeringstechnieken in de drie Gewesten.

M. Alain Adriaens remercie le ministre pour sa réponse: il s'agit d'une taxe régionale appliquée par le Fédéral dans le cadre du Contrat-programme.

Quant aux montants cités par les ministres, M. Alain Adriaens relève que ceux-ci sont différents de ceux prévus à l'article 4. Y a-t-il eu des modifications depuis le dépôt de ce projet d'ordonnance ?

Le ministre informe qu'il ne s'agit là que d'une conversion des montants en euros.

M. Alain Adriaens est étonné de voir que l'ordonnance entrera en vigueur le jour où elle est publiée au *Moniteur belge* mais que l'article 4 de l'accord de coopération, quant à lui, prévoit que les cotisations ne seront prélevées que le jour où le Fonds est réellement agrémenté. Pourquoi ce décalage ?

Y aura-t-il des représentants bruxellois au sein du conseil d'administration de ce Fonds ? Si oui, combien ?

L'accord de coopération prévoit que le financement ne couvrira l'assainissement du sol des stations-service que si celles-ci ont arrêté leurs activités après le 31 décembre 1992. Sur quelles bases ce délai a-t-il été fixé ?

Comment sera-t-il procédé à l'utilisation des Fonds pour l'assainissement du sol des différentes stations-service ? La totalité de l'assainissement sera-t-elle couverte par le Fonds si la station-service rentre dans les critères prévus par l'accord de coopération ? Ou l'exploitant devra-t-il contribuer par un complément ? Le député craint que si le Fonds d'assainissement est trop bien alimenté, il y aura une certaine déresponsabilisation des exploitants des stations-service.

En ce qui concerne le conseil d'administration du Fonds, le ministre informe qu'il y aura deux administrateurs de la Région de Bruxelles-Capitale.

Quant au décalage entre la publication au *Moniteur belge* et la mise en route du Fonds, il est tout à fait normal. Il faut publier l'accord de coopération au *Moniteur belge* pour constituer le Fonds et ensuite le Fonds doit également être agréé. Cependant, le ministre tient à rassurer le membre, ce décalage ne sera pas très important.

En ce qui concerne la date du 31 décembre 1992, le ministre rappelle que c'est la Région de Bruxelles-Capitale qui a posé ce débat, il y a dix ans. Le sujet a été abordé pour la première fois en 1992 dans le cadre de la discussion du projet d'ordonnance relative au permis d'environnement dans la Région de Bruxelles-Capitale. C'est dans cette ordonnance qu'a été instaurée une obligation de remise en état des sites en fin d'exploitation.

De heer Alain Adriaens bedankt de minister voor zijn antwoord: het gaat om een gewestelijke belasting die op federaal niveau toegepast wordt in het kader van de Programma-overeenkomst.

De heer Alain Adriaens zegt dat de bedragen die de ministers genoemd hebben verschillen van die in artikel 4. Zijn er wijzigingen aangebracht sinds het ontwerp van ordonnantie ingediend werd ?

De minister verduidelijkt dat het om de omzetting van de bedragen in euro gaat.

Het verbaast de heer Alain Adriaens dat de ordonnantie van kracht zal worden de dag waarop ze wordt bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad*, maar dat artikel 4 van het samenwerkingsakkoord bepaalt dat de belasting pas geheven zal worden vanaf de dag dat het Fonds daadwerkelijk wordt erkend. Vanwaar dat verschil ?

Zullen er Brusselse volksvertegenwoordigers in de Raad van Beheer van dat Fonds zitting hebben ? Zo ja, hoeveel ?

Het samenwerkingsakkoord bepaalt dat de financiering alleen aangewend zal worden voor de bodemsanering van de tankstations als die na 31 december 1992 dichtgegaan zijn. Hoe is die termijn bepaald ?

Hoe zal van het Fonds gebruik gemaakt worden voor de bodemsanering van verschillende tankstations ? Wordt de volledige sanering gedekt door het Fonds als het tankstation aan de in het samenwerkingsakkoord vastgelegde criteria voldoet ? Of moet de exploitant zelf een deel bijdragen ? De volksvertegenwoordiger vreest dat als het Saneringsfonds te goed gefinancierd wordt, de exploitanten van de tankstations in zekere zin geen verantwoordelijkheid op zich hoeven te nemen.

De minister antwoordt dat er twee vertegenwoordigers van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in de raad van beheer van het Fonds zitting zullen hebben.

He tijdsbestek tussen de bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad* en de oprichting van het Fonds is volkomen normaal. Het samenwerkingsakkoord moet in het *Belgisch Staatsblad* bekendgemaakt worden vooraleer het Fonds opgericht kan worden en vervolgens moet het Fonds nog erkend worden. Maar het parlementslid kan gerust zijn, want het tijdsbestek zal kort zijn, aldus de minister.

Wat de datum van 31 december 1992 betreft, wijst de minister erop dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest die kwestie tien jaar geleden aan de orde heeft gesteld. Het onderwerp is voor de eerste keer besproken in 1992 in het kader van de bespreking van het ontwerp van ordonnantie betreffende de milieuvergunningen voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. In die ordonnantie is de verplichting tot het saneren van een buiten gebruik gesteld terrein vastgelegd.

Il y aura, en effet, des gradations dans les interventions du Fonds dans le cas où elles sont autorisées. Il convient, en effet, de distinguer une intervention complète du Fonds si la station est fermée et une intervention partielle si la station-service est encore exploitée. Si les causes de pollution du sol sont extérieures à la station-service, il n'y aura aucune intervention du Fonds.

Le directeur de la division Inspectorat de l'IBGE précise, en outre, en ce qui concerne la contribution de l'exploitant, que la contribution maximale du Fonds pour une station-service encore en exploitation sera de 2.500.000 anciens francs belges, alors que l'assainissement du sol d'une telle installation a été évalué en moyenne à 3 millions d'anciens francs belges. Dès lors, l'exploitant aura un apport à l'assainissement du sol de la station-service, mais également au niveau de la protection du sol, car une partie du montant sera consacrée à la prévention des pollutions du sol.

Les exploitants ont vingt-quatre mois pour introduire leur demande d'intervention auprès du Fonds. Cet apport permettra d'éviter que durant ce laps de temps, l'exploitant qui continue à exploiter sa station-service, continue à polluer les sols. La deuxième raison pour laquelle les gérants des stations-service doivent assurer un apport complémentaire au Fonds, c'est pour que toutes les stations-service, qui ne sont pas rentables, puissent fermer en faisant appel au Fonds.

M. Alain Adriaens est satisfait d'entendre que le Fonds financera également des mesures de prévention.

M. Joseph Parmentier souhaiterait savoir si les différents ministres ont réalisé une première évaluation des montants qui seront affectés à ce Fonds.

Le ministre rappelle que ce montant se trouve dans l'exposé qu'a fait le directeur de la division Inspectorat de l'IBGE; il est évalué à 18 milliards d'euros pour toute la Belgique.

M. Jean-Pierre Janssens signale que pour la Région de Bruxelles-Capitale, ce montant a été évalué à ± 15 millions d'euros (600 millions d'anciens francs belges).

IV. Discussion des articles et votes

Article 1^{er}

Cet article ne suscite pas de commentaires.

Vote

L'article est adopté à l'unanimité des 12 membres présents.

De toegekende tegemoetkomingen van het Fonds zullen inderdaad kunnen verschillen. Er moet een onderscheid gemaakt worden tussen een volledige tegemoetkoming van het Fonds als het tankstation gesloten wordt en een gedeeltelijke tegemoetkoming als het tankstation nog in werking is. Als de bodemverontreiniging niet veroorzaakt is door het tankstation, dan kent het Fonds geen tegemoetkoming toe.

De directeur van de afdeling Inspectoraat van het BIM preciseert bovendien dat de tegemoetkoming aan de exploitant maximaal 2.500.000 voormalige Belgische frank bedraagt voor een tankstation dat nog in werking is en dat de bodemsanering voor zo'n installatie geschat is op 3 miljoen voormalige Belgische frank. De exploitant draagt dus bij aan de bodemsanering van het tankstation, maar ook aan de bodembescherming, want een deel van het bedrag zal besteed worden aan het voorkomen van bodemverontreiniging.

De exploitanten krijgen vierentwintig maanden de tijd om hun aanvraag voor een tegemoetkoming in te dienen bij het Fonds. Hierdoor kan worden vermeden dat de exploitant die gedurende die periode zijn tankstation blijft exploiteren de bodem blijft vervuilen. De tweede reden waarom de tankstationhouders extra aan het Fonds bijdragen, is dat de tankstations die niet rendabel zijn kunnen sluiten en een beroep kunnen doen op het Fonds.

Het verheugt de heer Alain Adriaens te horen dat het Fonds ook preventieve maatregelen financiert.

De heer Joseph Parmentier wil weten of de verschillende ministers een eerste raming gemaakt hebben van de bedragen die aan het Fonds toegekend zullen worden.

De minister wijst erop dat dit bedrag in de uiteenzetting van de directeur van de afdeling Inspectoraat van het BIM staat; het is geraamd op 18 miljard euro voor heel België.

De heer Jean-Pierre Janssens merkt op dat het bedrag voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op ± 15 miljoen euro (600 miljoen voormalige Belgische frank) is geraamd.

IV. Artikelsgewijze bespreking en stemmingen

Artikel 1

Dit artikel behoeft geen commentaar.

Stemming

Het artikel wordt eenparig aangenomen door de 12 aanwezige leden.

Article 2

Cet article ne suscite pas de commentaires.

Vote

L'article est adopté par 11 voix et 1 abstention.

**Vote sur
l'ensemble du projet d'ordonnance**

L'ensemble du projet d'ordonnance est adopté par 11 voix et 1 abstention.

Confiance est faite à la rapporteuse pour la rédaction du rapport.

La Rapporteuse,

Marion LEMESRE

La Présidente,

Marie-Jeanne RIQUET

Artikel 2

Dit artikel behoeft geen commentaar.

Stemming

Het artikel wordt aangenomen met 11 stemmen bij 1 onthouding.

**Stemming over
het volledige ontwerp van ordonnantie**

Het ontwerp van ordonnantie wordt in zijn geheel aangenomen met 11 stemmen bij 1 onthouding.

Vertrouwen wordt geschonken aan de rapporteur voor het opstellen van het verslag.

De Rapporteur,

Marion LEMESRE

De Voorzitster,

Marie-Jeanne RIQUET