



**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

—

**Integraal verslag
van de interpellaties en
mondelijke vragen**

—

**Commissie voor de Financiën,
Begroting, Openbaar Ambt,
Externe Betrekkingen en
Algemene Zaken**

—

**VERGADERING VAN
MAANDAG 21 OKTOBER 2013**

—

**PARLEMENT
DE LA RÉGION DE
BRUXELLES-CAPITALE**

—

**Compte rendu intégral
des interpellations et
des questions orales**

—

**Commission des Finances,
du Budget, de la Fonction publique,
des Relations extérieures et
des Affaires générales**

—

**RÉUNION DU
LUNDI 21 OCTOBRE 2013**

—

Het **Integraal verslag** bevat de integrale tekst van de redevoeringen in de oorspronkelijke taal. Deze tekst werd goedgekeurd door de sprekers. De vertaling - *cursief gedrukt* - verschijnt onder de verantwoordelijkheid van de dienst verslaggeving. Van lange uiteenzettingen is de vertaling een samenvatting.

Publicatie uitgegeven door het
Brussels Hoofdstedelijk Parlement
Directie verslaggeving
tel 02 549 68 02
fax 02 549 62 12
e-mail criv@bruparl.irisnet.be

De verslagen kunnen geconsulteerd worden op
<http://www.parlbruparl.irisnet.be/>

Le **Compte rendu intégral** contient le texte intégral des discours dans la langue originale. Ce texte a été approuvé par les orateurs. Les traductions - *imprimées en italique* - sont publiées sous la responsabilité du service des comptes rendus. Pour les interventions longues, la traduction est un résumé.

Publication éditée par le
Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale
Direction des comptes rendus
tél 02 549 68 02
fax 02 549 62 12
e-mail criv@parlbru.irisnet.be

Les comptes rendus peuvent être consultés à l'adresse
<http://www.parlbruparl.irisnet.be/>

INHOUD**INTERPELLATIE** 6

- van de heer Joël Riguelle

tot de heer Guy Vanhengel, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt en Externe Betrekkingen,

betreffende "het gewicht van de gemeentelijke financiën in de begroting van het Brussels Gewest".

Bespreking – Sprekers: de heer Guy Vanhengel, minister, de heer Joël Riguelle. 8

MONDELINGE VRAAG 10

- van de heer Ahmed El Ktibi 10

aan de heer Guy Vanhengel, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt en Externe Betrekkingen,

betreffende "de stand van het Apolloprogramma voor de reorganisatie en de modernisatie van het gewestelijk belastingbestuur".

INTERPELLATIES 14

- van de heer Paul De Ridder 14

tot de heer Guy Vanhengel, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt en Externe Betrekkingen,

SOMMAIRE**INTERPELLATION** 6

- de M. Joël Riguelle

à M. Guy Vanhengel, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Finances, du Budget, de la Fonction publique et des Relations extérieures,

concernant "le poids des finances communales dans le budget de la Région bruxelloise".

Discussion – Orateurs : M. Guy Vanhengel, ministre, M. Joël Riguelle. 8

QUESTION ORALE 10

- de M. Ahmed El Ktibi 10

à M. Guy Vanhengel, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Finances, du Budget, de la Fonction publique et des Relations extérieures,

concernant "l'état d'avancement du programme Apollo visant à réorganiser et à moderniser l'Administration de la fiscalité régionale".

INTERPELLATIONS 14

- de M. Paul De Ridder 14

à M. Guy Vanhengel, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Finances, du Budget, de la Fonction publique et des Relations extérieures,

betreffende "de overheveling van de woonbonus naar de gewesten".	concernant "le transfert du bonus logement aux Régions".
Toegevoegde interpellatie van de heer Olivier de Clippele, betreffende "de woonbonus".	Interpellation jointe de M. Olivier de Clippele, concernant "le bonus logement".
<i>Bespreking – Sprekers: de heer Alain Maron, de heer Guy Vanhengel, minister.</i> 15	<i>Discussion – Orateurs : M. Alain Maron, M. Guy Vanhengel, ministre.</i> 15
INTERPELLATIE EN MONDELINGE VRAAG 19	INTERPELLATION ET QUESTION ORALE 19
Interpellatie van de heer Benoît Cerexhe 19 tot de heer Guy Vanhengel, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt en Externe Betrekkingen, betreffende "de recente verklaringen over de verwerping van de kilometerheffing en de invoering van stadstol in het Brussels Gewest".	Interpellation de M. Benoît Cerexhe 19 à M. Guy Vanhengel, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Finances, du Budget, de la Fonction publique et des Relations extérieures, concernant "les récentes déclarations relatives à l'abandon de la tarification kilométrique et à l'instauration d'un péage urbain en Région bruxelloise".
Mondelinge vraag van mevrouw Céline Delforge 19 aan de heer Guy Vanhengel, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt en Externe betrekkingen, betreffende "het lopende experiment met de kilometerheffing".	Question orale de Mme Céline Delforge 19 à M. Guy Vanhengel, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Finances, du Budget, de la Fonction publique et des Relations extérieures, concernant "le test de taxation au kilométrage parcouru actuellement en cours".
<i>Samengevoegde bespreking – Sprekers: de heer Emmanuel De Bock, de heer Philippe Close, de heer Bruno De Lille, staatssecretaris, de heer Benoît Cerexhe, mevrouw Céline Delforge.</i> 26	<i>Discussion conjointe – Orateurs : M. Emmanuel De Bock, M. Philippe Close, M. Bruno De Lille, secrétaire d'État, M. Benoît Cerexhe, Mme Céline Delforge.</i> 26

INTERPELLATIE	41	INTERPELLATION	41
- van de heer Hamza Fassi-Fihri	41	- de M. Hamza Fassi-Fihri	41
tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
betreffende "het project van een digitale school".		concernant "le projet d'école numérique".	
<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Brigitte Grouwels, minister, M. Hamza Fassi-Fihri.</i>	43	<i>Discussion – Orateurs: Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Hamza Fassi-Fihri.</i>	43

*Voorzitterschap: de heer Eric Tomas, eerste ondervoorzitter.
Présidence : M. Eric Tomas, premier vice-président.*

INTERPELLATIE

De voorzitter.- Aan de orde is de interpellatie van de heer Joël Riguelle.

INTERPELLATIE VAN DE HEER JOËL RIGUELLE

TOT DE HEER GUY VANHENGEL, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET FINANCIËN, BEGROTING, OPENBAAR AMBT EN EXTERNE BETREKKINGEN,

betreffende "het gewicht van de gemeentelijke financiën in de begroting van het Brussels Gewest".

De voorzitter.- De heer Riguelle heeft het woord.

De heer Joël Riguelle *(in het Frans).*- *U kondigde aan dat de regering het op 26 september eens werd over een veelbelovende ontwerpbegroting voor 2014. Een onverwachte bonus van 6 miljoen euro zou u inzetten om de schulden van het gewest af te bouwen, om eventueel volgend jaar al een begroting in evenwicht te bereiken.*

Voor de gemeenten ziet het er echter minder rooskleurig uit. Volgens een studie van Belfius hebben dertien van de negentien gemeenten een tekort, ondanks de gewestelijke subsidies die dit jaar 30 miljoen euro bedragen.

Daar zijn heel wat redenen voor: teruglopende inkomsten, toenemende lasten (vooral voor de OCMW's en de politiezones), de onmogelijkheid om investeringen uit te stellen (onder meer door de demografische explosie), stijgende pensioenkosten.

On de gemeenten bij te staan, werden de middelen in de gewestbegroting 2013 al verhoogd met respectievelijk 4,6% voor de OCMW's en 5,4% voor de politiezones. Voor de armste gemeenten is dat echter nog ontoereikend. Hun tekort blijft

INTERPELLATION

M. le président.- L'ordre du jour appelle l'interpellation de M. Riguelle.

INTERPELLATION DE M. JOËL RIGUELLE

À M. GUY VANHENGEL, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES FINANCES, DU BUDGET, DE LA FONCTION PUBLIQUE ET DES RELATIONS EXTÉRIEURES,

concernant "le poids des finances communales dans le budget de la Région bruxelloise".

M. le président.- La parole est à M. Riguelle.

M. Joël Riguelle.- Vous avez annoncé qu'un accord avait pu être conclu le 26 septembre dernier concernant le projet de budget 2014. Ce projet semble prometteur, prévoyant même le dégagement d'un "léger boni de six millions d'euros, qui devrait être consacré à réduire la dette de notre Région-capitale et laissant entrevoir la possibilité d'anticiper encore le retour à l'équilibre - initialement prévu pour 2016 - à l'année prochaine".

Nous ne pouvons que nous en réjouir, mais si les prévisions budgétaires de la Région bruxelloise semblent encourageantes, il n'en va pas de même pour les communes qui la composent. Selon une étude publiée par Belfius au mois de juin dernier, treize communes sur dix-neuf accusent toujours un déficit, malgré des subsides régionaux qui s'élèvent à 30 millions d'euros pour l'exercice budgétaire actuel.

Nous ne sommes pas sans savoir que les raisons de ces situations sont multiples et diverses : recettes qui s'érodent, charges qui augmentent (surtout celles des CPAS et des zones de police),

groeien en kan op termijn de gewestelijke financiën bedreigen.

De gemeente Sint-Agatha-Berchem heeft op eigen houtje een volledige audit laten uitvoeren van haar financiën. Hebben ook andere gemeenten dit gedaan? Kan het gewest hen aanmoedigen dit te doen?

Heel wat gemeenten hebben grote vragen bij de invoering van de ESR 95-norm of de consolidatie van de begrotingen van entiteit 2. De diverse regeringen proberen nog de manoeuvreerruimte tussen de verschillende overheden vast te stellen.

Tijdens de zomer hebben gewestelijke ambtenaren zich gebogen over de begrotingen en financiën van de gemeenten, meer bepaald over hun schuldenbeheer.

Wat gebeurt er met de verzamelde gegevens? Komt er een rapport of een publicatie? Worden de gegevens meegedeeld aan het parlement? Welke conclusies trekt u uit de cijfers? Hebt u daarmee rekening gehouden bij de opmaak van de ontwerpbegroting 2014? Op welke manier?

impossibilité de reporter certains investissements, nécessité d'investissements dans de nouveaux équipements, due à l'explosion démographique que connaît notre Région, augmentation du coût des pensions pour leurs personnels et services de dette parfois colossaux.

Pour aider les communes à faire face à ces dépenses, le budget régional 2013 avait déjà prévu une augmentation des moyens. Les dotations au CPAS ont augmenté de 4,6% et celles pour la police ont crû de 5,4%. Cet effort ne semble toutefois pas suffisant pour aider les communes les plus fragiles à faire face à leurs dépenses. Leur déficit s'accroît dangereusement au fil des ans, risquant, à terme, de porter préjudice aux finances régionales.

Dans un souci de bonne gouvernance, une commune que je connais bien a procédé de sa propre initiative à un audit complet de ses finances et, surtout, de sa dette. Un tel exercice se révèle plus que nécessaire pour la programmation budgétaire, la maîtrise des dépenses et la gestion des éventuels déficits. Savez-vous si d'autres communes ont, elles aussi, procédé à cet exercice ? La Région ne pourrait-elle pas, si nécessaire, les encourager à le faire ?

Nous nous trouvons également dans un contexte prévisionnel, par rapport au SEC 95 ou à la consolidation des différents budgets de l'entité 2. Je ne vous cache pas que de gros points d'interrogation demeurent pour un certain nombre de communes. Nos différents gouvernements tentent dès lors d'établir la marge de manœuvre possible entre Régions, Communautés et communes, dans les perspectives de la norme européenne SEC 95.

Durant l'été, des agents régionaux se sont penchés sur les situations financières et budgétaires des communes, en particulier sur les dettes et la gestion des déficits.

Quelle suite sera-t-elle donnée à cette collecte d'informations ? Vont-elles faire l'objet d'un rapport ou d'une publication ? Pourrez-vous communiquer ces éléments au parlement ? Quelles conclusions en tirez-vous ? Avez-vous tenu compte de ces données dans la réalisation du projet de budget 2014 ? Si oui, comment ?

Discussion

De voorzitter.- De heer Vanhengel heeft het woord.

De heer Guy Vanhengel, minister (*in het Frans*).- *Aangezien de steun aan de plaatselijke besturen en de controle en het overleg die ermee gepaard gaan, een bevoegdheid zijn van minister-president Vervoort, zal ik u zijn antwoord voorlezen.*

Volgens de Belfiusstudie van 5 augustus 2013 bedraagt het totale tekort van de gemeenten voor 2013 25 miljoen euro. De bank baseerde haar studie op de negentien gemeentebegrotingen voor 2013. Bij de opmaak van de begroting moesten de gemeenten echter rekening houden met een rondzendbrief die een halvering voorzag van bepaalde inkomsten, met name de subsidies voor de taalpremies en de subsidies in het kader van de ordonnantie van 19 juli 2007 tot verbetering van de budgettaire toestand van de gemeenten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Voor 2013 en 2014 heeft het gewest 60 miljoen euro uitgetrokken om de gemeenten bij te staan bij investeringen die nodig zijn om de demografische explosie op te vangen. Ondanks herhaalde inspanningen van het gewest blijven de gemeentelijke financiën onder druk staan, net als in de andere gewesten.

Naast uw gemeente heeft ook Elsene een audit laten uitvoeren van de rekeningen voor 2011 en 2012.

Gewestelijke ambtenaren hebben deze zomer inderdaad de programma's en investeringen voor 2009-2011 geanalyseerd. Het percentage vastleggingen bedraagt gemiddeld 52%.

Voor de begroting 2014 heeft het gewest de gemeenten gevraagd om met hun realisatiegraad rekening te houden voor de periode 2007 tot 2011 om begrotingsvoorstellen voor de buitengewone dienst uit te werken. Dat gebeurde in augustus tijdens een vergadering met de gemeenteontvangers.

Ter informatie, de middelen die overgedragen worden aan de gemeenten bedragen 14% van de gewestbegroting (ongeveer 510 miljoen tot

Bespreking

M. le président.- La parole est à M. Vanhengel.

M. Guy Vanhengel, ministre.- Vos questions concernent le soutien des administrations locales et le contrôle et la concertation qui en découlent. Il s'agit d'une matière relevant des compétences du ministre-président Rudi Vervoort. Je vous lirai donc la réponse que j'ai reçue de ce dernier.

L'étude Belfius du 5 août dernier présente un déficit à l'exercice propre 2013 de l'ordre de 25 millions. Pour réaliser son étude, la banque s'est basée sur les budgets 2013 qui avaient été présentés par les dix-neuf communes. Il est nécessaire de rappeler que la confection des budgets 2013 présentait une particularité. En effet, la circulaire sur l'élaboration des budgets 2013 prévoyait que certaines recettes devaient être limitées à 50%. Il s'agit notamment des subsides octroyés dans le cadre de l'ordonnance du 19 juillet 2007 visant à améliorer la situation budgétaire des communes et des primes linguistiques.

Afin de soulager les communes, la Région a prévu un montant de 60 millions d'euros pour les années 2013 et 2014 afin d'intervenir dans le financement des investissements en lien avec l'essor démographique. Malgré les efforts répétés de la Région, on constate que les finances communales sont sous pression. C'est également le cas dans les deux autres Régions du pays.

Dans ce cadre, la commune d'Ixelles a, comme votre commune, procédé à un audit. En ce qui concerne Ixelles, il s'agissait d'un audit sur les comptes 2011 et 2012.

En ce qui concerne la dernière partie de votre question, il est exact que, durant l'été, les agents de l'Administration des pouvoirs locaux ont procédé à une analyse des réalisations des programmes et investissements sur la période allant de 2009 à 2011. On constate que le taux d'engagement des dépenses est en moyenne de 52% pour l'ensemble des dix-neuf communes.

Pour le budget 2014, il a été demandé aux communes de tenir compte de leur taux de réalisation sur la période allant de 2007 à 2011

511 miljoen euro).

De voorzitter.- De heer Riguelle heeft het woord.

De heer Joël Riguelle (in het Frans).- *U hebt niet geantwoord op mijn vraag of het gewest de gemeenten niet kan aanmoedigen om een audit van hun schulden uit te voeren. Een algemeen beeld van de gemeentelijke financiën zou erg nuttig zijn.*

De voorzitter.- De heer Vanhengel heeft het woord.

De heer Guy Vanhengel, minister (in het Frans).- *Ik noteer uw suggestie.*

De heer Joël Riguelle (in het Frans).- *Naar verluidt doen bepaalde gemeenten geen moeite om hun schulden te onderzoeken en hun leningen te herschikken, waardoor ze systematisch geld verliezen. Het is niet erg fair als het gewest daarvoor dan moet opdraaien.*

De heer Guy Vanhengel, minister (in het Frans).- *Dat is juist. Daarover hebben we al vaak gedebatteerd.*

Een audit zou des te meer nuttig zijn, gezien de Europese eisen. De Europese instellingen zullen het gewest en de gemeenten steeds als een geheel blijven beschouwen.

Het gewest heeft altijd geprobeerd om de gemeenten zo veel mogelijk te helpen een

pour élaborer les propositions budgétaires pour l'exercice extraordinaire. Une réunion de présentation des modalités pratiques de préparation des budgets 2014 s'est déroulée en présence des receveurs communaux à la fin du mois d'août.

Voilà le contenu de la réponse du ministre-président. En guise de conclusion, et pour avoir une idée des ordres de grandeur, j'ajouterai que, sur l'ensemble du budget régional, la partie reprenant les moyens transférés aux communes s'élève à 14%. Cela représente à peu près 510 ou 511 millions d'euros.

M. le président.- La parole est à M. Riguelle.

M. Joël Riguelle.- Je n'ai pas vraiment reçu de réponse à toutes mes questions. L'une d'entre elles me préoccupe particulièrement, à savoir le fait de savoir si la Région ne pourrait pas encourager les communes à effectuer un audit de leurs dettes.

Cela permettrait de disposer d'un panel et d'une vision complets avant de s'engager dans une période qui risque d'être difficile en matière d'équilibre des engagements des uns et des autres.

M. le président.- La parole est à M. Vanhengel.

M. Guy Vanhengel, ministre.- Nous prenons note de cette suggestion.

M. Joël Riguelle.- Selon les informations dont je dispose, certaines communes ne révisent pas leurs dettes, ne font pas l'effort de revoir et de réaménager leurs emprunts et perdent systématiquement de l'argent. Si ces communes vont systématiquement rechercher cet argent dans le budget régional, ce n'est pas très fair-play.

M. Guy Vanhengel, ministre.- C'est tout à fait exact. Nous avons déjà eu des débats à ce sujet à de multiples reprises.

Cet exercice serait incontestablement utile au vu des exigences européennes. Quoi qu'il se passe, les institutions européennes continueront à considérer la Région et les communes comme une entité dans son ensemble.

Du côté de la Région, nous avons toujours essayé

begrotingsevenwicht te bewaren. Hun schulden zijn ook belangrijk voor de appreciatie van entiteit 2 door Europa.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG

De voorzitter.- Aan de orde is de mondelinge vraag van de heer El Ktibi.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER AHMED EL KTIBI

AAN DE HEER GUY VANHENGEL, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET FINANCIËN, BEGROTING, OPENBAAR AMBT EN EXTERNE BETREKKINGEN,

betreffende "de stand van het Apolloprogramma voor de reorganisatie en de modernisatie van het gewestelijk belastingbestuur".

De voorzitter.- De heer El Ktibi heeft het woord.

De heer Ahmed El Ktibi (in het Frans).- *In juli 2012 ging Apollo, het meerjarenprogramma voor de hervorming van het Bestuur Gewestelijke Fiscaliteit (BGF) van start. Dit programma heeft tot doel de organisatie van het bestuur te rationaliseren en een computerprogramma voor het beheer van de gewestbelastingen te ontwikkelen, te beginnen met de onroerende voorheffing.*

Wat is de balans na dit eerste jaar? Wat zijn de verwezenlijkingen? Werd het bestek gevolgd? Zijn er problemen opgedoken? Van welke aard? Hebben die tot vertraging geleid?

In maart jongstleden kondigde u aan dat er vooruitgang was geboekt met de wervingen en de normalisatie van de procedures.

d'aider le plus possible les communes à maintenir les équilibres. Les positions de dettes sont également importantes dans la prise en compte des appréciations de l'entité 2 par l'Europe, en particulier la partie régionale bruxelloise, où les communes seront incluses dans notre solde.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE

M. le président.- L'ordre du jour appelle la question orale de M. El Ktibi.

QUESTION ORALE DE M. AHMED EL KTIBI

À M. GUY VANHENGEL, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES FINANCES, DU BUDGET, DE LA FONCTION PUBLIQUE ET DES RELATIONS EXTÉRIEURES,

concernant "l'état d'avancement du programme Apollo visant à réorganiser et à moderniser l'Administration de la fiscalité régionale".

M. le président.- La parole est à M. El Ktibi.

M. Ahmed El Ktibi.- En juillet 2012, le gouvernement régional lançait un programme pluriannuel de réforme de l'Administration de la fiscalité régionale (AFR) nommé Apollo. Son objectif est de rationaliser les processus et l'organisation de l'AFR et de développer un outil informatique performant permettant de reprendre le service des impôts régionaux en commençant par le précompte immobilier.

Un peu plus d'un an après la mise en œuvre du programme Apollo, un premier aperçu de son développement et de ses résultats s'impose.

Quel est le bilan de cette première année ? Qu'a-t-il accompli ? Le cahier des charges est-il respecté ? Des difficultés majeures sont-elles survenues ? Si oui, de quelle nature ? Dans quelle

Het bestuur kan de belastingen pas in beheer nemen, wanneer het nieuwe computerprogramma optimaal werkt. Hoe ver staat het daarmee? Wanneer zal dit programma de onroerende voorheffing volledig kunnen beheren? Hoe zit het met de andere belastingen? Is daarvoor een tijdschema opgesteld?

De voorzitter.- De heer Vanhengel heeft het woord.

De heer Guy Vanhengel, minister (in het Frans).- *Het Apolloprogramma bereidt de administratie van de gewestelijke belastingen voor op de inning van de gewestbelasting.*

De eerste fase van het programma is sinds 27 juni 2013 afgesloten. De belangrijkste mijlpalen gedurende deze fase waren:

- *de geleidelijke opheffing van de papieren archieven en de digitalisering van de fiscale dossiers;*
- *de goedkeuring van het nieuwe organogram en personeelskader;*
- *37 medewerkers (42% van het personeel) zijn begonnen met telewerk;*
- *de optimalisering van de werkruimte door de ingebruikname van open kantoren voor de algemene directie en de consultants om het hoofd te bieden aan de personeelsgroei;*
- *de formalisering van de diensten in SLA's (service level agreements) ten behoeve van Leefmilieu Brussel; het gaat om overeenkomsten waarbij Brussel Fiscaliteit zich engageert om diensten zoals de inning en invordering voor rekening van de andere regionale entiteiten te leveren;*
- *de goedkeuring en toepassing van de procedureordonnantie in fiscale aangelegenheden en uitvoeringsbesluiten;*

mesure pèseraient-elles sur l'agenda initial ?

En mars dernier, vous avez annoncé des avancées dans le recrutement et la normalisation des procédures. Vous avez aussi évoqué le défi informatique auquel l'AFR fera face pour réceptionner plusieurs taxes, en particulier le précompte immobilier, dès que les conditions nécessaires à sa bonne marche le permettront.

Comment cette étape progresse-t-elle ? Quand la gestion complète de cette taxe sera-t-elle opérationnelle ? Quelles seront les étapes suivantes ? A-t-on fixé un calendrier ?

M. le président.- La parole est à M. Vanhengel.

M. Guy Vanhengel, ministre.- Le programme Apollo a pour objectif de préparer l'Administration de la fiscalité régionale à la reprise des impôts régionaux gérés par l'État fédéral pour le compte de la Région de Bruxelles-Capitale.

La première phase du programme, rythmée principalement par le planning du projet informatique, s'est terminée le 27 juin 2013. Cette phase correspond à la finalisation de la première tranche prévue dans le cahier des charges.

Les principaux jalons atteints durant cette phase sont les suivants :

- la suppression progressive des archives papier et la numérisation des dossiers fiscaux ;
- l'approbation du nouvel organigramme et du nouveau cadre du personnel ;
- 37 collaborateurs, soit 42% du personnel, ont commencé le télétravail ;
- l'optimisation de l'espace de travail par la mise en service du principe du "bureau ouvert" ("open space") pour la direction générale et aussi pour les consultants afin de faire face à la croissance du personnel ;
- la formalisation du mode de délivrance des services au travers de Service level agreements (SLA) au profit de Bruxelles Environnement ; il s'agit ici de conventions dans lesquelles Bruxelles Fiscalité s'engage à fournir des services comme la perception ou le recouvrement d'amendes pour le

- de basisvorming projectbeheer en de SAP-introductie werden gegeven;

- de integratie van de cel administratieve beroepen in de directie juridische zaken;

- de beëindiging van de functionele blue print op basis van een behoefteanalyse, gelinkt aan de informatica-applicatie die in ontwikkeling is.

Enkele projecten in de eerste fase van het programma hebben vertraging opgelopen door bijkomende werklust, ingegeven door Apollo-Tools, maar ook door de vertraging bij de aanwervingen en de pensionering van de directeur. Het programma in zijn geheel is vertraagd door het gebrek aan coördinatie tussen projecten en transversale diensten.

Tegelijk met de invoering werden de tekortkomingen en verbeteringstrajecten geanalyseerd in samenwerking met verschillende partners (het secretariaat-generaal, het Centrum voor Informatica voor het Brussels Gewest, het SAP-team en Computer Sciences Corporation). De oplossingen zijn besproken in het opvolgingscomité en uitgewerkt in het projectstuuringscomité. Om de doelstellingen voor 2016 te behalen, is het informaticaproject met goedkeuring van de regering al meermaals aangepast.

Er is vooruitgang geboekt in de aanwervingen, maar het gebrek aan middelen en middenmanagement vormt een ernstige bedreiging voor het programma. Er is een nieuw project om de besturen van het ministerie meer ruimte te bieden in afwachting van de centralisatie. Het moet een structurele oplossing bieden voor het kantoorprobleem van Brussel Fiscaliteit, maar komt ook in het vaarwater van het Apolloprogramma, dat er daardoor nog een verhuizing verkrijgt.

U ziet dat het nodige gedaan is om in 2016 de onroerende voorheffing over te nemen. De doelstelling kan echter niet behaald worden zonder de steun van de algemene diensten van het ministerie en de steun van de hele regering.

De volgende regering en het volgende parlement moeten het wettelijke kader vastleggen voor de overname van de onroerende voorheffing. De

compte d'autres entités régionales ;

- l'approbation et la mise en œuvre de l'ordonnance procédurale en matière fiscale et de ses arrêtés d'exécution ;

- la formation de base en gestion de projet et l'introduction à SAP (Systems, applications, and products for data processing) ont été dispensées ;

- l'intégration de la cellule des recours administratifs à la direction juridique ;

- la finalisation du "blue print" fonctionnel, à savoir l'analyse des besoins, relatif à l'application informatique en développement.

La première phase du programme, outre les résultats engrangés, se caractérise par des retards au niveau de certains projets. Ceux-ci s'expliquent principalement par les charges de travail supplémentaires induites par Apollo-Tools, mais aussi par le retard dans les recrutements prévus et par le départ à la retraite du dernier directeur statutaire. Le manque de coordination entre les projets et les services transversaux et le retard du programme en lui-même, contribuent au retard global du programme.

Parallèlement à la mise en œuvre, les dysfonctionnements et les trajets de remédiation ont été analysés avec les différents partenaires : le secrétariat général du Service public régional de Bruxelles, le Centre d'informatique pour la Région bruxelloise (CIRB), le SAP team et la Computer sciences corporation (CSC).

Les scénarios de solutions ont été discutés lors du comité de suivi et ont ensuite été développés lors du comité de pilotage du projet. Le projet informatique rythme l'ensemble du programme. Dans le but de garantir ses objectifs à l'horizon 2016, le projet informatique a subi divers aménagements, afin de pallier les difficultés rencontrées. Ces aménagements avaient fait l'objet de demandes de modifications ("change requests") approuvées par le gouvernement.

Elles concernent le renforcement du management et de l'expertise dans le chef du fournisseur, le renforcement des équipes internes, l'aménagement du périmètre du projet à la suite de la mise à jour des hypothèses initiales, ainsi que la répartition

volgende regering moet ook een kalender vastleggen voor de overname van de andere belastingen.

adaptée du périmètre sur les tranches suivantes du marché.

Je confirme que des progrès ont été accomplis, notamment en termes de recrutement. Néanmoins le manque de ressources et l'absence de cadres moyens ("middle management") constituent à ce jour le risque majeur encouru par le programme. Les projets transversaux se déroulant en parallèle et la lourdeur des procédures existantes ne facilitent ni les recrutements nécessaires, ni l'application des mécanismes permettant, par exemple, l'accession aux fonctions supérieures.

Un nouveau projet transversal, intitulé Densification, vise à offrir de l'espace supplémentaire à l'ensemble des administrations du ministère, dans l'attente de la centralisation. Si ce projet doit apporter une solution plus structurelle au problème d'espace de Bruxelles Fiscalité, il vient en même temps perturber le programme Apollo, lequel doit en conséquence ajouter un déménagement à son calendrier.

Vous pouvez constater que des actions ont été entreprises afin de garder le cap de 2016 pour la reprise effective du précompte immobilier. Cet objectif ne pourra être atteint sans le soutien fort des services généraux du ministère et l'aide de l'ensemble du gouvernement.

Il appartiendra au prochain gouvernement, à la nouvelle équipe, ainsi qu'au prochain parlement, de définir les conditions politiques de la reprise du précompte immobilier. J'entends par là surtout la définition du cadre légal. C'est aussi à la prochaine majorité qu'il appartiendra de décider du calendrier précis de la reprise des autres taxes.

De voorzitter.- De heer El Ktibi heeft het woord.

M. le président.- La parole est à M. El Ktibi.

De heer Ahmed El Ktibi (in het Frans).- *Er zijn duidelijk heel wat inspanningen geleverd om de eerste fase uit te voeren, maar toch heeft het project enorme vertraging opgelopen.*

M. Ahmed El Ktibi.- Merci pour ces éclaircissements au sujet des différentes étapes. Beaucoup d'efforts ont été consentis pour la mise en œuvre de cette première tranche. Néanmoins, il nous faut bien entendu composer avec le retard emmagasiné.

U hoopt het schuldbeheer volledig te kunnen overnemen in 2016. Is dat een realistische doelstelling?

À quelle échéance espérez-vous la réception complète et la gestion totale de la dette ? J'ai cru comprendre que, selon vos prévisions, ce serait en 2016. Est-ce un objectif réaliste ?

De heer Guy Vanhengel, minister (*in het Frans*).- *Ik hoop het!*

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN DE HEER PAUL DE RIDDER

TOT DE HEER GUY VANHENGEL, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET FINANCIËN, BEGROTING, OPENBAAR AMBT EN EXTERNE BETREKKINGEN,

betreffende "de overheveling van de woonbonus naar de gewesten".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER OLIVIER DE CLIPPELE,

betreffende "de woonbonus".

De voorzitter.- Bij afwezigheid van de heer Olivier de Clippele wordt zijn toegevoegde interpellatie geacht te zijn ingetrokken.

De heer De Ridder heeft het woord.

De heer Paul De Ridder.- In Vlaanderen woedt volop het debat over de toekomst van de woonbonus, maar in Brussel blijft het voorlopig stil. Op 1 juli 2014 wordt de woonbonus een gewestbevoegdheid. De woonbonus is de fiscale aftrek die men geniet voor hypothecaire leningen bij de aankoop van een woning. De middelen die met die bevoegdheden gepaard gaan, worden echter niet volledig naar de gewesten overgeheveld. Ook de gewesten moeten immers een bijdrage leveren tot de besparingen.

In 2011 genoten meer dan twee miljoen Belgen het voordeel van de woonbonus. De maatregel is dus van groot belang voor veel burgers.

Op 19 september 2013 stelde u dat de Brusselse

M. Guy Vanhengel, ministre.- Je l'espère !

- L'incident est clos.

INTERPELLATIONS

M. le président.- L'ordre du jour appelle les interpellations.

INTERPELLATION DE M. PAUL DE RIDDER

À M. GUY VANHENGEL, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES FINANCES, DU BUDGET, DE LA FONCTION PUBLIQUE ET DES RELATIONS EXTÉRIEURES,

concernant "le transfert du bonus logement aux Régions".

INTERPELLATION JOINTE DE M. OLIVIER DE CLIPPELE,

concernant "le bonus logement".

M. le président.- En l'absence de M. Olivier de Clippele, son interpellation jointe est considérée comme retirée.

La parole est à M. De Ridder.

M. Paul De Ridder (*en néerlandais*).- *Le 1^{er} juillet 2014, le bonus logement (déduction fiscale octroyée pour un crédit hypothécaire à l'achat d'une habitation) deviendra une compétence régionale. Les moyens liés à cette compétence ne seront cependant pas entièrement transférés aux Régions.*

En 2011, plus de deux millions de Belges bénéficiaient de l'avantage du bonus logement.

Le 19 septembre 2013, vous déclariez que le gouvernement bruxellois ne disposait pas encore de plans définis. La Région de Bruxelles-Capitale a créé un groupe de travail fiscal composé de professeurs, qui devrait publier un rapport en octobre.

regering "nog niet over afgelijnde plannen beschikte". U vermeldde ook dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest rond de problematiek een fiscale werkgroep van professoren in het leven had geroepen. In oktober zou een rapport van die academische werkgroep worden gepubliceerd.

Wat is uw visie op deze nieuwe gewestbevoegdheid, namelijk de woonbonus? Welke academici zitten in de denkgroep? Op welke concrete datum mogen we het rapport van de denkgroep verwachten?

Welke maatregelen zal de Brusselse regering treffen om de overheveling van deze nieuwe gewestbevoegdheid voor te bereiden?

Bespreking

De voorzitter.- De heer Maron heeft het woord.

De heer Alain Maron (in het Frans).- *Bevestigt u dat de federale staat voor de bevoegdheidsoverdracht zal overschakelen van een systeem van fiscale aftrek op een reductiesysteem? Dit is belangrijk, want het betekent dat de woonbonus niet langer wordt berekend op basis van het hoogste marginale belastingtarief, maar van een gemiddeld tarief dat hetzelfde is voor alle belastingplichtigen. Hierdoor wordt de maatregel ook socialer.*

Hebben de studies voor Brussel zowel betrekking op vastgoedfiscaliteit als op het op afstemmen van dit systeem van fiscale bonus en de overige gewestelijke beleidsmaatregelen voor bijstand bij aankoop, zoals in Vlaanderen?

Hoe zullen het fiscaal stimuleringsbeleid voor de aankoop van een woning enerzijds en het gewestelijk stimuleringsbeleid voor de aankoop van een woning anderzijds op elkaar worden afgestemd, wanneer het gewest beide bevoegdheden zal uitoefenen? Komt dit aspect aan bod in de studies van het gewest?

Quelle est votre vision de cette nouvelle compétence régionale du bonus logement ? Quels universitaires siègent au sein du groupe de réflexion ? À quelle date concrète peut-on attendre leur rapport ?

Quelles mesures prendra le gouvernement bruxellois pour préparer le transfert de cette nouvelle compétence régionale ?

Discussion

M. le président.- La parole est à M. Maron.

M. Alain Maron.- J'ai également lu le rapport du Conseil flamand du logement. Confirmez-vous qu'avant le transfert de la compétence, l'État fédéral passera d'un système de déduction fiscale à un système de réduction ?

La décision n'est pas anodine, car cela signifie que le bonus ne serait plus calculé sur la base du taux marginal supérieur d'imposition, mais sur la base d'un taux moyen qui serait le même pour tous les contribuables. Cela rendrait la mesure plus sociale, puisque actuellement, pour un bien d'une même valeur, la déduction est souvent supérieure pour le contribuable qui gagne plus d'argent.

Est-ce bien ce qui est prévu au niveau fédéral ? Le gouvernement fédéral va-t-il bien modifier en ce sens sa législation avant le transfert de la compétence ?

Au niveau bruxellois, les études mises en œuvre portent-elles à la fois sur les questions de fiscalité immobilière, mais aussi, le cas échéant, sur la mise en cohérence entre ce système de bonus fiscal et les autres politiques régionales d'aide à l'acquisition, comme ce qui a été fait en Flandre ?

Lorsque la Région exercera les deux compétences, comment seront mises en cohérence, d'une part, la politique fiscale d'aide à l'acquisition et, d'autre part, la politique régionale d'aide à l'acquisition - Fonds du Logement, citydev.brussels

De voorzitter.- De heer Vanhengel heeft het woord.

De heer Guy Vanhengel, minister.- Het institutionele akkoord in het kader van de zesde staats hervorming voorziet inderdaad in de overheveling van de fiscale aftrek voor de enige en eigen woning, de zogenaamde woonbonus.

Overeenkomstig het voorstel van bijzondere wet tot hervorming van de financiering van de gemeenschappen en de gewesten, tot uitbreiding van de fiscale autonomie van de gewesten en tot financiering van de nieuwe bevoegdheden, zal die bevoegdheidsoverheveling reeds op 1 juli 2014 effectief worden. Veel tijd hebben we dus niet. We mogen echter niet vergeten dat de initiatieven van de gewesten pas ten vroegste betrekking mogen hebben op het inkomstenjaar 2015.

Ondertussen past de federale regering het Wetboek der inkomstenbelastingen aan aan de wijzigingen van de bijzondere financieringswet, teneinde de nodige continuïteit te vrijwaren.

(verder in het Frans)

Voorlopig zal er nog niets veranderen. Het is niet de bedoeling om overhaast te werk te gaan. Wij moeten goed nadenken over de nieuwe maatregelen. Zolang die er niet zijn, blijft de huidige regeling van toepassing. Er komen geen wijzigingen voor 2015 of 2016.

(verder in het Nederlands)

Ik sta erop dat alle bestaande afspraken worden nageleefd. We moeten absoluut vermijden dat men de overheid als een onbetrouwbare partner ziet.

Nadat de federale overheid de wijzigingen aan de nieuwe financieringswet technisch vertaald zal hebben in het Wetboek der inkomstenbelastingen, zullen de gewesten, zodra ze bevoegd zijn voor de woonbonus, de wijzigingen kunnen aanbrengen die ze nodig of nuttig achten.

Enkele weken geleden woedde er een kleine

(anciennement Société de développement pour la Région de Bruxelles-Capitale), etc. ? Cet aspect est-il bel et bien abordé dans les études initiées par la Région ?

M. le président.- La parole est à M. Vanhengel.

M. Guy Vanhengel, ministre *(en néerlandais).*- *L'accord institutionnel pour la sixième réforme de l'État prévoit en effet le transfert de la déduction fiscale pour l'habitation propre et unique, communément appelée le bonus logement.*

La proposition de loi spéciale portant réforme du financement des Communautés et des Régions, élargissement de l'autonomie fiscale des Régions et financement des nouvelles compétences prévoit que ce transfert de compétences sera effectif au 1^{er} juillet 2014. Les initiatives en la matière s'appliqueront au plus tôt sur l'exercice d'imposition 2015.

Entre-temps, le pouvoir fédéral travaille à des mesures pour traduire les modifications de la loi spéciale de finances dans le Code des impôts sur les revenus, afin de préserver la continuité juridique.

(poursuivant en français)

Nous pouvons réfléchir ensemble aux modalités, mais nous devons demeurer cohérents au niveau de la communication vis-à-vis du grand public. Nous n'allons pas changer quoi que ce soit dans l'immédiat. Il est question de 2015 ou de 2016.

Je tiens à rassurer tout le monde : il n'entre pas dans mes intentions, ni dans celles du gouvernement, de prendre des initiatives tous azimuts. Elles seront mûrement réfléchies. Tant que de nouvelles initiatives ne prennent pas forme, les choses resteront en l'état actuel.

(poursuivant en néerlandais)

Il faut respecter les accords existants. Les pouvoirs publics doivent absolument être considérés comme un partenaire fiable. Lorsque la nouvelle loi de financement aura été transposée dans le Code des impôts sur les revenus par le pouvoir fédéral, les Régions pourront y apporter les modifications qu'elles estiment utiles ou

mediastorm in het Vlaamse landsgedeelte, aangewakkerd door de profileringsdrang van bepaalde politici. Ik zal daar vandaag niet aan meedoen.

Na de verkiezingen van 2014 is het aan de nieuwe Brusselse meerderheid om te beslissen hoe de woonbonus er in de toekomst zal uitzien.

(verder in het Frans)

Het is dus nog even wachten voor wij bevoegd worden voor deze materie, maar dat betekent niet dat wij ondertussen niet de nodige voorbereidingen kunnen treffen.

(verder in het Nederlands)

Om goed voorbereid te zijn, heeft de Brusselse regering een fiscale werkgroep in het leven geroepen en belast met de analyse van de Brusselse fiscale hefbomen en hun economische impact, met inbegrip van de fiscale hefbomen die ingevolge de zesde staats hervorming aan het gewest worden overgedragen.

De werkgroep bestaat uit de volgende universiteitsdocenten:

- de heer Marc Bourgeois van de Universiteit de Liège,

- de heer Bruno Heyndels van de Vrije Universiteit Brussel,

- de heer Nicolas Bednar van de Facultés universitaires Saint-Louis,

- de heer Dirk Heremans van de Katholieke Universiteit Leuven,

- de heer Edourdo Traversa van de Universiteit catholique de Louvain,

- de heer André De Koster, eveneens van de Katholieke Universiteit Leuven.

Zoals de minister- president vorige week reeds in zijn algemene beleidsverklaring heeft aangegeven, leggen die eminente fiscalisten en economisten momenteel de laatste hand aan hun rapport en conclusies. De regering zal het rapport dus zeer binnenkort ontvangen en het nadien aan het

nécessaires.

Certains responsables politiques flamands ont voulu se profiler dans les médias par des effets d'annonces. Je n'en ferai pas de même aujourd'hui.

Après le scrutin de 2014, ce sera à la nouvelle majorité de décider du sort du bonus logement.

(poursuivant en français)

Gouverner c'est prévoir, même si cette charge incombera à un moment donné à d'autres personnes. Gouverner, c'est parfois aussi attendre, comme en l'occurrence, mais cette attente ne nous empêchera pas de prévoir le nécessaire.

(poursuivant en néerlandais)

Afin d'être bien préparé, le gouvernement bruxellois a mis sur pied un groupe de travail chargé d'analyser les leviers fiscaux bruxellois, en ce compris ceux découlant de la sixième réforme de l'État, ainsi que leur impact économique.

Ce groupe de travail est composé de professeurs de l'Université de Liège, de la Vrije Universiteit Brussel, des Facultés universitaires Saint-Louis, de la Katholieke Universiteit Leuven et de l'Université catholique de Louvain.

Ces éminents fiscalistes et économistes sont en train de finaliser leur rapport et leurs conclusions. Le gouvernement recevra bientôt leur rapport et le communiquera ensuite au parlement.

Les moyens de la Région étant étroitement liés à la fiscalité immobilière, nous devons être prudents par rapport à l'habitat et l'immobilier. Je suis opposé à des décisions irréfléchies qui risquent de perturber le marché immobilier ou d'ébranler la confiance des acquéreurs.

Le bonus logement a été introduit pour stimuler l'acquisition et l'accès à la propriété. Je ne peux aujourd'hui que plaider pour son maintien, à tout le moins pour les prêts hypothécaires existants.

Le marché immobilier doit rester accessible aux personnes disposant de revenus moyens, en particulier aux jeunes ménages qui veulent acquérir leur propre habitation. Cela reste l'une

parlement meedelen.

De middelen van het gewest zijn sterk afhankelijk van de vastgoedfiscaliteit. Daarom moeten wij de komende decennia zorgvuldig omspringen met alles wat met wonen en immobiëlen te maken heeft. Ik ben dan ook gekant tegen ondoordachte beslissingen die de vastgoedmarkt uit balans kunnen brengen of het vertrouwen van de kopers kunnen schaden.

De woonbonus werd indertijd ingevoerd om het eigen woningbezit te stimuleren en de toegang tot een eigen woning te bevorderen. Ik kan vandaag alleen maar pleiten voor het volle behoud ervan, zeker voor de lopende hypothecaire leningen.

De vastgoedmarkt moet absoluut toegankelijk blijven voor mensen met een middeninkomen, en in het bijzonder voor jonge gezinnen die een eigen woning willen kopen. Dat is en blijft één van de prioriteiten van de Brusselse regering.

We hebben reeds een aantal maatregelen in die zin uitgewerkt, zoals de gedeeltelijke vrijstelling van registratierechten bij de aankoop van een eerste of enige woning. Wij onderzoeken momenteel hoe wij de situatie nog kunnen verbeteren aan de hand van de nieuwe fiscale bevoegdheden van het gewest.

(verder in het Frans)

Mijn medewerkers hebben dit weekend aan een colloquium over dit onderwerp deelgenomen. De situatie is niet zo eenvoudig als ze eruitziet.

In de nieuwe vastgoedfiscaliteit moeten wij immers ook rekening houden met eventuele gevolgen voor eigenaars die panden bezitten in andere gewesten.

Zolang de fiscaliteit gebaseerd is op het inkomen van de belastingbetaler, kunnen er ongewenste effecten optreden. Wij moeten dus voorzichtig zijn.

Volgens mij zullen we naar een systeem evolueren waarin fiscale vrijstellingen geleidelijk aan worden vervangen door subsidies die toegekend worden op de plaats waar het goed gelegen is.

- Het incident is gesloten.

des priorités du gouvernement bruxellois.

Nous avons déjà développé plusieurs mesures dans ce sens, comme l'abattement pour l'achat d'une première ou unique habitation. Nous examinons actuellement la manière dont les nouvelles compétences fiscales de la Région permettraient d'améliorer encore la situation.

(poursuivant en français)

En ce qui concerne les questions supplémentaires de M. Maron, sachez que certains de mes collaborateurs ont assisté à un colloque en la matière ce week-end et que les choses ne sont pas aussi simples qu'elles semblent l'être.

En effet, avec cette nouvelle fiscalité au sujet de l'immobilier telle que nous la prévoyons, il nous faudra également tenir compte des conséquences pour les propriétaires de biens immobiliers dans différentes Régions.

Aussi longtemps que nous parlons d'une fiscalité liée aux revenus du contribuable, nous pourrions faire face à des effets pervers liés à la prise de certaines dispositions de la part d'une Région et qui auraient des conséquences sur une autre. Un certain nombre de propriétaires pourraient en effet se trouver dans une Région autre que celle dans laquelle le contribuable paye ses impôts ! Il nous faudra être prudents.

Selon moi, nous allons évoluer vers un système dans lequel la mécanique de fiscalité et d'abattement en matière fiscale sera peu à peu remplacée par des formes de subsidiation. Celles-ci ne seront plus liées aux contribuables, mais à l'endroit où se situe le bien.

Je crois que ce sera l'une des conséquences de la régionalisation telle que nous la connaissons. Nous utiliserons moins - voire plus du tout - l'outil fiscal, au profit de l'outil de subsidiation. Dans le cas contraire, des problèmes surviendront entre les Régions à la suite de mesures fiscales prises par rapport aux stimulations du marché de l'immobilier dans la Région compétente.

- L'incident est clos.

**INTERPELLATIE EN MONDELINGE
VRAAG**

De voorzitter.- Aan de orde is de interpellatie van de heer Cerexhe en de mondelinge vraag van mevrouw Delforge.

**INTERPELLATIE VAN DE HEER BENOÎT
CEREXHE**

**TOT DE HEER GUY VANHENGEL,
MINISTER VAN DE BRUSSELSE
HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BE-
LAST MET FINANCIËN, BEGROTING,
OPENBAAR AMBT EN EXTERNE
BETREKKINGEN,**

betreffende "de recente verklaringen over de verwerping van de kilometerheffing en de invoering van stadstol in het Brussels Gewest".

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW
CÉLINE DELFORGE**

**AAN DE HEER GUY VANHENGEL,
MINISTER VAN DE BRUSSELSE
HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BE-
LAST MET FINANCIËN, BEGROTING,
OPENBAAR AMBT EN EXTERNE
BETREKKINGEN,**

betreffende "het lopende experiment met de kilometerheffing".

De voorzitter.- De commissie beslist om de interpellatie van de heer Benoît Cerexhe en de mondelinge vraag van mevrouw Céline Delforge samen te voegen.

Staatssecretaris Bruno De Lille zal de interpellatie en de mondelinge vraag beantwoorden.

De heer Cerexhe heeft het woord.

De heer Benoît Cerexhe (in het Frans).- Onlangs sprak u lovende woorden over de Londense stadstol.

**INTERPELLATION ET QUESTION
ORALE**

M. le président.- L'ordre du jour appelle l'interpellation de M. Cerexhe et la question orale de Mme Delforge.

**INTERPELLATION DE M. BENOÎT
CEREXHE**

**À M. GUY VANHENGEL, MINISTRE DU
GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE
BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES
FINANCES, DU BUDGET, DE LA
FONCTION PUBLIQUE ET DES
RELATIONS EXTÉRIEURES,**

concernant "les récentes déclarations relatives à l'abandon de la tarification kilométrique et à l'instauration d'un péage urbain en Région bruxelloise".

**QUESTION ORALE JOINTE DE MME
CÉLINE DELFORGE**

**À M. GUY VANHENGEL, MINISTRE DU
GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE
BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES
FINANCES, DU BUDGET, DE LA
FONCTION PUBLIQUE ET DES
RELATIONS EXTÉRIEURES,**

concernant "le test de taxation au kilométrage parcouru actuellement en cours".

M. le président.- La commission décide de joindre l'interpellation de M. Benoît Cerexhe et la question orale de Mme Céline Delforge.

Le secrétaire d'État Bruno De Lille répondra à l'interpellation et à la question orale.

La parole est à M. Cerexhe.

M. Benoît Cerexhe.- Monsieur le secrétaire d'État, la présidente du parlement a suggéré que vous répondiez à mon interpellation. J'en suis ravi.

In La Libre Belgique verklaarde u dat het systeem voor een slimme kilometerheffing pas binnen een tiental jaar gebruiksklaar zou zijn en dat u niet zo lang wilde wachten. U pleitte voor een stadstol, die jaarlijks 450 miljoen euro zou opbrengen, of 300 miljoen na aftrek van alle kosten. Dat geld zou in openbaar vervoer kunnen worden geïnvesteerd.

Uw standpunt verbaast me. Eind juli spraken de drie gewesten immers af dat er eerst met een alternatief tolsysteem en een slimme kilometerheffing zou worden gewerkt. Daarbij zou rekening worden gehouden met het werkelijk autogebruik. Dat is veel beter dan een forfaitair systeem voor alle chauffeurs die het Brussels Gewest in- of uitrijden, ongeacht of ze hier nog 10 of 200 kilometer afleggen.

Verder spraken de gewesten af dat het proefproject in een straal van 30 kilometer rond Brussel zou worden gevoerd om bedrijfsvlucht of klantenverlies voor winkels in het centrum van Brussel te vermijden.

Wat het proefproject ook oplevert en welke oplossing er ook wordt gekozen, het toekomstige systeem moet alleszins van toepassing zijn in een gebied dat groter is dan het Brussels Gewest.

Het is bijzonder belangrijk dat de drie gewesten samenwerken voor dit dossier. Die samenwerking kan een voorbode zijn van de metropolitane gemeenschap, waarvoor wij op de barricaden zijn gaan staan.

Heeft de regering een akkoord bereikt over een stadstol die van toepassing is aan de grenzen van het Brussels Gewest?

U verwees naar een studie van Stratec over een stadstol. Kan het feit dat de regering die studie bestelt of instemt met de conclusies erop wijzen dat ze de voorkeur geeft aan een stadstol?

U had het over een netto-opbrengst van 300 miljoen euro. Dat bedrag kan dienen om de schatkist van het gewest te vullen.

(Samenspraak)

De bruto-opbrengst van een stadstol zou volgens u 450 miljoen euro opbrengen. Dat is viermaal zoveel als de gewestbelastingen voor gezinnen en

La question de l'instauration d'un péage urbain a refait surface à l'occasion de votre récent voyage à Londres et de vos déclarations flatteuses sur le péage londonien.

Dernièrement, dans La Libre Belgique, vous avez laissé entendre que les systèmes de tarification intelligente kilométrique ne seraient opérationnels que dans une dizaine d'années, mais que vous ne souhaitiez pas attendre ces délais pour imposer la mise en place d'un péage urbain aux limites de notre Région.

Vous avez ajouté que ce péage urbain permettrait de générer 450 millions d'euros de recettes brutes annuelles, soit 300 millions d'euros de recettes nettes, et que ces dernières pourraient servir à financer intégralement les politiques d'investissement dans les transports publics.

Ces prises de position m'étonnent. En effet, à la fin du mois de juillet, les trois Régions s'étaient accordées sur l'organisation d'une expérience de péage périurbain préfigurant la tarification kilométrique intelligente. La formule retenue par les trois gouvernements régionaux s'appuyait sur trois points d'intérêt majeur.

Le premier portait sur le principe de fiscalité modulée en fonction de l'usage fait de l'automobile. Cette modulation est préférable à l'application d'une taxe forfaitaire frappant indistinctement tout automobiliste entrant ou sortant de Bruxelles, qu'il y parcoure 200 mètres ou 10 kilomètres.

Le deuxième point d'intérêt majeur de cette formule initiée par les trois gouvernements portait sur la zone géographique retenue. La décision de mener l'étude sur une zone élargie, dans un rayon de 30 kilomètres autour de Bruxelles - ce qui correspond à la zone RER - permet en effet de limiter les risques de délocalisation des entreprises ou d'éviter de créer un handicap supplémentaire pour le commerce, notamment celui du centre-ville.

Quelles que soient les conclusions de cette expérience, quelle que soit la formule retenue à l'avenir, le principe même de travailler sur un territoire plus large que celui de la Région bruxelloise devra présider aux réflexions que mèneront les prochaines coalitions régionales.

bedrijven. Ik begrijp dat veel politici al beginnen te watertanden.

Welk tolsysteem wilt u ontwikkelen? Overweegt u een systeem dat enkel geldt voor wie de grens van het Brussels Gewest oversteeft, zoals pendelaars en niet-Brusselaars die gebruikmaken van het Brusselse dienstenaanbod (scholen, ziekenhuizen, winkels enzovoort)? Of denkt u eerder aan een stadstol die ook moet worden betaald door Brusselse automobilisten? In het laatste geval is het nog de vraag of die van toepassing zou zijn in het hele gewest of bijvoorbeeld enkel in de Vijfhoek.

Zal de stadstol de hele dag door verschuldigd zijn of enkel tijdens de spitsuren, zoals in Londen? Overigens vind ik de cijfers die u vermeldt verontrustend. Dagelijks komen er ongeveer 240.000 pendelaars naar Brussel. Als je hun aantal met 3 euro en het aantal werkdagen vermenigvuldigt, kom je op een totaal van 170 miljoen tot 225 miljoen euro. Dat is veel minder dan het bedrag van 450 miljoen euro waarover u het had.

Ik vrees dan ook dat het verschil van 225 miljoen euro zal moeten worden opgehoest door de Brusselaars. Dat is achtmaal de opbrengst van de gewestbelasting voor Brusselse gezinnen en bedrijven, of 500 euro per jaar en per automobilist.

Zo'n maatregel zou er wellicht toe leiden dat een aantal Brusselaars hun auto van de hand doen. Uit een studie van Brussels Studies blijkt trouwens dat een aantal dat al heeft gedaan. Volgens u zou het autoverkeer dankzij een stadstol met 10% afnemen. Dan blijft er echter nog heel wat autoverkeer over, vooral omdat een aantal zones niet goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer.

Als alle Brusselse automobilisten morgen hun wagen aan de kant laten staan en het openbaar vervoer nemen, zouden ze in totaal 120 tot 150 miljoen keer per jaar het openbaar vervoer nemen. De MIVB heeft daar de capaciteit niet voor.

Kunt u de cijfers toelichten? Wat is uw standpunt ter zake?

Le troisième point d'intérêt de cette formule réside dans son caractère trirégional. Le fait que l'expérience soit menée en bonne entente avec les deux autres Régions est un signal extrêmement positif. Cela préfigure ce que peut apporter la future Communauté métropolitaine, pour laquelle nombreux d'entre nous se sont battus, dans une relation gagnant-gagnant.

L'idée d'un péage aux portes de la Région bruxelloise fait-il l'objet d'un accord, de principe ou non, au sein du gouvernement ?

Vous avez évoqué une étude approfondie sur le sujet, élaborée par Stratec, pour justifier l'instauration d'un tel péage. Le gouvernement s'est-il engagé dans un scénario de péage en acceptant la commande de cette étude ou en validant les conclusions de celles-ci ?

Les chiffres que vous avez avancés dans les médias ont de quoi donner le tournis : 450 millions d'euros de recettes brutes et 300 millions de recettes nettes ! Cela représente une manière extrêmement intéressante de financer ou de refinancer la Région bruxelloise.

(Colloques)

Ce résultat de 450 millions d'euros correspond à quatre fois ce que rapportent les taxes régionales à charge des ménages et des entreprises. Je comprends que ces chiffres puissent en faire fantasmer certains en période de vaches maigres budgétaires !

Quel système de péage souhaitez-vous développer ? S'agit-il d'un péage de cordons, comme celui appliqué dans les villes scandinaves et qui toucherait quiconque franchit les limites de la Région bruxelloise ? Je songe dans ce cas notamment aux navetteurs et consommateurs non bruxellois des services que propose notre Région, comme les écoles, les crèches, les hôpitaux ou les commerces.

Ou s'agit-il plutôt d'un péage qui toucherait indistinctement tout véhicule circulant sur le territoire bruxellois, en ce compris les Bruxellois ? Il s'agirait alors d'un péage de zone et il faudrait savoir s'il s'appliquerait à l'ensemble du territoire bruxellois ou à une zone plus restreinte, comme le Pentagone.

De debatten van de vorige regeerperiode resulteerden in een lijvig rapport dat u beslist nog eens moet lezen. Heel wat commissieleden wezen erop dat het Londense tolsysteem niet geschikt is voor Brussel, omdat de twee steden zowel op sociologisch als op economisch gebied sterk van elkaar verschillen.

Heeft de regering een studie laten uitvoeren over de sociaaleconomische gevolgen van een stadstol? Volgens een adviesbureau zou een stadstol ertoe leiden dat minstens 36.000 Brusselse banen naar de Rand verhuizen.

Voorts werd erop gewezen dat een stadstol erg nadelig zou zijn voor de armste Brusselaars. Hun verplaatsingsmogelijkheden zouden worden beperkt. De koop- en huurprijzen zouden sterk stijgen in zones die het best bereikbaar zijn met het openbaar vervoer. Dat alles zou verstrekken sociale gevolgen hebben.

Ce système de péage s'appliquera-t-il par ailleurs tout au long de la journée ou uniquement pendant les heures de pointe, comme c'est le cas à Londres ? Votre proposition suscite de nombreuses questions. Quant aux chiffres avancés (450 millions d'euros de recettes brutes et 300 millions d'euros de recettes nettes, pour un péage de 3 euros), ils me laissent perplexe, voire m'inquiètent.

Quelque 240.000 navetteurs entrent quotidiennement dans Bruxelles. Si on multiplie 3 euros par le nombre de navetteurs et par le nombre de jours ouvrables, le produit obtenu s'élève à 170 millions d'euros, voire 225 millions d'euros, si on intègre dans l'opération le samedi et le dimanche. Le produit atteint est donc inférieur aux 450 millions d'euros annoncés.

Ma crainte est que les 225 millions d'euros restants soient récoltés sur le dos des Bruxellois par le biais de taxes nouvelles. Ce montant équivaut à huit fois les recettes de la taxe régionale sur les ménages bruxellois à l'heure actuelle, soit 500 euros par an et par automobiliste bruxellois.

Certes, cela ferait en sorte qu'un certain nombre de Bruxellois abandonnent leur voiture. Ils l'ont d'ailleurs déjà fait pour partie, comme le montre l'étude de Brussels Studies. Vous dites que cela engendrera une réduction de la circulation de l'ordre de 10%. Il restera encore 90% de Bruxellois qui continueront à se déplacer en voiture pour aller déposer les enfants à la crèche, à l'école, faire des courses, pour des raisons professionnelles, aller travailler en dehors de la Région bruxelloise, etc. En effet, un certain nombre de sites d'activité économique sont encore aujourd'hui assez mal desservis.

D'autre part, si demain, en raison de cette mesure, tous les automobilistes bruxellois abandonnaient leur voiture pour prendre les transports en commun, par exemple, cela générerait entre 120 et 150 millions de trajets supplémentaires. Et la STIB n'a pas pour l'instant les moyens d'absorber une telle demande.

Que pensez-vous de ces chiffres, M. le secrétaire d'État ? Quelle est votre conception des choses ?

Je terminerai en vous rappelant les débats qui ont eu lieu ici, sous la précédente législature, sur la

question du péage urbain et qui étaient extrêmement nourris et intéressants. Ces débats ont d'ailleurs débouché sur la rédaction d'un volumineux rapport, de plus de cent pages. Je vous conseille de le relire.

De nombreux intervenants, lors de ces débats en commission, ont fait remarquer que la transposition du péage londonien à Bruxelles n'était guère possible parce que les deux villes sont très différentes tant sociologiquement qu'au niveau de leurs spécificités socio-économiques. De nombreux experts, à l'époque, ont pointé les risques de la délocalisation d'un certain nombre d'entreprises vers la périphérie en cas d'instauration de ce péage au cordon, c'est-à-dire à la frontière de la Région bruxelloise.

Le gouvernement a-t-il fait réaliser une étude sur les conséquences socio-économiques que pourrait avoir l'instauration de ce type de péage à Bruxelles ? Je vous rappelle qu'un bureau d'études évaluait à l'époque que la simple édification d'un péage urbain entraînerait de facto 5% de transfert d'emplois de Bruxelles vers son hinterland, soit au minimum 36.000 emplois.

Par ailleurs, nombre d'observateurs ont fait valoir que l'instauration d'un péage urbain de zone à plus haut cordon serait particulièrement douloureuse pour les couches les plus faibles de la population.

Le péage aurait ainsi des conséquences sociales importantes, qui limiteraient la mobilité des plus faibles. Il augmenterait de manière considérable le prix de l'immobilier et les loyers dans les zones qui sont les mieux desservies par les transports en commun. Cela entraînerait des risques de mutations sociologiques importantes dans des quartiers où le péage est d'application.

Il me semble qu'il s'agit là d'un enjeu majeur des discussions que nous aurons durant la prochaine législature.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord voor haar mondelinge vraag.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *De vrees dat ondernemingen uit Brussel zullen vertrekken door de stadstol is een argument dat steeds terugkeert. In Londen is de stadstol echter georganiseerd per zone en treft ze slechts een klein*

M. le président.- La parole est à Mme Delforge pour sa question orale.

Mme Céline Delforge.- Comme M. Cerexhe, j'ai assisté aux auditions sur le péage urbain et sur la comparaison entre Londres et Bruxelles. J'étais également présente lors du colloque organisé par

deel van het stadscentrum. Dit zorgt ervoor dat het centrum ontlast wordt en dat heel wat mensen overstappen op andere vervoermiddelen. Van een stadsvlucht door ondernemingen is geen sprake, omdat zij in zones gevestigd zijn waar de stadstol niet geldt.

Nu klagen de ondernemingen net over de drukte van het autoverkeer. Als we daar niets aan doen, zal dat precies een reden zijn waarom ondernemingen vertrekken uit het Brussels Gewest. Zij willen immers vlot bereikbaar zijn voor klanten en leveranciers. Niets doen uit angst voor de gevolgen van een eventuele actie, is dus ook geen oplossing.

Ondertussen lopen er tests met een heffing per afgelegde kilometer, waaraan een duizendtal automobilisten deelneemt dat in de toekomstige GEN-zone woont. Dit is echter niet gericht op de ontlasting van het stadscentrum. Overigens wordt het centrum uitstekend bediend door het openbaar vervoer, denk maar aan de oververzadiging van de Noord-Zuidas.

De vraag is of we de inwoners van de armere buurten verder laten verstikken door de verkeersdrukke. De cijfers geven aan dat kinderen met problemen aan de luchtwegen en andere aandoeningen voornamelijk in deze wijken wonen.

De drukte heeft een prijs en voorlopig betaalt de gemeenschap die en dan vooral de zwaksten, die nochtans het minst vaak met de auto rijden.

Ik ben dan ook tevreden dat u deze kwestie wilt aanpakken. België en zijn grote steden, waaronder Brussel, zijn niet echt koplopers ter zake. Wij zijn eerder de kampioenen van de files en moeten dus inspiratie opdoen in het buitenland.

We moeten ook het probleem oplossen van de financiering van het Brusselse openbaar vervoer. Waarom zouden we inkomsten afwijzen die het aanbod van het openbaar vervoer kunnen verbeteren, alleen maar uit angst om aan het autoverkeer te raken?

Wat zijn de resultaten van de studies over verschillende vormen van stadstol?

Hoeveel kost de uitrusting per voertuig voor de kilometerheffing? Het Londense systeem is relatief

le groupe Ecolo, au cours duquel nous avons eu le grand honneur de recevoir la personne qui avait organisé le péage urbain londonien en tant que membre de l'équipe du maire de Londres. Sa présence a enrichi le débat.

La crainte de la délocalisation de nos entreprises est récurrente. En matière de mobilité, j'entends souvent dire que la situation de Bruxelles est particulière et qu'un péage y serait problématique. Or, à Londres, le péage est zonal et ne recouvre qu'une partie restreinte du centre de la capitale. Il permet de décongestionner cette zone et il a fait ses preuves en matière de report modal.

Dès lors, je ne comprends pas la crainte d'une délocalisation. En effet, à Londres, l'instauration du péage n'a pas nui aux zones concernées. L'effet de délocalisation d'un péage urbain n'est donc pas démontré.

En outre, aujourd'hui, les entreprises bruxelloises tirent la sonnette d'alarme sur les difficultés et les risques de délocalisation liés à la congestion automobile. Si nous ne réduisons pas le nombre de voitures, d'autres entreprises vont quitter Bruxelles parce que leurs livreurs et leurs corps de métier ne peuvent plus les rejoindre ou parce que leurs visiteurs mettent trop de temps à les atteindre pendant les heures de bureau.

Nous pouvons nous abstenir d'agir par crainte des conséquences, mais notre immobilisme nous tue à petit feu. Monsieur le secrétaire d'État, je me réjouis de vos prises de position durant l'été et de votre ouverture d'esprit, qui vous incite à chercher des solutions là où elles ont fait leurs preuves. Votre démarche est salutaire.

Nous avons appris le lancement des tests de taxation par kilomètre parcouru sur un millier d'automobilistes habitant dans la zone du futur RER. Le concept est différent. Il ne s'agit pas ici de viser la congestion des zones les plus centrales de Bruxelles, par ailleurs très bien desservies en transports publics. J'en veux pour preuve les doléances de la SNCB sur la saturation de sa jonction nord-midi, un axe bruxellois qui reste accessible à tous, et en particulier aux navetteurs.

L'argument social est toujours le même : va-t-on laisser les habitants des quartiers défavorisés étouffer à petit feu sous la congestion ? Les

goedkoop en rendabel. Hoeveel kost de test in zijn geheel?

Hoe zal de opbrengst van een kilometerheffing verdeeld worden tussen de gewesten? De GEN-zones ligt immers in de drie gewesten. Wat zijn de criteria daarvoor?

Waarom hebt u gekozen voor een test met een kilometerheffing in plaats van een stadstol?

Wanneer zullen de resultaten van de test beschikbaar zijn?

chiffres sont éloquentes : les enfants qui souffrent d'affections respiratoires - asthme, allergies - et d'autres problèmes qui sont clairement liés à la mauvaise qualité de l'air résident majoritairement dans ce type de quartiers.

La congestion a un coût, qui est actuellement payé par la collectivité. Sa partie la plus lourde pèse paradoxalement sur les plus faibles, c'est-à-dire ceux qui utilisent le moins la voiture, ceux qui ont le moins le choix de leur habitat.

Nous ne pouvons donc que nous féliciter de votre proactivité et de votre volontarisme en la matière.

Notre pays et notre Région ne sont pas vraiment en avance pour ce qui concerne la mobilité. On peut difficilement citer la Belgique et ses grandes villes comme des pionniers en la matière. Nous sommes plutôt cités comme les champions du monde des embouteillages.

Il serait intéressant de nous inspirer de ce qui fonctionne à l'étranger. Il conviendrait également de résoudre le problème de financement des transports publics bruxellois. Pourquoi refuser des recettes qui permettraient de stimuler l'offre de transports en commun et d'entrer dans un cercle vertueux, plutôt que craindre de toucher à la voiture tant que les transports publics ne s'améliorent pas ?

Quelles sont les conclusions des études relatives à un péage urbain, et en particulier d'un péage par zones ?

Quel est le coût d'équipement par véhicule estimé par le test de taxation au kilomètre parcouru, qui est en cours de réalisation ? Le système mis en place à Londres est relativement léger en équipement et se rentabilise très bien. Quel est le coût global de ce test ?

Comment s'organisera la répartition des recettes récoltées sur le modèle de la taxation au kilomètre parcouru entre les différentes Régions, puisque la zone RER touche les trois Régions ? Quels sont les critères pris en compte ?

Pourquoi un test sur la taxation au kilomètre a-t-il été préféré à la mise en test d'un péage urbain à l'intérieur de Bruxelles, sur le modèle londonien ?

Samengevoegde bespreking

De voorzitter.- De heer De Bock heeft het woord.

De heer Emmanuel De Bock *(in het Frans).*- *Als ik naar mijn collega's en met name de heer Cerexhe luister, lijkt het wel alsof de Brusselaars alle heffingen zullen moeten betalen met de invoering van de nieuwe stadstol.*

Dat denk ik niet. Dezelfde vrees hadden we met betrekking tot de ondernemingen. In januari 2012 bleek uit een intern onderzoek van Agoria dat 70% van de bevroegde ondernemingen bereid was Brussel te verlaten wegens mobiliteitsredenen, tegenover 20% in 2008.

De verplaatsing tussen de woonplaats en Brussel schrikt werknemers af. Bovendien verklaart één technologiebedrijf op twee dat het niet vlot bereikbaar is met het openbaar vervoer, wat ook in 2008 reeds het geval was. Een technologiebedrijf op drie voegt eraan toe dat het over te weinig parkeerplaatsen beschikt, een situatie die sinds 2008 evenmin verbeterd is.

Iedereen is het er dan ook over eens dat er een mobiliteitsprobleem is. Zo stelde ook de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO) in 2003 dat er dringend beslissingen moeten worden genomen over de kostprijs van het vervoer, willen we vermijden dat de files toenemen en onze economie lamleggen.

De OESO is van mening dat de verschillende steunmaatregelen voor het vervoer, bedrijfswagens en diesel naar beneden moeten worden bijgesteld en dat er een stadstol rond Brussel moet komen.

Ik bezorg u de gedetailleerde cijfers van de economen van het OESO.

Op 12 juli stelde u nog dat Londen en Brussel dan wel verschillende steden zijn, maar dat Brussel zich kan inspireren op het model dat in 2003 in Londen werd ingevoerd. De tol wordt er in een beperkt gebied geheven, dat vergelijkbaar is met Brussel. Wat de impact op de economie en de handel betreft, is uit cijfers gebleken dat de

Quand les résultats de ce test seront-ils disponibles ?

Discussion conjointe

M. le président.- La parole est à M. De Bock.

M. Emmanuel De Bock.- Ce sujet méritait que l'on intervienne, mais en écoutant mes collègues, et en particulier M. Cerexhe, j'ai pris peur. On en viendrait presque à croire que ce sont les Bruxellois qui vont payer toutes les taxes liées à l'instauration d'un nouveau péage urbain !

Je ne crois pas que ce sera le cas. M. Lutgen appelait d'ailleurs à ne pas prendre part à la "particip-opposition". Je comprends qu'il puisse être difficile, lorsqu'on n'est plus ministre, de ne pas peser sur les décisions du gouvernement et de ne pas comprendre pourquoi certaines de celles-ci sont prises.

Nous avons souvent ressenti cette épouvante à l'égard de la problématique des entreprises. Le secteur a pourtant déjà été largement sollicité. Agoria, par exemple, qui représente le secteur des entreprises technologiques, a mené une enquête interne et tiré son signal d'alarme au mois de janvier 2012 en disant que 70% des entreprises sondées seraient prêtes à quitter Bruxelles pour des raisons de mobilité, contre 20% en 2008.

Les déplacements entre lieux d'habitation et Bruxelles effraient les travailleurs. Ainsi, 55% des entreprises éprouvent des difficultés à trouver du personnel en raison de problèmes de mobilité. Pour 90% des travailleurs de la Région bruxelloise, le trajet domicile/travail aurait crû de 20% depuis trois ans.

En outre, une entreprise technologique bruxelloise sur deux indique ne pas être facilement accessible par les transports en commun, ce qui représente un statu quo par rapport à 2008. Une entreprise technologique sur trois ajoute qu'elle dispose de trop peu de places de parking, ce qui ne représente pas non plus d'amélioration depuis 2008.

Il existe donc un constat en matière de mobilité, largement partagé par tout le monde, à commencer par M. Charles Picqué qui a dirigé cette Région pendant plus de 20 ans. Le 6 avril dernier, il disait ainsi : "Pour la mobilité, nous n'avons pas été

activiteit in de zone zelfs is toegenomen.

De regering blijkt inmiddels van strategie te zijn veranderd. Op 1 augustus 2013 kwamen er in het Iris 2-plan verschillende tolmechanismen aan bod: de Londense methode met lineaire tol in een bepaald deel van de stad of de volledige stad was voor de Brusselse regering geen optie, omdat ze bedrijven ertoe zou aanzetten Brussel te verlaten. De regering sprak zich dan ook uit voor een intelligent tolsysteem dat ook in Vlaams- en Waals-Brabant wordt toegepast. De drie betrokken gewesten stelden een coördinator van PwC aan voor het testen van een mechanisme dat uitgerust is met GPS. Dit moet het mogelijk maken een variabele tol te heffen, afhankelijk van de route, het type voertuig, enzovoort.

Wat is er gebeurd tussen 12 juli en 1 augustus?

We zijn voorstander van een stadstol, op voorwaarde dat de gegenereerde middelen volledig worden geïnvesteerd in het openbaarvervoernetwerk en dat er geloofwaardige alternatieven worden ontwikkeld, zoals ontradingsparkings, uitbreiding van de metro, ondergrondse parkings.

De Brusselse bevolking is toegenomen van 1 tot 1,2 miljoen inwoners, en dat aantal blijft stijgen. Ook het aantal banen neemt toe, maar de helft ervan wordt niet ingenomen door Brusselaars. Aangezien er dus steeds meer pendelaars zullen bijkomen, zal het verlagen van de autodruk niet zonder meer leiden tot minder verkeer.

Naast het mobiliteitsprobleem is er ook het probleem van de vervuiling. Het kan dan ook interessant zijn ook milieu- of gezondheidsstudies te laten uitvoeren voor de inwoners van gebieden met een grote verkeersdruk.

Het debat van vandaag leert ons dat we na tien jaar nog geen Brusselse strategie inzake mobiliteit en milieu hebben. Het beoogde systeem is niets meer dan een zoethouder, met een studie waaraan 1.000 huishoudens deelnemen die daar zelfs voor betaald worden.

Willen we de jaarlijkse forfaitaire verkeersbelasting vervangen door een belasting per kilometer? Dat is een goede optie om de autofiscaliteit aan te passen, maar niet om het

assez bons".

Dans le même ordre d'idées, l'Organisation de coopération et de développement économique (OCDE) disait, le 8 mai 2003, que : "Sans décision sur le coût des transports, la conséquence est évidente : des voitures partout, tout le temps, pleins d'embouteillages et donc un véritable handicap pour notre économie. D'autant plus que Bruxelles et Anvers figurent parmi les villes les plus embouteillées d'Europe."

L'OCDE estime qu'il faudrait revoir à la baisse les différentes politiques de subvention aux transports, les voitures de société, le diesel par rapport à l'essence et même instaurer un péage urbain autour de Bruxelles. Je vous passe les détails énumérés par les économistes de l'OCDE, qui sont tout de même des spécialistes en la matière.

J'ai appris, M. De Lille, que vous vous êtes rendu à Londres pour vous inspirer du modèle de péage mis en place. Je vous félicite pour cette pratique de terrain. Cela nous manque à nous, les députés, de ne pas toujours savoir de quoi on parle.

Le 12 juillet dernier, vous avez déclaré que même "si Londres et Bruxelles sont des villes très différentes, ne fût-ce que par leur taille, Bruxelles pourrait s'inspirer du modèle londonien installé depuis 2003. Le péage urbain y est aménagé sur une zone réduite de Londres, au centre de la capitale. Ce territoire est assez similaire à celui de Bruxelles. Quant à l'éventuel impact sur l'économie et le commerce, M. De Lille se veut rassurant puisqu'il ajoute "Les Londoniens avaient les mêmes doutes, mais tous les chiffres qu'ils nous ont montrés tendent à prouver le contraire. L'activité économique entreprise ou commerçante dans la zone a même augmenté."

Je vous rejoins sur le constat. En établissant la différence entre le nombre d'entreprises entrant à Bruxelles soit 2.000 par an et celles qui quittent Bruxelles vers la périphérie, soit 2.500, on constate un solde négatif de 500 unités par an depuis cinq ans. Ceci correspond à des pertes d'emploi, même si on crée de l'emploi par ailleurs dans les administrations et les institutions. Ce phénomène touche les entreprises depuis déjà de nombreuses années.

Il semble qu'il y ait eu une modification dans la

probleem van de files in en rond Brussel aan te pakken. De stadstol maakt het mogelijk om de prijs aan de spitsuren aan te passen. Het systeem van de kilometerheffing zoals u die ziet, heeft meer weg van een heffing uit het verleden, die echter wordt opgetrokken en waarbij de mensen geen controle hebben over hun verbruik.

Waarom bent u van mening veranderd? U wilt het autoverkeer in Brussel met 20% verminderen. Bedoelt u dan tegenover 2000, 2009 of 2018?

Welke studies hebben u ertoe aangezet te kiezen voor de kilometerheffing, eerder dan voor een ander systeem? Kunt u ons die studies bezorgen, op basis waarvan de regering in drie weken tijd een beslissing kon nemen?

stratégie du gouvernement puisqu'on apprenait le 1^{er} août 2013 que le Plan Iris 2 sur la mobilité à Bruxelles envisageait divers mécanismes de péage : "La méthode londonienne qui consiste à imposer un péage linéaire dans une zone de la ville ou sur la ville entière n'était guère souhaité par l'exécutif bruxellois - cela s'est décidé sans doute du temps de M. Cerexhe - car elle pouvait constituer un encouragement pour les entreprises à quitter Bruxelles.

C'est ainsi que le gouvernement s'est prononcé en faveur d'un système de péage intelligent qui déborde de la ville sur les deux Brabant. Les trois Régions concernées ont désigné un coordinateur PwC pour tester un mécanisme assorti d'un GPS qui permet d'appliquer un péage variable selon les axes empruntés, le type de véhicule, etc..

Que s'est-il passé entre le 12 juillet et le 1^{er} août ? Le 12 juillet, vous vous prononcez favorablement pour la méthode londonienne et le 1^{er} août, vous êtes en faveur d'une toute autre solution. Avez-vous abdicqué sur vos propres inspirations ou sur vos premières amours ?

Nous sommes favorables à un péage urbain, à condition que les moyens dégagés par ce péage soient entièrement investis dans le réseau des transports et que des alternatives crédibles soient développées. Aujourd'hui, il n'existe pas d'alternatives crédibles, que ce soit en termes de parkings de dissuasion, d'extension du métro, de parkings souterrains.

Bruxelles connaît une croissance démographique : sa population est passée de 1 million à 1,2 million d'habitants, et ce n'est pas fini. Elle connaît aussi une croissance d'emplois : de 500.000 à 600.000 emplois, mais la moitié ne sont pas occupés par des Bruxellois (on est passé de 250.000 à 300.000 emplois non bruxellois). Même si on diminue la pression automobile, dès lors qu'il y a plus d'emplois à Bruxelles et toujours plus de navetteurs, on ne diminue pas le trafic, sauf moyen radical à mettre en place.

Parallèlement au problème de mobilité, se pose un problème de pollution. J'habite dans une commune limitrophe de la périphérie où des artères sont congestionnées à longueur de journée. Outre des études de mobilité, il serait intéressant de disposer d'études environnementales ou de santé pour les

habitants de ce genre d'environnement.

Le débat d'aujourd'hui montre avant tout que, depuis dix ans, on n'a pas encore décidé d'une stratégie bruxelloise en matière de mobilité et d'environnement, les deux étant liés. Le système envisagé vous donne une "carotte", avec une étude expérimentale portant sur 1.000 ménages à qui on octroie même un budget à dépenser.

De quoi parle-t-on ? S'agit-il de remplacer la taxe annuelle forfaitaire de circulation par une taxation au kilomètre ? Cette option est bienvenue pour adapter la fiscalité automobile, mais elle ne va pas participer à résoudre la question spécifique des embouteillages dans et autour de Bruxelles. Le péage urbain permet de moduler le prix en fonction des heures de pointe. Le système de la taxe kilométrique tel que vous l'envisagez sera plutôt perçu comme la reprise d'une taxe ancienne augmentée, avec laquelle les gens n'auront pas la maîtrise de leur consommation.

Que s'est-il passé entre le 12 juillet et le 1^{er} août 2013 pour que vous changiez votre fusil d'épaule ? Vous dites que vous voulez réduire de 20% la circulation automobile à Bruxelles. Est-ce par rapport à 2000, à 2009 ou à 2018 ? De quoi parle-t-on exactement ?

Quelles sont les études qui vous ont incité à choisir la taxation kilométrique plutôt qu'un autre système ? Pourrait-on disposer de ces études, qui ont permis au gouvernement de se décider en trois semaines, entre votre visite à Londres et le 1^{er} août 2013, pour la solution choisie ?

Je trouve que la méthode Vervoort est assez expéditive en la matière. Soit. Si en plus, elle s'applique après 2014, cela sera comme pour le nouveau stade à Grimbergen : on en parlera beaucoup, mais on ne verra jamais rien.

De voorzitter.- De heer Close heeft het woord.

De heer Philippe Close (in het Frans).- *Door de goedkeuring van het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan en het Brussels Wetboek van lucht, klimaat en energiebeheersing (BWLKE) wordt het autogebruik in de toekomst teruggedrongen. Hoe zal de stadstol aansluiten bij het betalend parkeren in het hele Brussels Hoofdstedelijk Gewest?*

M. le président.- La parole est à M. Close.

M. Philippe Close.- Avec les différents plans qui ont été adoptés, notamment le Plan de stationnement et le Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie (Cobrace), nous allons vers une réduction de la circulation automobile. Si le stationnement devient payant dans toute la Région de Bruxelles-Capitale, ce qui sera sans doute le cas à terme, comment ce péage

Het BWLKE wil ook komaf maken met de besluiteloosheid over ondergrondse parkings. Het Iris 2-plan en de andere aangehaalde plannen omvatten vrij drastische maatregelen. In de stad Brussel bijvoorbeeld, is betalend parkeren van kracht op 80% van het grondgebied.

De PS-fractie is bovendien van oordeel dat de overstapparkings buiten het gewest moeten worden aangelegd.

De heer Emmanuel De Bock (in het Frans).- *Wij zijn het hiermee eens, behalve wat parking C betreft!*

De heer Philippe Close (in het Frans).- *De overstapparkings moeten dicht bij de GEN-stations liggen. Dat vraagt het Vlaamse Gewest trouwens ook.*

De voorzitter.- De heer De Lille heeft het woord.

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (in het Frans).- *Het Iris 2 plan voorziet in twee opties: de kilometerheffing, waarbij de gebruiker betaalt per gereden kilometer en de stadstol, waarbij de gebruiker een forfaitair bedrag betaalt wanneer hij zich verplaatst binnen een zone (zonale heffing), of wanneer hij langs een grens passeert (cordonheffing).*

Beide opties worden bestudeerd. Ik heb nooit gezegd dat de regering de ene of de andere zou organiseren. De volgende regering moet daarover beslissen. Ik zorg er gewoon voor dat dat objectief kan gebeuren.

De Brusselse regering wenst een globale hervorming van de verkeersfiscaliteit en werkt volop aan de uitvoering van het politieke akkoord dat op 21 januari 2011 met de twee andere gewesten werd gesloten.

Het omvat vier componenten:

- de effectieve invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens (ter vervanging van het eurovignet);

urbain s'intégrera-t-il dans cette nouvelle situation ?

Le Cobrace prévoit aussi de dissuader les velléités de parking souterrain. Les mesures qui sont prises dans le Plan Iris 2 et dans les deux plans susnommés sont assez fortes. Leur adoption a pris du temps, mais elles sont désormais en vigueur. Dans ma commune, par exemple, 80% du territoire seront concernés par le stationnement payant.

Par ailleurs, je voudrais réaffirmer, au nom du groupe PS, que les parkings de dissuasion ne doivent pas se trouver sur le territoire régional.

M. Emmanuel De Bock.- Nous sommes d'accord. Sauf pour le parking C !

M. Philippe Close.- Les parkings de dissuasion doivent se trouver près des gares RER. C'est d'ailleurs également ce que demande la Région flamande.

M. le président.- La parole est à M. De Lille.

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- Ni la tarification au kilomètre, ni la tarification zonale ne font partie de mes fantasmes. Rien n'a changé entre le 12 juillet et le 1^{er} août dernier.

Le Plan Iris 2, adopté le 9 septembre 2010, prévoit d'étudier deux options : la tarification kilométrique, qui contraint l'utilisateur à payer par kilomètre parcouru, et le péage routier, qui contraint l'utilisateur à payer un montant forfaitaire lorsqu'il se déplace dans une zone (dans le cas d'un péage zonal) ou le long d'une frontière (dans le cas d'un péage de cordon).

Ces deux options sont à l'étude. Je n'ai jamais annoncé que le gouvernement allait organiser l'une ou l'autre. Le prochain gouvernement devra prendre la décision. Je travaille de manière à lui donner les moyens de le faire en toute objectivité, en se basant sur des chiffres et sur les conséquences des mesures envisagées.

Et en effet, je souhaite éviter que l'émotion continue de diriger nos discussions en cette matière. Chacun ayant son idée sur les mesures que nous étudions, il est temps d'objectiver la situation.

- de invoering van een elektronisch wegvignet voor personenwagens;

- de gelijktijdige hervorming van de verkeersbelastingen volgens milieuparameters;

- een proefproject dat de gedragseffecten van een kilometerheffing voor personenwagens moet achterhalen.

De drie gewesten zetten daartoe een proefproject op in de GEN-zone, op voorwaarde dat dit niet te duur wordt.

Met de hervorming van de autofiscaliteit willen we een eerlijkere fiscaliteit invoeren en de mobiliteit en milieuprestaties van het vervoer in de drie gewesten verbeteren.

Het project werd toegekend aan een consortium van consultants.

(Opmerkingen van de heer Close)

We willen weten hoe automobilisten van gedrag veranderen en welke factoren een rol spelen in de aanvaarding van het systeem.

Een duizendtal deelnemers rijdt twee maanden met een on-board unit (OBU) die de gereden trajecten registreert. Bij de aanvang van de testperiode krijgen ze een virtueel krediet dat afneemt per afgelegde kilometer en varieert van 2,5 cent tot 9 cent per kilometer. Achteraf ontvangen ze een reëel bedrag op basis van het resterende virtuele krediet.

De analyse van de meetwaarden en de enquêtes bij de deelnemers zullen interessante resultaten opleveren. De test vormt dus een van de elementen waarop de regeringen zich kunnen baseren bij de invoering van een wegenbelasting. Het project kost in het totaal ongeveer 1 miljoen euro, verdeeld over de drie gewesten. Brussel neemt 6% van dit bedrag voor zijn rekening.

De deelnemers betalen niets voor de test en de gewesten moeten de inkomsten dus ook niet verdelen. Volgens het akkoord tussen de gewesten gaan de inkomsten naar het gewest waar de kilometers afgelegd worden. De kilometerheffing voor vrachtwagens die de drie gewesten hoe dan ook invoeren op 1 januari 2016 kan eventueel

Ensuite, le gouvernement bruxellois souhaite une réforme globale de la fiscalité routière et se concentre pleinement sur l'exécution de l'accord politique conclu en la matière avec les deux autres Régions. Cet accord conclu entre les trois Régions le 21 janvier 2011 comprend quatre volets :

- l'introduction effective d'un prélèvement kilométrique pour les poids lourds (qui remplacera l'eurovignette actuelle) ;

- l'introduction d'une vignette électronique applicable aux véhicules légers ;

- l'introduction concomitante de nouveaux modes de calcul pour les taxes de circulation basées sur des paramètres environnementaux ;

- le lancement d'un projet pilote conjoint pour estimer l'impact d'un prélèvement kilométrique pour véhicules légers.

À cet effet, les trois Régions mettront en œuvre un projet pilote sur la zone RER, sur la base d'un cahier des charges précisant les coûts et les modalités techniques de mise en œuvre, sous réserve d'un coût raisonnable.

Tout cela avait donc déjà été décidé en 2011, la Région bruxelloise était alors demandeuse de ce projet pilote à la différence des deux autres Régions. Nous avons conscience que l'union fait la force et que l'entreprise dépassait les compétences de notre seul territoire.

Cette réforme de la fiscalité automobile a pour but d'instaurer une fiscalité plus équitable, d'améliorer la mobilité et la qualité de l'air et d'augmenter la performance environnementale du système de transport dans les trois Régions.

Je profiterai de la question de Mme Delforge pour parler de ce projet pilote. Celui-ci a été attribué à un consortium de consultants, PwC, Touring,... Touring est d'ailleurs spécialisé, il me semble, dans tout ce qui touche à la communication. Ce test a pour objectif de comprendre les éléments suivants.

(Remarques de M. Close)

Nous souhaitons découvrir quels changements apparaissent dans le comportement des

uitgebreid worden naar personenwagens.

De test begint in februari en duurt drie maanden, waarvan een maand met nulmeting en twee maanden met tarifiering. De eerste resultaten volgen in mei en het eindrapport in juli 2014.

Op wetenschappelijke wijze wordt er een representatief testpanel uit de Brusselse bevolking samengesteld. Vrijwilligers mogen niet deelnemen aan de test, omdat we willen vermijden dat de resultaten op de een andere manier worden beïnvloed.

Een recent rapport van de OESO bevestigt eerdere aanbevelingen van internationale instanties om een stadstol in te voeren om de economische impact van verkeersopstoppingen in de hoofdstad te verminderen. Uit recente verklaringen van BECI blijkt trouwens dat ook het standpunt van de ondernemers evolueert.

Ik heb Mobiel Brussel de opdracht gegeven om te bestuderen hoe de verkeersdruk in Brussel teruggedrongen kan worden. De studie-opdracht werd toevertrouwd aan een consortium van Stratec, Rapp Trans en Carte Blanche Conseil. De resultaten van de studie worden binnenkort meegedeeld.

Alle opties moeten objectief en zonder vooroordelen bestudeerd worden, zodat de volgende regering met kennis van zaken een beslissing kan nemen.

De Stratec-studie heeft meerdere scenario's voor een kilometerheffing in de GEN-zone onder de loep genomen, ook een zonale heffing in het Brussels Gewest.

Hoewel de kilometerheffing voor vrachtwagens in verschillende landen bestaat, is er op dit moment nergens ter wereld een kilometerheffing voor lichte voertuigen. De invoering daarvan zou een enorme technische en financiële uitdaging betekenen.

De kilometerheffing lijkt het eerlijkst, maar we kunnen geen tien jaar wachten om wat te doen. De stadstol daarentegen bestaat wel: in Londen is er een zonale heffing en in Stockholm een cordonheffing.

Een cordonheffing blijkt niet geschikt voor

automobilistes, quels sont les facteurs qui y jouent un rôle, quels sont les éléments qui jouent un rôle crucial dans l'acceptabilité du système chez les automobilistes.

Environ un millier de participants circuleront en voiture pendant deux mois avec un on-board unit (OBU), soit un dispositif de paiement électronique embarqué qui se place dans la voiture et qui enregistre son parcours. À l'entame de cette période, ils reçoivent un crédit virtuel. Ce crédit diminuera par kilomètre parcouru, avec des tarifs qui varient entre 2,5 cents et 9 cents par kilomètre. À l'issue de ce test, un montant réel, qui tient compte de ce qui reste du crédit virtuel, sera versé.

L'analyse des valeurs de mesure et les enquêtes qui seront menées auprès des participants livreront des conclusions intéressantes, obtenues via une méthode de mesure scientifiquement acceptable. Le test constituera ainsi l'un des éléments sur lesquels les gouvernements pourront se baser pour se décider quant à l'éventuelle instauration d'une tarification routière.

Le coût du projet s'élève à un peu plus d'un million d'euros, TVA incluse. Tous les coûts sont compris, y compris la location des OBU pour le test. Les autorités ne devront pas acheter d'OBU. Le principal fournisseur, PwC, nous livrera les OBU via l'entrepreneur Magicview. Ces coûts sont répartis entre les trois Régions. La part qui revient à Bruxelles est de 6%.

Étant donné que les participants ne paieront aucun tarif pour ce test, les autorités ne devront pas diviser de rentrées concernant l'introduction du système de tarification au kilomètre pour les poids lourds. Les accords entre les trois Régions prévoient à cet égard que les rentrées reviennent à la Région dans laquelle les kilomètres ont été parcourus.

Un projet pilote de tarification kilométrique pour véhicules légers a été proposé en vue d'une éventuelle extension du système de tarification kilométrique pour poids lourds, que les trois Régions lanceront de toute façon le 1^{er} janvier 2016.

Le test durera trois mois, dont un mois avec la mesure zéro et deux mois avec une tarification effective. Il débutera en février prochain et les

Brussel, omdat het onvoldoende oplossingen biedt voor de mobiliteitsproblemen.

In de bestudeerde scenario's is de heffing de hele dag van toepassing en wordt er geen onderscheid gemaakt tussen spits- en daluren. Simulatiemodellen geven immers alleen cijfers voor het spitsuur. Andere cijfers zijn gebaseerd op extrapolatie vanuit die cijfers.

Volgens experts is de zonale heffing met nummerplaatherkenning het best toepasbaar in de stad. Dit systeem is immers eenvoudiger en goedkoper dan een kilometerheffingssysteem dat een zekere schaalgrootte vergt. Het ene systeem hoeft het andere ook niet uit te sluiten en de investeringen in camera's kunnen later nog van nut zijn voor een kilometerheffing.

De Stratec-studie analyseert ook de effecten op de economische activiteiten, vooral aan de hand van literatuurstudie en de ervaringen in andere steden. Uit de analyse blijkt dat de wegenbelasting geen delokalisatie van ondernemingen teweegbrengt. In de betrokken zone in Londen nam de werkgelegenheid en de omzet van de bedrijven zelfs toe. Het is echter onmogelijk te bepalen of dit een rechtstreeks gevolg is van de heffing.

Ook de cordonheffing in Noorwegen had geen specifieke impact op de handelsactiviteiten.

Om een draagvlak voor de tarifiering te creëren, is de besteding van de opbrengsten van groot belang. Doorgaans werd de opbrengst opnieuw geïnvesteerd in mobiliteit en in projecten om de aantrekkelijkheid van de stad te verhogen.

Een zonale heffing van 3 euro per dag voor auto's die Brussel binnenrijden en auto's die in Brussel rondrijden zou volgens Stratec 450 miljoen euro opbrengen. In de studie betalen ook lichte voertuigen en is het tarief op werkdagen de hele dag van toepassing.

De investeringskosten worden over 17 jaar gespreid.

Het systeem kan technisch uiteraard nog aangepast worden, met bijvoorbeeld een korting voor Brusselaars, voor schonere auto's, bepaalde sociale groepen...

premiers résultats seront disponibles à partir de mai 2014. Le rapport final sera publié en juillet 2014.

Les participants seront choisis par des systèmes scientifiques garantissant qu'ils sont issus de tranches représentatives de l'ensemble de la population. Les volontaires ne sont pas acceptés, pour éviter que des personnes participent au test afin de prouver quelque chose. Cela risquerait d'influencer les résultats du test dans un sens ou dans l'autre.

Par ailleurs, une deuxième étude relative au péage urbain est en cours de réalisation. S'appuyant sur l'exemple d'autres capitales européennes comme Londres et Stockholm, un récent rapport de l'Organisation de coopération et de développement économique (OCDE) recommande à la Belgique de mettre en place un péage urbain afin de réduire l'impact économique de la congestion automobile dans la capitale. Ce faisant, l'OCDE confirme des recommandations adressées à plusieurs reprises à la Région de Bruxelles-Capitale par diverses instances internationales. Ainsi, la Commission européenne avait enjoint en 2009 à notre Région de mettre en œuvre une taxation pour diminuer la congestion routière.

Nous pouvons également relever les récentes déclarations, notamment de BECI, selon lesquelles la position des entrepreneurs évolue à ce sujet.

Concrètement, j'ai donné pour mission à Bruxelles Mobilité d'étudier différentes options visant à réduire la pression automobile à Bruxelles, tel que l'a décidé le gouvernement. La mission a été attribuée à un consortium de consultants issus de Stratec, Rapp Trans et Carte Blanche Conseil. Les résultats de cette étude seront livrés prochainement.

Ce gouvernement n'a encore pris aucune décision à ce sujet. Il importe d'étudier toutes les options de manière objective, sans a priori ni idée préconçue, afin que toutes les parties concernées disposent d'informations fiables.

Le cas échéant, cette base permettra au prochain gouvernement de prendre une décision en connaissance de cause.

L'étude de Stratec a porté sur plusieurs scénarios

Voor mij maken die vragen deel uit van het debat over de inkomsten en de doelstelling van het systeem. We zullen over die precieze punten nog discussiëren, zodra we een beslissing hebben genomen.

Het is mijn taak om de problematiek te bestuderen en het debat te voeren. De studie toont aan dat de verschillende opties elk hun voor- en nadelen hebben.

Het gewestelijk parkeersysteem en de ontwikkeling van het GEN zijn opgenomen in het Iris 2-plan, dat trouwens ook een tarifiering voorstelt om de autodruk met 20% te verminderen.

Het gaat de goede kant op in dit dossier. De voorbije tien jaar is het aantal autoverplaatsingen gedaald van 49 naar 32%, terwijl het aandeel van het openbaar vervoer gestegen is van 15 naar 26%, dat van de fiets van 1 naar 4% en dat van voetgangers van 32 naar 37%. De bevolking is in dezelfde periode bovendien toegenomen met 180.000 mensen.

Een kilometerheffing zou inderdaad preciezer zijn, maar zo'n systeem bestaat nog niet. Tien jaar geleden zag het ernaar uit dat we richting chaos of zelfs complete verlamming evolueerden in Brussel, maar nu zien we net een lichte daling van het autogebruik. Deze positieve evolutie moet natuurlijk ondersteuning krijgen.

We denken dat een heffing soelaas brengt. Ik heb de verschillende systemen uitgelegd en studies laten uitvoeren, zodat de volgende regering met kennis van zaken kan beslissen. Niets doen is in geen geval een optie.

appliquant la tarification kilométrique à la zone RER. Il en ressort qu'une zone réduite n'est pas possible vu les coûts fixes élevés pour la création d'un tel système.

L'étude a aussi porté sur des scénarios appliquant une tarification zonale au niveau de la Région bruxelloise.

Un premier constat important est celui de l'inexistence de la tarification kilométrique pour les véhicules légers dans le monde. Elle existe bien dans certains pays pour les poids lourds. Il s'agit d'un énorme défi technique et financier qui n'a encore jamais été réalisé.

La prudence s'impose donc. Nous ne devons pas prendre nos rêves pour la réalité. Nous avons d'ailleurs demandé des informations sur la faisabilité technique de ces mesures. Bien que la tarification au kilomètre semble la plus honnête, nous n'avons pas le temps d'attendre dix ans avant d'agir.

Le péage routier, en revanche, est déjà appliqué. Il existe notamment sous la forme d'un péage zonal à Londres et sous la forme d'un péage de cordon à Stockholm.

Un système de cordon ne paraît pas adapté pour Bruxelles, car il n'offre pas suffisamment de solutions aux problèmes de mobilité. La capacité libérée par la tarification serait rapidement comblée par les véhicules bruxellois. Je vous rappelle que le trafic bruxellois est lié à 40% de navetteurs.

Dans les scénarios étudiés, la tarification est appliquée toute la journée. La nuit, certains frais externes, comme les nuisances sonores, restent élevés. En outre, aucune différenciation n'est faite entre les heures de pointe et les heures creuses. Dans la pratique, les modèles de simulation traduisent seulement des résultats pour les heures de pointe. Les autres résultats sont extrapolés à partir des chiffres des heures de pointe.

Les experts indiquent que le système de péage zonal à l'aide de la reconnaissance optique des plaques d'immatriculation est le système le plus adapté à l'échelle urbaine. La raison est que ce système est beaucoup plus simple et moins onéreux à installer qu'un système de tarification

kilométrique uniquement accessible à partir d'une certaine grandeur d'échelle. Un système n'exclut pas l'autre non plus. À moyen terme, un péage zonal peut être appliqué. À plus long terme, des investissements de base dans les caméras de plaque d'immatriculation peuvent être effectués pour la tarification kilométrique.

L'étude Stratec analyse les effets sur les activités économiques. Elle comporte tant une recherche de publications sur le sujet qu'une analyse des expériences dans d'autres villes. Une recherche intensive de publications sur les effets d'une tarification sur l'implantation (localisation/délocalisation) d'entreprises et sur les chiffres d'affaires a été réalisée. À cet égard, tant des études ex-post (surtout sur Londres et Stockholm) que des études théoriques ont été analysées. Les études ex post comme celles réalisées à Londres ne montrent aucun effet de délocalisation ni d'effets négatifs sur les entreprises dans la zone concernée. Une croissance de l'emploi et du chiffre d'affaires a même été observée dans la zone de péage routier. Mais il est impossible de déterminer si cela a un lien direct avec le péage routier.

Toutefois, nous pouvons affirmer que le péage routier n'a pas porté préjudice à l'industrie locale. En Norvège, différentes études ont été réalisées à la suite de l'introduction du système de cordon à Bergen, Oslo et Trondheim. La Chambre de commerce de Trondheim a conclu dans une étude que le péage de cordon n'avait eu aucun impact spécifique sur le commerce.

Mme Delforge y a également fait allusion. Le fait qu'à Londres, la zone est assez restreinte, rend les choses faciles pour les entreprises, qui n'hésitent pas à se déplacer, ne serait-ce que quelques centaines de mètres, et se retrouvent immédiatement en dehors de la zone. Cela ne s'est pas fait en ce qui nous concerne, au contraire, et alors que les entreprises étaient pourtant demandeuses d'un tel système !

L'important dans les effets (et l'acceptabilité) de ces tarifications était à chaque fois la manière dont les rentrées étaient dépensées. Dans la majorité des cas, les montants nets ont été réinvestis dans la mobilité et l'attractivité des villes concernées. Ainsi, Londres a fortement investi dans le transport public et l'espace public.

Le calcul par Stratec des rentrées financières de 450 millions d'euros, avec un tarif de 3 euros par jour pour le péage zonal, est basé sur l'approche suivante : tant les véhicules qui entrent dans Bruxelles que les véhicules qui circulent dans la Région bruxelloise paient le forfait une fois par jour. C'est donc le système londonien, même si l'on fait là-bas une différenciation entre les habitants et les gens venant de l'extérieur, les premiers payant moins que les seconds.

Par ailleurs, tous les véhicules légers y sont soumis (les camionnettes de moins de 3,5 tonnes également). Le tarif est appliqué toute la journée pendant la semaine de travail, ce qui diffère du système londonien, qui entre en vigueur et s'achève durant les heures de pointe. Il n'est pas non plus effectif le week-end.

Il y a bien évidemment possibilité de modifier tous ces points, ce qui aura évidemment des conséquences sur les coûts rapportés. Par ailleurs, nous nous basons sur des simulations pour l'horizon 2018, avec 1,17 millions d'habitants.

Les coûts d'investissements sont étalés sur 17 ans. Sur la base de cette approche, le bureau d'études arrive effectivement à un montant net d'environ 450 millions d'euros par an.

Des réductions pour les Bruxellois, les véhicules propres, certaines classes sociales, etc., sont autant d'améliorations qui sont certainement réalisables d'un point de vue technique. Pour moi, la question fait partie du débat sur les rentrées et l'objectif d'un tel système. Nous discuterons de ces points précis lorsque nous aurons décidé de véritablement mettre les choses en route.

Ma mission consiste à étudier cette problématique fondamentale et de mener le débat sur cette question. L'étude montre que nous ne devons pas nous fixer sur l'une ou l'autre modalité technique et que plusieurs options sont possibles, avec différents avantages et inconvénients. Il s'agit d'un choix politique que doit poser le gouvernement.

Des éléments tels que le système de stationnement régional, auquel M. Close a fait référence, ou le développement du RER figurent dans le Plan Iris 2. Celui-ci préconise d'ailleurs également un système de tarification afin de diminuer la pression automobile de 20%.

Je puis vous assurer que le dossier est en bonne voie. En dix ans, pour ce qui est des déplacements à Bruxelles, la part modale de la voiture a diminué de 49% à 32%, celle des transports publics a augmenté de 15 à 26%, le déplacement à vélo est passé de 1 à 4% et la marche de 32 à 37%. Il faut également tenir compte du fait qu'en dix ans, la population bruxelloise a augmenté de 180.000 unités et que le nombre de déplacements a augmenté, et notamment les déplacements liés aux loisirs.

Recourir à un système de tarification kilométrique serait effectivement plus précis, mais un tel système n'existe pas encore. Compte tenu de ces changements, on aurait pu il y a dix ans présager le chaos voire la paralysie de la mobilité à Bruxelles. On observe au contraire une légère diminution de la pression automobile. Il s'agit d'une évolution positive qui doit néanmoins être soutenue. Nous devons par conséquent continuer à prendre des mesures afin de fluidifier le trafic tout en harmonisant les mesures alternatives.

Nous pensons que la tarification est une solution. Je vous ai expliqué les différents systèmes, comment nous essayons de les objectiver et de les étudier pour qu'un prochain gouvernement puisse prendre une décision en toute connaissance de cause.

Il faudra que le prochain gouvernement ait le courage de prendre une décision dans un sens ou dans un autre, car, si nous ne faisons rien, nous verrons la situation s'aggraver et cela aura un coût, pour la population et pour l'économie. C'est d'ailleurs déjà le cas aujourd'hui.

De voorzitter.- De heer Cerexhe heeft het woord.

De heer Benoît Cerexhe (in het Frans).- *Mijnheer De Bock, wees gerust, de stadstol staat niet in het regeerakkoord. Daar staat alleen in dat de regering verschillende opties zal bespreken. De volgende regering zal een keuze moeten maken.*

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (in het Frans).- *Doe ik mijn werk niet goed?*

De heer Benoît Cerexhe (in het Frans).- *U voert het regeerakkoord loyaal uit.*

M. le président.- La parole est à M. Cerexhe.

M. Benoît Cerexhe.- Je remercie le secrétaire d'État pour sa réponse complète. Pour rassurer M. De Bock, je rappelle que l'accord de gouvernement ne prévoit pas l'instauration d'un péage urbain. Il prévoit la possibilité d'étudier les options possibles. Le futur gouvernement fera le choix.

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- Ne fais-je pas bien mon travail ?

M. Benoît Cerexhe.- Je ne vous fais pas de reproche. Vous appliquez loyalement l'accord de

De aanbevelingen van de OESO zijn interessant, maar in tegenstelling tot Londen, Stockholm, Oslo of Milaan, kan Brussel niet uitbreiden. Als een onderneming zich enkele kilometers verderop vestigt, bevindt ze zich in Vlaanderen of Wallonië, met alle gevolgen van dien voor de werkgelegenheid.

De ondernemingen klagen naast de verkeersdrukte vooral over het gebrek aan een efficiënt openbaarvervoersnet. Daarin moeten we investeren!

BECI heeft niet gezegd dat er een stadstol moet komen aan de grenzen van Brussel.

(Opmerkingen)

Een stadstol zou een extra belasting betekenen voor de ondernemingen en hun werknemers. Ondernemingen houden immers rekening met het fiscaal aspect als ze zich ergens willen vestigen.

We zijn het er met de experts over eens dat als dit soort stadstol er komt, dat alleen zinvol is in een zone zoals de GEN-zone, waarbinnen een dergelijke concurrentie niet speelt. Daarom hebben we tijdens de institutionele onderhandelingen ook zo gehamerd op de metropolitane gemeenschap. Mobiliteit stopt immers niet aan de grenzen van het gewest.

Ikzelf ben voorstander van een kilometerheffing, die het gebruik van de wagen belast. Een cordonheffing kan enkel van toepassing zijn aan de grenzen van de GEN-zone en niet aan de grenzen van de negentien gemeenten, want dat zou negatieve effecten kunnen hebben.

De eerste resultaten van de Stratec-studie verontrusten mij. Niet alleen de pendelaars zouden geraakt worden, maar ook de Brusselaars, die voor de helft van de inkomsten zouden opdraaien!

gouvernement.

Toutefois, Londres, Stockholm, Oslo ou Milan ne sont pas Bruxelles. Les leçons de l'OCDE sur la façon dont Bruxelles devrait gérer les choses sont intéressantes, mais, contrairement à ces autres villes, Bruxelles ne peut pas s'étendre.

Bruxelles est enfermée dans son carcan institutionnel. Si demain, une entreprise se déplace à quelques kilomètres de Bruxelles, elle se retrouve en Région wallonne ou flamande, avec toutes les conséquences que cela implique, y compris en termes d'emploi.

Les entreprises nous font surtout remarquer qu'outre la congestion, il manque surtout de réseaux de transports en commun efficaces dans notre Région. C'est là qu'il faut investir !

BECI n'a pas évoqué la nécessité d'un péage urbain aux frontières de la Région bruxelloise.

(Remarques)

Un péage signifierait l'imposition d'une charge supplémentaire sur le dos des entreprises ou de leurs employés. Or, quand une entreprise choisit sa localisation, l'élément fiscal entre en ligne de compte.

Ce que nous avons tous dit ici avec les experts - le rapport pourra en témoigner -, c'est que ce type de péage n'est envisageable qu'à partir du moment où cela se ferait dans une zone où ce type de concurrence ne pourrait pas entrer en ligne de compte, soit la zone RER.

C'est également la raison pour laquelle il y eut tant de querelles entre nous lors des discussions institutionnelles au sujet de la création d'une zone métropolitaine. Il nous faut discuter de ce genre de dossiers au sein de la communauté métropolitaine car, rappelons-le, la mobilité ne s'arrête pas aux frontières de la Région bruxelloise ! Rien n'aurait servi, en outre, de se disputer pour mettre sur pied ce concept !

Enfin, je suis, pour ma part, favorable à une tarification kilométrique en fonction de l'usage ou de l'utilisation que l'on fait de son véhicule. Si l'on s'oriente vers une solution du type "péage au cordon", il faut que cela se fasse aux frontières de

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Mijnheer de staatssecretaris, het verheugt mij dat u zich ervan bewust bent dat het niet mogelijk is om binnen een redelijke termijn een kilometerheffing in te voeren, gezien een aantal parameters, zoals de Europese boetes voor een slechte luchtkwaliteit en de bescherming van de persoonlijke levenssfeer.*

Wat de stadstol betreft, mijnheer Cerexhe, heeft niemand het over een tol aan de grenzen van Brussel. Wij willen enkel dat mensen die ervoor kiezen om zich tijdens de spitsuren met hun wagen te verplaatsen in een van de best bediende en drukste zones bijdragen aan de kosten die ze voor de collectiviteit veroorzaken.

De heer Benoît Cerexhe (in het Frans).- *Met inbegrip van de Brusselaars?*

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Inderdaad. Die heffing zal ook gelden voor Brusselaars die op weekdays tijdens de spitsuren met de wagen naar het stadscentrum gaan. Wij moeten vermijden dat de Brusselse wagens in de plaats komen van de wagens van de pendelaars.*

Ik wil ook graag een kanttekening plaatsen bij de economische kostprijs van een stadstol. Een bedrijfsleider verliest heel wat meer geld wanneer drie van zijn werknemers gedurende een uur in de file vastzitten dan wanneer hij een heffing van bijvoorbeeld tien euro moet betalen. De stadstol

la zone RER et pas à celles des dix-neuf communes de la Région bruxelloise, afin d'éviter les effets pervers.

Je suis inquiet lorsque j'entends les premières conclusions de l'étude Stratec, dont vous nous avez fait la lecture. En effet, cela implique clairement de toucher au portefeuille des automobilistes bruxellois, non pas seulement des navetteurs, puisque 50% des recettes proviendront des poches des Bruxellois ! Cela risque de poser quelques soucis.

M. le président.- La parole est à Mme Delforge.

Mme Céline Delforge.- M. le secrétaire d'État, je me réjouis de votre clairvoyance quant aux chances du système au kilomètre parcouru d'aboutir dans un temps raisonnable, au regard des différentes échéances et des risques, comme par exemple des amendes européennes liées à la mauvaise qualité de l'air. Par ailleurs, il y a un problème qui n'a pas été abordé ici, à savoir celui du respect de la vie privée. Je vous invite à y être attentif.

Quant au péage, quand j'entends mon collègue M. Cerexhe, je pense que, pour pouvoir en parler sereinement, il faudra faire un sérieux effort de pédagogie. En effet, personne ne parle d'un péage aux frontières de Bruxelles. On veut juste que les gens qui font le choix de se déplacer en voiture individuelle aux heures de pointe dans la zone la mieux desservie et la plus congestionnée participent aux coûts collectifs qu'ils engendrent.

M. Benoît Cerexhe.- Y compris les Bruxellois ?

Mme Céline Delforge.- Cela touchera également les Bruxellois qui font le choix d'aller dans la zone la plus congestionnée, qui est pourtant la mieux desservie en transports publics, en voiture aux heures de pointe. Le Bruxellois qui prend sa voiture un dimanche pour aller dans le centre-ville ne payera pas. Le Bruxellois ou la Bruxelloise qui prend sa voiture un lundi matin à 8h payera comme un navetteur. Ce serait en effet dommage de voir des voitures bruxelloises remplacer les voitures de navetteurs.

On peut aussi se trouver dans un bus de la STIB

zal de beroepsverplaatsingen makkelijker maken.

Het gaat hier niet om een debat waarin Brusselaars tegenover pendelaars worden geplaatst. Het gaat om de levenskwaliteit in Brussel. Wij moeten ervoor zorgen dat de Brusselaars zin hebben om in Brussel te blijven wonen. Anders vergroten we nog de verkeersproblemen.

In een aangename stad kan men zich snel met het openbaar vervoer verplaatsen en ademt men gezonde lucht in.

Niemand is tegen de wagen gekant, mijnheer Cerexhe. Wij pleiten enkel voor een rationeel gebruik ervan.

De voorzitter.- De heer De Lille heeft het woord.

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (in het Frans).- *De Commissie voor de Bescherming van de Persoonlijke Levenssfeer ziet geen problemen. Het beschermen van privégegevens zal het systeem wel wat ingewikkelder en duurder maken.*

Uit studies blijkt dat een voertuig dat een uur in de file staat, een onderneming 7 tot 9 euro kost. Een tol van 3 euro zou dus goedkoper zijn.

englué dans la congestion, ou dans un tram. Vous verrez s'il y a des Bruxellois et des Bruxelloises qui payent tous les jours la congestion.

Quant au coût économique, j'aimerais qu'on fasse un petit calcul. Imaginons un péage à dix euros, ce qui est probablement supérieur à ce qui se ferait. Mettons trois ouvriers dans une camionnette. Dites-moi combien coûte à un patron une heure que passent trois ouvriers à perdre leur temps dans les embouteillages. Je peux vous assurer que ce sera plus que dix euros. Ce péage se fera au bénéfice des gens qui font des déplacements professionnels et qui déplacent des outils.

Il faut rester serein, rationnel. Je ne pense pas qu'il s'agisse d'un débat qui oppose les Bruxellois aux navetteurs. C'est un débat sur la qualité de vie à Bruxelles, sur le respect de la vie quotidienne des Bruxellois. Si on veut qu'il n'y ait pas plus de Bruxellois qui aillent vivre à l'extérieur et reviennent en voiture tous les matins, ou même en train - trains qui seront congestionnés si l'exode urbain des classes moyennes continue -, il faut que les Bruxellois aient envie de rester à Bruxelles.

Pour avoir envie de rester à Bruxelles, il faut pouvoir se déplacer rapidement en transports publics, respirer sans souffrir de problèmes respiratoires, bref vivre dans une ville agréable.

Personne n'est opposé à la voiture, M. Cerexhe. Tout le monde est favorable à un usage rationnel de la voiture. L'usage irrationnel de la voiture consiste à se rendre dans un hypercentre congestionné aux heures de pointe. L'usage rationnel consiste à utiliser sa voiture à d'autres moments, pour d'autres déplacements. Tout le monde y sera gagnant.

M. le président.- La parole est à M. De Lille.

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- L'aspect de la vie privée a déjà été discuté dans le cadre de la Commission de la protection de la vie privée et il ne constitue pas un problème, hormis le désavantage de rendre le système un peu plus compliqué et coûteux.

Enfin, des études montrent que le fait de rester bloqué une heure dans les embouteillages coûte entre 7 à 9 euros aux entreprises. Pour elles, un

- De incidenten zijn gesloten.

INTERPELLATION

De voorzitter.- Aan de orde is de interpellatie van de heer Hamza Fassi-Fihri.

INTERPELLATIE VAN DE HEER HAMZA FASSI-FIHRI

TOT MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,

betreffende "het project van een digitale school".

De voorzitter.- De heer Fassi-Fihri heeft het woord.

De heer Hamza Fassi-Fihri (in het Frans).- *ICT is van groot belang voor onze toekomst en heeft nog ingrijpendere gevolgen voor de samenleving dan mobiliteit.*

Dankzij ICT kunnen bedrijven zich beter informeren over de markt en bepaalde kosten beperken. Door hun productieproces of dienstenmodel aan te passen, kunnen ze hun productiviteit opdrijven.

Door de nieuwe technologie verandert de wereld razendsnel. We moeten maatregelen nemen om onze werkgelegenheid veilig te stellen en ervoor te zorgen dat mensen goed worden opgeleid in de nieuwe technologieën.

We moeten bijvoorbeeld scholen uitrusten met computers, printers en internetaansluitingen om leerlingen voor te bereiden op een digitale samenleving. Het Centrum voor Informatica voor het Brussels Gewest (CIBG) heeft al heel wat werk verricht. Tussen 1999 en 2012 heeft het CIBG 12.000 computers, 1.500 servers, 1.400 printers en 550 elektronische schoolborden uitgedeeld aan

peage de 3 euros serait donc moins coûteux.

- Les incidents sont clos.

INTERPELLATION

De voorzitter.- L'ordre du jour appelle l'interpellation de M. Hamza Fassi-Fihri.

INTERPELLATION DE M. HAMZA FASSI-FIHRI

À MME BRIGITTE GROUWELS, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS,

concernant "le projet d'école numérique".

M. le président.- La parole est à M. Fassi-Fihri.

M. Hamza Fassi-Fihri.- Les technologies de l'information et de la communication (TIC) sont un autre enjeu d'avenir pour Bruxelles, qui transforme notre manière d'être en société plus profondément encore que la mobilité. Les technologies de l'information et de la communication touchent à de nombreux domaines de la vie sociale et transforment les modes de production, de consommation, d'organisation et de communication des structures.

Elles permettent notamment aux entreprises d'avoir une meilleure connaissance de l'environnement concurrentiel dans lequel elles se trouvent et de réduire certains coûts, en faisant de la veille stratégique, par exemple. En changeant les procédés de fabrication ou de service, elles peuvent aussi augmenter la productivité.

Ces technologies et le numérique sont en train de révolutionner le monde et la manière de vivre en ville, sous nos yeux. Pour accompagner cette transformation et la réussir, pour garantir que nous disposerons de suffisamment d'emplois et de travailleurs formés aux emplois de demain, il nous

scholen. Tegenwoordig is 90% van de Brusselse scholen uitgerust met zulk materiaal.

Het is natuurlijk wel de bedoeling dat het materiaal niet verouderd is, daadwerkelijk wordt gebruikt door leerlingen en niet in lokalen belandt die enkel voor informaticalessen dienen.

Het volstaat dus niet om materiaal te leveren. Jongeren moeten er ook mee leren werken.

Twee jaar geleden ging de Fédération Wallonie-Bruxelles van start met een proefproject voor digitale scholen. Er werden projectproepen verspreid voor scholen die ICT wilden integreren in hun onderwijsproject. Het project werd gefinancierd door de Fédération Wallonie-Bruxelles en de betrokken gewesten. Het Waals Gewest was bereid om mee te werken, maar onder de honderd scholen die in het project zijn gestapt, is er geen enkele Brusselse.

Blijkbaar wilde het Brussels Gewest niet meewerken aan het project. Kunt u dat bevestigen? Kreeg het Brussels Gewest een voorstel van de Fédération Wallonie-Bruxelles om mee te doen? Wat is de reden van de weigering?

Het is erg belangrijk dat Brusselse leerlingen kennismaken met digitale technologie. Welk beleid voert u met het CIBG om ICT te integreren in het leerproject van de Brusselse scholen? Daarbij wil ik het Multimediaplan even buiten beschouwing laten, want dat heeft enkel te maken met materiaal.

faut une pédagogie.

En équipant les écoles en ordinateurs, imprimantes et connexion internet, notamment, nous parviendrons à sensibiliser et à former les jeunes au numérique. Dans ce domaine, le Centre d'informatique pour la Région bruxelloise (CIRB) a déjà accompli un travail remarquable. En effet, les rapports du Plan multimédia indiquent qu'entre 1999 et 2012, nous avons distribué environ 12.000 pc, 1.500 serveurs, 1.400 imprimantes et 550 tableaux interactifs dans les établissements scolaires bruxellois. À présent, 90% des écoles bruxelloises sont équipées en informatique.

Bien que je salue ces avancées, il faut s'assurer que cet équipement soit encore à jour, que les élèves l'utilisent et qu'il ne soit pas confiné dans des locaux dédiés aux seuls cours d'informatique.

En effet, il ne suffit pas de fournir l'équipement. Pour que demain nos jeunes puissent occuper les postes qui seront affectés par le numérique sur le marché du travail, il faut qu'ils sachent l'utiliser.

Après l'équipement, la deuxième étape qui incombe aux pouvoirs publics se situe dès lors au niveau de l'utilisation.

Dans ce cadre, la Fédération Wallonie-Bruxelles a lancé, il y a deux ans, un projet pilote intitulé "École numérique". Sur la base d'appels à projets, les écoles désireuses d'intégrer le numérique dans leurs stratégies pédagogiques et d'enseignement devaient introduire un dossier de demande de financements publics émanant à la fois de la Fédération Wallonie-Bruxelles et des Régions partenaires.

Les Régions ont donc été sollicitées par la Fédération Wallonie-Bruxelles en ce sens. La Région wallonne a participé. De ce fait, sur les 100 écoles qui bénéficient aujourd'hui d'un financement au titre du projet "École numérique", on ne trouve aucune école bruxelloise.

Il me revient que la Région bruxelloise a décliné l'offre de la Fédération Wallonie-Bruxelles pour participer à cet appel à projets commun. Confirmez-vous que la Région aurait décliné sa participation à ce projet, auquel elle a été sollicitée par la Fédération Wallonie-Bruxelles, au même titre que la Région wallonne ? Dans l'affirmative,

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (*in het Frans*).- *Het Centrum voor Informatica voor het Brussels Gewest (CIBG) heeft sinds 1998 heel wat geïnvesteerd via het Multimediaplan, dat 96% van de scholen voorziet van de noodzakelijke apparatuur.*

Dit jaar worden de secundaire scholen uitgerust met de modernste computers, interactieve schoolborden en tablets.

Het Multimediaplan biedt twee derde van de scholen gratis toegang tot het breedbandnetwerk via hogesnelheidsverbindingen. Om pedagogisch efficiënt te zijn moet een pc, interactief schoolbord of tablet immers een internetverbinding hebben. Irisnet werkt dan ook aan een plan om het netwerk voor scholen te actualiseren, zodat de bandbreedte kan toenemen. De komende jaren zullen we secundaire scholen zelfs optische vezelverbindingen aanbieden.

Tot slot is er het project Urbizone voor internettoegang via het wifi-netwerk in de meeste Brusselse universiteiten en hogescholen. Elektronische leerbronnen zijn immers essentieel voor het hoger onderwijs.

Het pedagogisch deel heeft betrekking op zowel draadloze als bekabelde apparatuur en netwerktoegang. Wij bieden een technische opleiding aan voor het beheer ervan, maar het algemeen onderhoud wordt uitgevoerd door het CIBG. Wij verstrekken echter geen pedagogische vorming, daar dit een gemeenschapsbevoegdheid is.

De Franse Gemeenschap startte via

quelles en sont les raisons ?

Par ailleurs, l'appropriation des technologies et du numérique par les élèves bruxellois reste un enjeu majeur. Quelle est la politique que vous menez, ou que le CIRB mène au nom de la Région, en faveur de l'utilisation et de l'insertion du numérique dans les stratégies pédagogiques des écoles, hormis le Plan multimédia, qui est un plan d'équipement ?

Discussion

M. le président.- La parole est à Mme Grouwels.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Comme vous le soulignez fort à propos, depuis 1998, le Centre d'informatique pour la Région bruxelloise (CIRB) a investi de manière considérable par le biais du Plan multimédia. Grâce à celui-ci, des équipements essentiels ont été apportés aux établissements de l'enseignement obligatoire. Cela concerne plus de 390 écoles fondamentales et plus de 160 écoles secondaires. En d'autres termes, aujourd'hui, 96% des écoles sont concernées !

Par ailleurs, le déploiement en cours cette année permet le renouvellement et l'ajout de matériel dans les écoles secondaires, qu'il s'agisse d'ordinateurs, de tableaux interactifs ou de tablettes numériques. Nous essayons ainsi de nous fournir en matériel dernier cri.

Par ailleurs, le Plan multimédia garantit aussi gratuitement l'accès au réseau large bande via des connexions haut débit, pour deux tiers des écoles précitées. En effet, aujourd'hui, un ordinateur personnel, un tableau interactif ou une tablette doit avoir accès au réseau pour devenir un outil pédagogique efficace.

C'est d'ailleurs la raison pour laquelle Irisnet déploie un plan de mise à jour du réseau destiné aux écoles, de façon à augmenter la bande passante indispensable. Dans les années à venir, j'envisage même de renforcer ce volet par des connexions à fibre optique pour les écoles secondaires.

Enfin, la démarche s'est renforcée au travers du projet Urbizone, qui donne accès à internet via le réseau wi-fi dans la plupart des universités et hautes écoles de Bruxelles. Aujourd'hui,

projectoproepen pedagogische initiatieven op. In juni 2012 vond er een gedachtewisseling plaats met het kabinet van collega Simonet.

Haar diensten werden op de hoogte gebracht van de kalender van het Multimediplan zodat het pedagogische deel, dat wordt verzorgd door de Franse Gemeenschap, kon worden afgestemd op ons Multimediplan.

Ik volg de initiatieven van het CIBG op, maar weet niet hoe het pedagogische initiatief van de Franse Gemeenschap verloopt.

Ook ik ben bezorgd om de toekomst van onze jongeren, en samen met het CIBG hebben we binnen een coherent kader voor apparatuur en een netwerk gezorgd.

Het pedagogische deel verdient bijzondere aandacht, maar blijft de bevoegdheid van de gemeenschappen.

Via het CIBG hebben we alles in het werk gesteld om de Franse Gemeenschap tijdig op de hoogte te brengen van het Multimediplan 2013, teneinde de samenwerking te optimaliseren.

Ik beschik op dit moment niet over meer informatie inzake de concrete uitvoering van het Multimediplan.

l'enseignement supérieur implique nécessairement l'accès à des ressources d'apprentissage électronique, de manière simple et efficace. C'est un facteur-clé de l'accès au savoir et à la connaissance. Nous avons donc œuvré dans une démarche cohérente, large et avec une vision à long terme.

Quant au volet pédagogique que vous abordez, je tiens à rappeler que notre champ d'action a pour objet les équipements et l'accès au réseau, tant filaire que sans fil. Nous assurons une formation technique sur la gestion des équipements, même si une maintenance complète est assurée par le CIRB. Nous n'assurons par contre aucune formation pédagogique, puisque cette mission appartient aux Communautés.

La Communauté française a effectivement lancé des initiatives pédagogiques, notamment via des appels à projets. Des échanges ont eu lieu en juin 2012 avec le cabinet de ma collègue Mme Simonet, alors en charge de la matière au sein du Gouvernement de la Communauté française.

Ses services ont été informés du calendrier de déploiement du Plan multimédia. En février 2013, au terme du marché public, dès que les différents équipements ont été spécifiés, un courrier lui a été envoyé pour l'informer quant au déploiement organisé. Ce dernier laissait aux écoles le choix entre des pc, des tablettes ou des tableaux interactifs, ce qui créait l'opportunité de lancer des initiatives sur le plan pédagogique. La synchronisation du volet pédagogique assuré par la Communauté française avec notre Plan multimédia était ainsi rendue possible.

Je suis attentivement le déploiement piloté par le CIRB, mais je n'ai pas été informée de démarches complémentaires entreprises par la Communauté française.

Le courrier que nous avons envoyé en février 2013 expliquait clairement le fonctionnement de la complémentarité. Nous n'avons néanmoins pas suivi ce qui se passait sur le terrain au niveau de l'initiative pédagogique de la Communauté française.

Comme vous, je suis soucieuse de l'avenir de nos jeunes, qui est une question cruciale à Bruxelles. Dans le cadre de mes compétences, nous sommes

De voorzitter.- De heer Fassi-Fihri heeft het woord.

De heer Hamza Fassi-Fihri (*in het Frans*):- *Slechts 4% van de scholen is niet uitgerust met ICT-materiaal. Dat is een goede zaak. Zijn er specifieke redenen waarom we nog niet alle scholen hebben bereikt?*

Twee derde van de scholen zijn al uitgerust met snelle internetaansluitingen. Ik geloof dat het Brussels Gewest voldoende zijn verantwoordelijkheid neemt op het gebied van investeringen in apparatuur en netwerken.

Het is echter ook belangrijk dat leerlingen met dat materiaal leren omspringen. Ik ben het met u eens dat het Brussels Gewest niet bevoegd is voor opleidingen en onderwijs, maar het is jammer dat er toch niet met de gemeenschappen wordt samengewerkt op dat gebied. Het heeft geen zin om te investeren in materiaal als leerlingen er niet mee leren werken.

Als jonge Brusselaars niet worden voorbereid op de digitale wereld van morgen, krijgen ze het

parvenus, avec le CIRB, à déployer un équipement et un réseau dans un cadre cohérent.

Le volet pédagogique mérite certainement une attention particulière. À ce titre, on peut citer, par exemple, la problématique des cours d'informatique, et plus précisément de programmation et d'algorithmique. Celle-ci a été abordée notamment par le professeur Bersini, de l'ULB, qui a attiré l'attention sur les défis représentés par ces matières.

Ce sont là des sujets passionnants, mais qui doivent être abordés par les instances compétentes en la matière. La formation des enseignants, le contenu des cours et les méthodes sont, comme vous le savez, du ressort des Communautés.

Par l'entremise du CIRB, nous avons fait de notre mieux pour informer à temps la Communauté française du Plan multimédia 2013 de la Région, dans l'objectif de créer une synergie importante.

Je ne dispose pas, pour l'instant, d'informations plus précises sur la mise en œuvre concrète du Plan multimédia sur le terrain.

M. le président.- La parole est à M. Fassi-Fihri.

M. Hamza Fassi-Fihri.- Je me réjouis de voir que les pourcentages continuent d'augmenter pour le taux d'équipement des écoles. Il ne reste que 4%. Je ne sais pas si c'est une question de calendrier, ou s'il y a des raisons qui font que nous ne sommes pas arrivés aux 100%, qui sont pourtant à portée de main. Je vous enverrai peut-être une question écrite pour en savoir plus à ce sujet, si vous ne pouvez me répondre maintenant.

Concernant le haut débit, qui touche déjà deux tiers des écoles, je suis convaincu que la Région assume sa part de responsabilités en termes d'équipement, de gestion du réseau, d'investissement dans le réseau de fibre optique, dans le réseau wi-fi. Je n'ai rien à y redire.

Cependant, après l'équipement, il s'agit de s'approprier l'outil. On touche là à la pédagogie, à la formation et à d'autres choses qui ne relèvent pas du domaine régional, je vous le concède. Toutefois, je regrette qu'on n'ait pas pris le temps, eu l'énergie ou la volonté de faire quelque chose

bijzonder moeilijk op de arbeidsmarkt. We hebben een kans laten liggen. Waalse leerlingen krijgen vier uur computerles op kosten van de Fédération Wallonie-Bruxelles. Brusselse leerlingen krijgen die kans niet.

U had een mogelijkheid kunnen vinden om Brusselse scholen bij het project te betrekken. Aangezien deze regeerperiode bijna voorbij is, is het nu te laat. Het Brussels Gewest zal in de toekomst niet meer kunnen wachten op initiatieven van de gemeenschappen.

De strikte afbakening tussen gewestelijke en gemeenschappelijke bevoegdheden is nadelig voor ons. Het Brussels Gewest moet het initiatief nemen voor een digitale strategie op het gebied van bestuur, gezondheid, enzovoort. Daarvoor moeten contacten worden gelegd met andere beleidsniveaus.

Als de scheidingsmuur tussen de beleidsniveaus niet wordt doorbroken, dreigt het risico dat we over geweldig materiaal beschikken waar niemand mee kan werken.

Ik vind het jammer dat u die kans heb laten liggen. Na de verkiezingen zullen we het er nog over hebben.

ensemble, Région et Communauté, pour relever ce défi. Cela ne sert à rien d'avoir des équipements si on ne sait pas comment les utiliser.

Les Bruxellois qui sont déjà aujourd'hui disqualifiés sur le marché du travail, s'ils n'arrivent pas à s'approprier ce qui est l'alphabet de demain, le numérique, le seront encore plus à l'avenir. Nous sommes donc passés à côté d'une opportunité. Les élèves francophones bruxellois, vu que c'était un partenariat avec la Fédération Wallonie-Bruxelles, passent à côté de quatre heures de temps pédagogique, au contraire des francophones de Wallonie. Ces heures sont payées par la Fédération, dans les écoles qui participent au projet "École numérique".

On aurait pu trouver une manière de greffer, via la Région bruxelloise, les écoles sur ce projet, ne fût-ce que pour qu'elles bénéficient de ces quatre heures d'accompagnement pédagogique. Vu le temps qu'il reste pour cette législature, à mon avis ce sera trop tard pour cette fois-ci. Mais je pense que, demain, la Région ne pourra plus attendre des initiatives des Communautés.

À plusieurs niveaux, cela nous coûte d'attendre que les Communautés restent dans leurs compétences et la Région dans les siennes. Il faut que la Région prenne l'initiative de penser une stratégie numérique transversale qui touche à l'e-gouvernance, à la santé, à la ville intelligente, aux réseaux énergétiques intelligents, à la mobilité intelligente, à la formation, à l'école. Il faut que ce soit la Région qui pilote cette stratégie numérique et qu'elle prenne les contacts avec les différentes autorités et niveaux de pouvoir compétents.

Si la même situation se reproduit à chaque fois, si les compétences des uns et des autres restent cloisonnées, on aura plein d'équipements magnifiques et personne ne saura les utiliser ou en profiter à 100%.

Je regrette qu'on soit passé à côté de cette opportunité, alors qu'il s'agit d'un enjeu majeur des prochaines années. Je sais que le CIRB, en tant qu'outil public régional, y est sensible. Cependant, je pense que le gouvernement doit prendre l'initiative d'aller chercher des partenaires aux autres niveaux de pouvoir. Nous aurons sans doute l'occasion d'en reparler après le 25 mai 2014.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (*in het Frans*).- *Ik kan u de brief bezorgen die we naar de bevoegde minister gestuurd hebben en ik kan u verzekeren dat het CIBG niet gedraald heeft om samen te werken, wel integendeel.*

- *Het incident is gesloten.*

M. le président.- La parole est à Mme Grouwels.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je peux vous transmettre la lettre que nous avons adressée à la ministre responsable, et je vous confirme que le CIRB n'a pas tardé à rechercher cette collaboration importante. Au contraire, il s'y est pris très tôt.

- *L'incident est clos.*
