BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

PARLEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

Integraal verslag van de interpellaties en mondelinge vragen

Compte rendu intégral des interpellations et des questions orales

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

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

VERGADERING VAN

DONDERDAG 27 FEBRUARI 2014

RÉUNION DU

JEUDI 27 FÉVRIER 2014

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

MONDELINGE VRAAG 7

- van de heer Charles Picqué 7

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

betreffende "de stijging van het aantal percelen dat vrijgesteld is van onroerende voorheffing".

INTERPELLATIES 7

- van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven 7

tot de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Openbare Netheid en Ontwikkelingssamenwerking,

betreffende "het Museum voor moderne kunst aan de Ninoofsepoort".

Bespreking – Sprekers: **de heer Yaron Pesztat, mevrouw Jacqueline Rousseaux, de heer Rudi Vervoort,** minister-president, **de heer Gaëtan Van Goidsenhoven.** 9

- van de heer Yaron Pesztat 13

SOMMAIRE

QUESTION ORALE 7

- de M. Charles Picqué 7

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'augmentation du nombre de parcelles immunisées au regard du précompte immobilier".

INTERPELLATIONS 7

- de M. Gaëtan Van Goidsenhoven 7

à M. Rudi Vervoort, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du territoire, des Monuments et sites, de la Propreté publique et de la Coopération au développement,

concernant "le Musée d'art moderne à la porte de Ninove".

Discussion – Orateurs : **M. Yaron Pesztat, Mme Jacqueline Rousseaux, M. Rudi Vervoort,** ministre-président, **M. Gaëtan Van Goidsenhoven.** 9

- de M. Yaron Pesztat 13

tot de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Openbare Netheid en Ontwikkelingssamenwerking,

betreffende "de definitie van aanvullende indicatoren van het BBP".

Bespreking – Sprekers: **de heer Benoît Cerexhe, de heer Rudi Vervoort,** minister-president, **de heer Yaron Pesztat.** 16

- van de heer Fouad Ahidar 20

tot de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Openbare Netheid en Ontwikkelingssamenwerking,

betreffende "de New Deal van de studenten".

Bespreking – Sprekers: **de heer Rudi Vervoort,** minister-president, **de heer Fouad Ahidar.** 22

MONDELINGE VRAAG 26

- van mevrouw Jacqueline Rousseaux 26

aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Openbare Netheid en Ontwikkelingssamenwerking,

à M. Rudi Vervoort, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du territoire, des Monuments et Sites, de la Propreté publique et de la Coopération au développement,

concernant "la définition d'indicateurs complémentaires au PIB".

Discussion – Orateurs : **M. Benoît Cerexhe, M. Rudi Vervoort,** ministre-président, **M. Yaron Pesztat.** 16

- de M. Fouad Ahidar 20

à M. Rudi Vervoort, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du Territoire, des Monuments et Sites, de la Propreté publique et de la Coopération au Développement,

concernant "le New Deal des étudiants".

Discussion – Orateurs : **M. Rudi Vervoort,** ministre-président, **M. Fouad Ahidar.** 22

QUESTION ORALE 26

- de Mme Jacqueline Rousseaux 26

à M. Rudi Vervoort, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du Territoire, des Monuments et Sites, de la Propreté publique et de la Coopération au Développement,

betreffende "de plaats van Brussels Ice Magic en andere evenementen".

concernant "la localisation de Brussels Ice Magic et autres événements".

INTERPELLATIE 30

INTERPELLATION 30

- van de heer Alain Maron 30

- de M. Alain Maron 30

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 einde van Windows XP en het gebruik van vrije software".

concernant "la fin du support de Windows XP et le recours aux logiciels libres".

Bespreking – Sprekers: **mevrouw Brigitte Grouwels,** minister, **de heer Alain Maron.** 33

Discussion – Orateurs : **Mme Brigitte Grouwels,** ministre, **M. Alain Maron.** 33

MONDELINGE VRAAG 39

QUESTION ORALE 39

- van de heer Ahmed El Khannouss 39

- de M. Ahmed El Khannouss 39

aan 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 begrip 'smart city' of 'intelligente stad'".

concernant "le concept de 'smart city' ou 'ville intelligente'".

INTERPELLATIES 41

INTERPELLATIONS 41

- van de heer Emmanuel De Bock 41

- de M. Emmanuel De Bock 41

tot de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Openbaar Ambt, Gelijke Kansen en Administratieve

à M. Bruno De Lille, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité, de la Fonction publique, de l'Égalité des Chances et de la

Vereenvoudiging,

betreffende "de nefaste gevolgen voor Brussel van de kilometerheffing".

Toegevoegde interpellatie van de heer Benoît Cerexhe, 42

betreffende "de petitie over de kilometer-heffing".

Samengevoegde bespreking – Sprekers: **de heer Yaron Pesztat, de heer Emmanuel De Bock, de heer Bruno De Lille,** staatssecretaris, **de heer Benoît Cerexhe.** 47

- van mevrouw Gisèle Mandaila 62

tot de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Openbaar Ambt, Gelijke Kansen en Administratieve Vereenvoudiging,

betreffende "de toename van racisme in het Brussels Gewest".

Bespreking – Sprekers: **de heer Bruno De Lille,** staatssecretaris, **mevrouw Gisèle Mandaila.** 65

Simplification administrative,

concernant "les conséquences néfastes pour Bruxelles de la taxation au kilomètre".

Interpellation jointe de M. Benoît Cerexhe, 42

concernant "la pétition relative à la taxe kilométrique".

Discussion conjointe – Orateurs : **M. Yaron Pesztat, M. Emmanuel De Bock, M. Bruno De Lille,** secrétaire d'État, **M. Benoît Cerexhe.** 47

- de Mme Gisèle Mandaila 62

à M. Bruno De Lille, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité, de la Fonction publique, de l'Égalité des chances et de la Simplification administrative,

concernant "la montée du racisme en Région bruxelloise".

Discussion – Orateurs : **M. Bruno De Lille,** secrétaire d'État, **Mme Gisèle Mandaila.** 65

Voorzitterschap: mevrouw Françoise Dupuis, voorzitter.
Présidence : Mme Françoise Dupuis, présidente.

MONDELINGE VRAAG

Mevrouw de voorzitter.- Aan de orde is de mondelinge vraag van de heer Picqué.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER CHARLES PICQUÉ

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

betreffende "de stijging van het aantal percelen dat vrijgesteld is van onroerende voorheffing".

Mevrouw de voorzitter.- Bij afwezigheid van de indiener, die verontschuldigd is, wordt de mondelinge vraag geacht te zijn ingetrokken.

QUESTION ORALE

Mme la présidente.- L'ordre du jour appelle la question orale de M. Picqué.

QUESTION ORALE DE M. CHARLES PICQUÉ

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'augmentation du nombre de parcelles immunisées au regard du précompte immobilier".

Mme la présidente.- En l'absence de l'auteur, excusé, la question orale est considérée comme retirée.

INTERPELLATIES

Mevrouw de voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

TOT DE HEER RUDI VERVOORT, MINISTER-PRESIDENT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET PLAATSELIJKE BESTUREN, RUIMTELIJKE ORDENING, MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN, OPENBARE NETHEID EN ONTWIKKELINGSSAMENWERKING,

betreffende "het Museum voor moderne kunst aan de Ninoofsepoort".

INTERPELLATIONS

Mme la présidente.- L'ordre du jour appelle les interpellations.

INTERPELLATION DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

À M. RUDI VERVOORT, MINISTRE-PRÉSIDENT DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES POUVOIRS LOCAUX, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DES MONUMENTS ET SITES, DE LA PROPRETÉ PUBLIQUE ET DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT,

concernant "le Musée d'art moderne à la porte de Ninove".

Mevrouw de voorzitter.- De heer Van Goidsenhoven heeft het woord.

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven *(in het Frans).- Tijdens het conclaaf in Oostende in mei 2013 besliste de regering om een museum voor moderne en hedendaagse kunst te creëren. Sindsdien horen we er niet veel meer over. Er was sprake van de kanaalzone en meer bepaald de Ninoofsepoort als locatie. Is dat nog steeds het plan?*

Hoever staan de discussies over de beheerswijze van het museum?

De minister van Cultuur van de Cocof heeft mij bevestigd dat het om een gewestelijk dossier gaat. Dat neemt niet weg dat een goede samenwerking met hem noodzakelijk is, net als met de andere ministers van Cultuur en de federale overheid. Hoever staan de gesprekken?

Zal het een museum voor moderne of voor hedendaagse kunst worden? Welke collecties zullen er te zien zijn?

Tijdens de debatten was er sprake van een gebouw met een grote architecturale waarde, opdat het museum een symbool van het gewest zou worden.

In mei 2013 zei u nog dat de beslissing over de locatie in de zomer van 2013 zou vallen, maar ondertussen hebben we daarover geen nieuws meer gekregen.

Sommige wijken in het gewest en met name de kanaalzone, wachten op een duidelijk signaal over hun ontwikkeling. De tegenstrijdige aankondigingen wekken weinig vertrouwen. Ik hoop dat u snel duidelijkheid creëert.

Ik hoop ook dat het geen vijftien tot twintig jaar zal duren, zoals sommigen beweren, voor het museum de deuren zal openen. Er is dringend een impuls nodig voor de kanaalzone en de creatieve economie.

Ik hoop ten slotte dat iedereen met een hart voor cultuur zal meewerken aan een oplossing en een redelijk tijdschema.

Mme la présidente.- La parole est à M. Van Goidsenhoven.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven.- Lors de la dernière rentrée parlementaire, je vous ai interpellé au sujet du développement du plan du canal. Nous avons évoqué le dossier du futur musée d'art moderne et contemporain en Région de Bruxelles-Capitale. À l'époque, vous me signifiiez qu'il s'agissait d'un dossier compliqué.

Si la décision politique "ferme et définitive de créer un musée d'art moderne et contemporain" a été prise en Région bruxelloise lors du conclave d'Ostende, les 24 et 25 mai derniers, on ne peut pas dire que depuis lors, beaucoup d'informations nous soient parvenues à ce sujet. La zone du canal, et plus particulièrement la Porte de Ninove, ont été évoquées comme lieu d'implantation privilégié. Travaille-t-on toujours dans cette perspective ? Le calendrier et le lieu d'implantation de ce musée ont une grande importance.

Où en sont les discussions sur le mode de gestion de ce futur musée ?

Je souhaiterais également aborder avec vous les questions de calendrier, de financement et des synergies à exploiter.

Ce dossier est régional et non communautaire, comme me l'a confirmé le ministre de la Culture de la Commission communautaire française (Cocof). Il n'empêche qu'une bonne collaboration entre vous est à souhaiter. De même qu'avec les autres ministres de la Culture et le pouvoir fédéral. Qu'en est-il de ces avancées collaboratives ?

Pourriez-vous également m'informer des discussions sur la gestion du futur musée ? Les différents ministres de la Culture compétents et le pouvoir fédéral doivent, je suppose, être étroitement liés aux choix des collections.

Pouvez-vous enfin nous dire s'il s'agira d'un musée d'art moderne ou d'art contemporain, et quelles collections vous avez décidé d'y présenter ?

Peu d'informations filtrent et le projet semble avancer très lentement. Mon inquiétude est grandissante car j'imagine que s'il y avait eu de bonnes nouvelles à annoncer, vous n'auriez pas hésité à le faire.

Lors des débats, nous avions abordé la question architecturale : il s'agissait de poser un geste architectural majeur pour "faire de ce musée un symbole de notre Région".

En mai dernier, il avait été annoncé que nous serions fixés sur l'implantation du musée à l'été 2013. Aujourd'hui, nous n'en savons toujours pas plus.

Des quartiers de notre Région, et notamment le quartier du canal, attendent des signaux clairs quant à leur développement. Les amateurs d'art ont exprimé leurs attentes comme leurs inquiétudes, car les annonces parfois discordantes ont eu tendance à effriter leur confiance. J'espère que la situation sera rapidement clarifiée, dans l'intérêt des quartiers concernés, de la culture et de l'attractivité de notre Région.

J'espère également que les quinze à vingt ans évoqués par certains pour l'ouverture du futur musée ne seront pas la seule perspective que les Bruxellois auront pour disposer d'un musée aussi important pour le développement de la zone du canal et de l'économie créative de toute notre Région.

J'espère également que l'ensemble des forces vives préoccupées et intéressées par les questions culturelles auront à cœur d'apporter une réponse et un horizon palpable et raisonnable dans cette matière, certes symbolique mais extrêmement importante pour le rayonnement et l'attractivité culturelle de notre Région.

Bespreking

Mevrouw de voorzitter.- De heer Pesztat heeft het woord.

De heer Yaron Pesztat *(in het Frans).- Musea zijn in het kader van de zesde staatshervorming voor zover ik weet geen gewestbevoegdheid geworden. Over welke bevoegdheid beschikt het gewest om een museum voor moderne kunst te bouwen? Heeft het gewest daar de middelen voor? Welke collecties wil het er onderbrengen? Zullen de Brusselse kunstenaars er gepromoot worden?*

Discussion

Mme la présidente.- La parole est à M. Pesztat.

M. Yaron Pesztat.- À moins d'avoir raté un épisode, je ne pense pas que, dans le cadre de la sixième réforme de l'État, les musées sont devenus une compétence régionale ! En écoutant mon estimé collègue, j'avais l'impression de siéger au sein d'une commission de Communauté ou du parlement fédéral et d'assister à un débat portant sur l'intention de la Région d'implanter un musée d'art moderne à Bruxelles ! Tout d'abord, en vertu

Ik had verwacht dat de heer Van Goidsenhoven het over de ontwikkeling en de stedenbouwkundige heraanleg van de Ninoofsepoort zou hebben, aangezien het gewest daarvoor wel bevoegd is.

Hoe staat het met het dossier van de Ninoofsepoort, los van het feit of er al dan niet een museum voor moderne kunst komt?

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Rousseaux heeft het woord.

Mevrouw Jacqueline Rousseaux *(in het Frans).- De heer Van Goidsenhoven spreekt over een museum met een sterke architecturale waarde. Zo hoort het ook voor de Europese hoofdstad. Heeft de regering al stappen ondernomen om die architecturale droom waar te maken?*

In andere steden, zoals Luik en Antwerpen, zijn er sterke projecten die de aandacht trekken. Het zou goed zijn dat dat ook in Brussel het geval was.

Mevrouw de voorzitter.- De heer Vervoort heeft het woord.

de quelle compétence ? La Région a-t-elle les moyens de le faire ? Que va-t-elle y mettre comme collections ? Va-t-on y promouvoir les artistes bruxellois ?

Trêve de plaisanteries ! Comme nous sommes évidemment tout à fait concernés par le développement et le réaménagement urbanistiques de la Porte de Ninove puisque cela fait partie de nos compétences, je pensais que c'était de cela que M. Gaëtan Van Goidsenhoven allait nous entretenir.

Je profite de l'occasion, non pour vous interroger à propos de ce fameux musée qui fait plutôt figure de monstre du Loch Ness (qui n'existe pas) ou d'Arlésienne (celle dont on parle mais qui n'arrive jamais), mais bien concernant les projets de réaménagement de la Porte de Ninove et ce, indépendamment de notre capacité d'influencer le reste du monde pour réaliser un musée d'art moderne à cet endroit. Si l'on attend cet événement, nous n'assisterons jamais au réaménagement de la zone concernée !

Quel est l'état d'avancement du dossier de la Porte de Ninove, indépendamment de l'implantation potentielle d'un musée d'art moderne à cet endroit ?

Mme la présidente.- La parole est à Mme Rousseaux.

Mme Jacqueline Rousseaux.- M. Van Goidsenhoven parle d'un geste architectural fort pour ce futur musée. Nous sommes demandeurs d'un tel geste, qui semble assez indispensable pour la capitale de l'Europe. Le gouvernement a-t-il déjà entrepris une démarche quelconque pour tenter de promouvoir ce rêve architectural dans notre Région ?

Que ce soit avec la gare de Liège de Calatrava, celle d'Anvers ou d'autres projets encore, on peut voir dans d'autres villes que la capitale des gestes architecturaux forts qui attirent du monde et l'attention sur ces villes. Bruxelles semble malheureusement ne pas être concernée par ce genre de démarche. Qu'en est-il ?

Mme la présidente.- La parole est à M. Vervoort.

De heer Rudi Vervoort, minister-president *(in het Frans).- Ik ben voorstander van sterke architectuur die een radicale mentaliteitswijziging vergt. De kanaalzone leent zich daar perfect toe.*

Het is een uitstekende locatie voor het museum voor moderne kunst. De collecties bestaan al, ze moeten alleen nog ergens worden ondergebracht. De vertegenwoordigers van de museumsector komen regelmatig samen. Tot in mei 2013 werd het Jubelpark als locatie naar voren geschoven.

Hoewel de Brusselse regering niet bevoegd is voor musea, is ze dat wel voor stedenbouw en ruimtelijke ordening. Het mag dan ook zijn voorkeur voor een bepaalde zone uitspreken. Culturele infrastructuur met internationale uitstraling sluit perfect aan bij de ontwikkeling van de kanaalzone.

Ik heb helaas geen definitief antwoord op de vraag waar het museum komt, aan de Ninoofsepoort of elders. We hopen de komende weken een oplossing te vinden die aansluit bij de beslissing die in Oostende is genomen.

Aan het kanaal, een zone met een ongemeen uitbreidingspotentieel, komen mogelijk voorzieningen met internationale uitstraling.

Op dit moment wordt echter geopperd om aan de Ninoofsepoort privéwoningen op te trekken, evenals voorzieningen om een goede mix van functies te creëren. Het dossier ligt nu bij de regering.

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- La Région s'intéresse à l'avenir de cette zone de manière transversale. Nous avons déjà pu apprécier le travail de l'architecte désigné par le gouvernement, Alexandre Chemetoff, dans le cadre du Plan directeur pour la zone du canal de la Région de Bruxelles-Capitale (Plan canal). Je suis en faveur de gestes architecturaux forts qui exigeront de l'audace et des changements de mentalité radicaux chez certains, car la zone du canal autorise ce type de développements.

À constater ce que les voies d'eau représentent dans d'autres grandes villes d'Europe, l'on comprend le formidable potentiel que constitue le canal. Un long travail reste à mener avec Alexandre Chemetoff. Je reviendrai avec lui sur des éléments concrets de ce Plan canal.

Le musée d'art moderne pourrait s'inscrire dans cette zone. Le projet d'un tel musée est bien réel, car les collections existent. Il ne manque qu'un lieu pour son implantation. Les représentants du secteur muséal - fondations, monde associatif, musées royaux, collections - se rencontrent régulièrement. L'idée qui a prévalu jusqu'en mai était de créer ce musée près du Cinquantenaire.

Même si le gouvernement bruxellois n'est pas compétent en la matière, il a la maîtrise de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire. Il peut donc exprimer son souhait de privilégier une zone donnée. Or, il nous a semblé qu'une infrastructure culturelle de renommée internationale pouvait être intégrée au développement de la zone du canal.

Je vais vous décevoir, mais je n'ai pas de réponse définitive quant à la localisation du musée. J'entends beaucoup parler de la Porte de Ninove, mais aussi d'autres sites. Nous travaillons à trouver une solution qui rentre dans le cadre de la décision d'Ostende et nous devrions y arriver dans les semaines qui viennent.

Pour l'instant, je suis encore tenu par le devoir de réserve, mais ce n'était pas un effet d'annonce : on parle bien d'un équipement à vocation internationale du côté du canal. C'est une zone qui a un potentiel de développement extraordinaire, pour peu qu'il y ait une révolution dans les pensées.

En revanche, dans les discussions actuelles, l'idée est d'installer à la Porte de Ninove, outre du logement privé, moyen ou social, des équipements, pour créer une mixité de fonctions. Plusieurs idées circulent à ce sujet et le dossier fait son chemin au sein du gouvernement.

Ce ne sera donc pas un monstre du Loch Ness !

Mevrouw de voorzitter.- De heer Van Goidsenhoven heeft het woord.

Mme la présidente.- La parole est à M. Van Goidsenhoven.

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven *(in het Frans).- Maanden geleden kondigde u het een en ander aan, waardoor we nu op een duidelijker antwoord hadden gehoopt. Toch zullen we daar nog een aantal weken op moeten wachten.*

Zodra er belangrijke beslissingen voor de kanaalzone worden genomen, moet er een terrein voor het museum worden gevonden, zodat het in de zone kan worden geïntegreerd. Het museum kan een motor worden voor de zone, maar kan ze ook volledig lamleggen, indien de werken lang aanslepen.

Ik hoop dan ook dat we snel duidelijkheid krijgen over de locatie, zodat we geen periode van onzekerheid tegemoet gaan.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven.- Merci d'avoir donné l'espoir à tout un chacun de voir apparaître cette créature architecturale à proximité des flots troubles du canal, mais je suis néanmoins déçu de devoir m'en contenter, car cette question est importante à double titre.

En faisant une annonce, vous suscitez l'attente légitime d'une réponse précise, surtout quand on patiente depuis plusieurs mois... Mais vous laissez entendre que nous y verrons plus clair dans quelques semaines. Soit.

Dès l'on arrêtera des décisions fondamentales pour la zone du canal, il faudra identifier un terrain pour le musée, sous peine de ne pouvoir l'insérer dans la zone une fois les dispositions prises.

Si ce musée se développe comme le font de nombreuses infrastructures, le processus pourrait prendre énormément de temps. Or, son implantation doit s'harmoniser avec les développements alentours. Le musée pourrait représenter un projet locomotive majeur ou, à l'inverse, compte tenu du temps qu'implique le processus, paralyser une zone en la laissant en chantier pendant très longtemps.

J'espère donc que vous nous fournirez rapidement des éclaircissements, tout au moins au sujet de l'implantation. De nombreux grands dossiers comme celui de la gare de Bruxelles-Midi en témoignent : les gestes architecturaux sont une bonne chose, mais faire évoluer une zone nécessite également que l'on arrête un certain nombre d'orientations afin de ne pas entrer dans une longue période d'incertitudes qui entraîne davantage de questionnements qu'elle n'en dissipe.

Mevrouw de voorzitter.- De heer Vervoort heeft het woord.

Mme la présidente.- La parole est à M. Vervoort.

De heer Rudi Vervoort, minister-president *(in het Frans).- Daar zal ik voor zorgen.*

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN DE HEER YARON PESZTAT

TOT DE HEER RUDI VERVOORT, MINISTER-PRESIDENT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET PLAATSELIJKE BESTUREN, RUIMTELIJKE ORDENING, MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN, OPENBARE NETHEID EN ONTWIKKELINGSSAMENWERKING,

betreffende "de definitie van aanvullende indicatoren van het BBP".

Mevrouw de voorzitter.- De heer Pesztat heeft het woord.

De heer Yaron Pesztat *(in het Frans).- Ik spreek tijdens de begrotingsbesprekingen vaak over alternatieve indicatoren naast het bruto binnenlands product (bbp). De heer Vanraes heeft zich destijds als minister over de kwestie gebogen, maar de heer Vanhengel schijnt minder geïnteresseerd. U bent naar eigen zeggen echter wel geïnteresseerd.*

In het Gewestelijk Plan voor duurzame ontwikkeling (GPDO) staat dat er in de internationale en nationale context steeds meer aandacht gaat naar indicatoren die verder gaan dan het bbp en dat het gewest zich daarbij moet aansluiten. Het gaat erom meer rekening te houden met het welzijn van de bewoners en de ecologische limieten van de ontwikkeling. Het gewest zal daarvoor bijkomende indicatoren uitwerken.

Het bbp is interessant, maar zegt niet alles. Het geeft enkel aan hoeveel rijkdom er geproduceerd wordt maar over de sociale situatie, het leefmilieu of de gezondheid leert men niets. Het Brussels

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- Je le ferai. Et j'estime par ailleurs que susciter l'attente est parfois positif.

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE M. YARON PESZTAT

À M. RUDI VERVOORT, MINISTRE-PRÉSIDENT DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES POUVOIRS LOCAUX, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DES MONUMENTS ET SITES, DE LA PROPRETÉ PUBLIQUE ET DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT,

concernant "la définition d'indicateurs complémentaires au PIB".

Mme la présidente.- La parole est à M. Pesztat.

M. Yaron Pesztat.- J'aborde régulièrement, entre autres lors des débats budgétaires, la question des indicateurs alternatifs au produit intérieur brut (PIB). Fort intéressé par le sujet, M. Vanraes avait commencé à plancher dessus alors qu'il remplaçait M. Vanhengel. L'intérêt de ce dernier pour la question semble plus faible, mais pas le vôtre, du moins c'est ce que vous m'aviez répondu la dernière fois que nous en avons parlé ici-même.

Je reviens pour la dernière fois de cette législature sur cette question des indicateurs alternatifs au PIB en vue de faire le bilan et d'envisager les perspectives. Je rappelle que le projet de Plan régional de développement durable (PRDD) adopté par votre gouvernement intègre cette préoccupation au chapitre intitulé "Gouvernance et citoyenneté urbaine" : "Il y a lieu d'inscrire le développement régional dans le contexte de l'évolution internationale et nationale d'une redéfinition des enjeux du développement communément appelée 'au-delà du PIB'. Cela implique de tenir compte des enjeux de bien-être des habitants et des limites environnementales

Gewest is een uitstekend voorbeeld van een gebied dat veel rijkdom produceert, terwijl het gemiddelde Brussels inkomen lager is dan het nationaal gemiddelde.

Het ergst is dat het bbp vaak als enige maatstaf wordt gebruikt. Aangezien het bbp geen enkele milieu-indicator bevat, zijn de negatieve gevolgen van een milieuramp er niet in opgenomen, wel de positieve als gevolg van het opruimen van eventuele milieuschade. Ook oorlogen en epidemieën hebben een bijzonder positief effect op het bbp.

Het bbp is dus een beperkt instrument en we moeten op zoek gaan naar alternatieven. Daarvoor hoeven we niet van nul te beginnen, want onder andere op federaal en Waals niveau wordt er al over nagedacht.

Op 24 januari jongstleden keurde de Kamer een wet goed voor de berekening van een reeks aanvullende indicatoren voor het meten van levenskwaliteit, menselijke ontwikkeling, sociale vooruitgang en duurzaamheid van de economie, en voor de integratie van die indicatoren in de publicaties die de gebruikelijke economische indicatoren behandelen.

Het Waals Gewest keurde in mei 2013 vijf alternatieve indicatoren goed voor het meten van maatschappelijke vooruitgang: sociale situatie, welzijn, ecologische voetafdruk en biocapaciteit, ecologische situatie en tot slot economisch kapitaal (een indicator die verschilt van het bbp).

Die indicatoren werden uitgewerkt door het Institut wallon de l'évaluation, de la prospective et de la statistique (Iweps), dat onder meer een openbare enquête gehouden heeft naar de criteria die de bevolking het belangrijkste vindt.

We hebben wat achterstand op de andere beleids-niveaus, maar dat betekent ook dat we bij hen inspiratie kunnen opdoen.

Hoe ver staat het Brussels Gewest met het uitwerken van aanvullende indicatoren? Toen ik u de vorige keer ondervroeg, wachtte u op een antwoord van de minister van Leefmilieu over de definitie van 'geïntegreerde stadsontwikkeling'. Dat antwoord heeft ze ondertussen gegeven.

auxquelles le développement est confronté, et donc de se doter d'indicateurs phares de gouvernance complémentaires au PIB. Ce travail prendra en compte les avancées similaires réalisées dans les autres Régions."

Si le PIB est un indicateur intéressant, il ne dit pas la totalité de la situation d'un pays, du bien-être de ses habitants et de leur qualité de vie. Il informe juste sur la création de richesses. C'est important, mais limité. D'où l'idée d'indicateurs alternatifs au PIB.

Le PIB ne renseigne pas sur les situations sociale, environnementale et sanitaire d'une zone. La Région bruxelloise est bien placée pour savoir que ce n'est pas parce qu'elle est riche que ses habitants le sont. Nous produisons de la richesse, nous contribuons au PIB de ce pays à hauteur de 20%, soit deux fois plus que ce que nous représentons. Et, pourtant, le revenu moyen des Bruxellois est inférieur à la moyenne nationale.

Il y a plus grave : le PIB comme indicateur unique exclusif. Ainsi, dans l'hypothèse d'une pollution massive aux hydrocarbures au large de nos plages, les moyens économiques et financiers qu'il faudra mettre en œuvre pour nettoyer les plages ont un effet positif sur le PIB, qui va donc augmenter. Dans la mesure où le PIB n'intègre aucun indicateur environnemental, les effets négatifs sur l'environnement n'y apparaîtront pas. Seuls apparaîtront les effets positifs, aussi paradoxal que cela puisse paraître. Dans le même ordre d'idées, les guerres ou les épidémies ont un effet très positif sur le PIB.

Je reconnais que mes exemples sont simplistes mais, techniquement, le PIB n'intègre pas les données sociales et environnementales. C'est dire ses limites et la nécessité de réfléchir à des indicateurs alternatifs.

Je ne pense pas qu'il faille tout inventer. Des personnalités éminentes réfléchissent déjà à la question, dont des prix Nobel d'économie. En Belgique, l'État fédéral a également avancé sur le sujet, ainsi que la Région wallonne. On pourrait à tout le moins s'inspirer de ce qui se fait dans les autres entités.

En effet, le 24 janvier dernier, la Chambre a adopté une loi visant à établir "une série

Welke contacten hebt u gehad om de Brusselse indicatoren af te stemmen op die van de andere beleidsniveaus?

Hoe ziet het tijdschema eruit voor het uitwerken van de aanvullende indicatoren? Welke plaats zullen ze krijgen? Zullen ze naast het bbp worden gebruikt of zullen ze de gegevens van het bbp integreren en het vervangen?

d'indicateurs complémentaires en vue de mesurer la qualité de vie, le développement humain, le progrès social et la durabilité de notre économie, ainsi que leur intégration dans les publications existantes reprenant les indicateurs économiques traditionnels".

De son côté, la Région wallonne a adopté, en mai 2013, cinq indicateurs alternatifs pour mesurer le "progrès sociétal" : l'indice de situation sociale, l'indice de bien-être, l'empreinte écologique et la "biocapacité", l'indice de situation environnementale et, enfin, un indicateur sur le capital économique, qui est différent du PIB.

Ces indicateurs ont été déterminés après un long travail réalisé par l'Institut wallon de l'évaluation, de la prospective et de la statistique (Iweps) et soutenu par une enquête publique durant laquelle la population a pu communiquer les dimensions les plus importantes à ses yeux.

Les autres niveaux de pouvoir ont déjà bien avancé. Nous-mêmes avons pris un peu de retard, puisque tout cela était dans la déclaration de politique générale. Le niveau fédéral s'y est aussi intéressé malgré tout, et c'est positif. Nous pouvons, d'un point de vue méthodologique, nous inspirer du travail engrangé.

Quel est l'état d'avancement de l'élaboration de tels indicateurs au niveau bruxellois ? La dernière fois que je vous interrogeais à ce sujet, vous attendiez une réponse sur la définition du développement urbain intégré, qui à ma connaissance a été fournie à l'Institut bruxellois de statistique et d'analyse (IBSA) par le cabinet de la ministre de l'Environnement.

Quels contacts ont-ils été pris afin d'assurer l'articulation des indicateurs bruxellois avec ceux des autres niveaux de pouvoir ? Il ne servirait pas à grand-chose d'avoir des indicateurs alternatifs différents.

Pouvez-vous nous donner un calendrier d'élaboration de ces indicateurs complémentaires ?

Enfin, quelle place a-t-on décidé d'accorder à ces indicateurs ? À cet égard, deux pistes sont envisageables : les utiliser à côté du PIB ou les faire supplanter le PIB tout en en intégrant les données.

Bespreking

Mevrouw de voorzitter.- De heer Cerexhe heeft het woord.

De heer Benoît Cerexhe *(in het Frans).- De huidige economische, financiële, energetische en ecologische crisis verplicht ons om na te denken over de maatschappij van morgen. Onze maatschappij is te veel gebaseerd op individualisme en materialisme. We moeten een diepere zin vinden voor het bestaan, door te vertrekken van de relatie met de andere.*

Om de toekomst voor te bereiden, moeten we doelstellingen bepalen. Daarvoor hebben we volledige en betrouwbare gegevens nodig, die de realiteit van de bevolking weerspiegelen.

Het bbp volstaat niet langer om de ontwikkeling van onze welvaart weer te geven. Het biedt geen inzicht in de gevolgen van onze initiatieven op lange termijn. Het geeft geen richting aan ons beleid.

Onze werkelijke rijkdom bestaat uit het welzijn van de burgers, het respect voor de natuur, de aandacht voor de levenskwaliteit. Zonder die zaken heeft economische groei weinig zin.

Om de inspanningen van de overheid, de politici en de burgers op elkaar af te stemmen, pleit mijn fractie voor de goedkeuring van nieuwe indicatoren ter aanvulling van het bbp.

Nieuwe indicatoren zijn essentieel voor een beter inzicht in wat echt telt, om te anticiperen op de behoeften en verwachtingen van onze samenleving, kansen te grijpen en ons ontwikkelingsmodel aan te passen.

We moeten ons daarbij baseren op de ervaring van de andere beleidsniveaus in het land. Via duidelijke en betrouwbare indicatoren kunnen we nagaan hoe efficiënt het beleid is om de levenskwaliteit van de Brusselaars te verbeteren.

Discussion

Mme la présidente.- La parole est à M. Cerexhe.

M. Benoît Cerexhe.- Je voudrais remercier M. Yaron Pesztat pour avoir pris l'initiative de lancer ce débat vraiment intéressant.

Cette question touche à nos valeurs essentielles. Les crises économique, financière, énergétique et environnementale que nous traversons provoquent une réflexion sur le projet de société que nous voulons pour demain et initient une refondation du modèle auquel nous avons œuvré depuis des dizaines d'années. Aujourd'hui, notre société est devenue trop fondée sur l'individualisme et le matérialisme. Nous avons besoin de retrouver un sens plus profond à l'existence, davantage basé sur la relation à autrui. Notre société a besoin de plus de liens sociaux qu'elle n'en a aujourd'hui.

M. De Bock, notre but commun, lorsque nous faisons de la politique, est de préparer l'avenir au mieux, en dépit de nos opinions parfois divergentes. Pour ce faire, nous devons nous fixer un cap et des objectifs. Pour les atteindre, nous devons pouvoir nous baser sur des informations et des données complètes, fiables et reflétant le mieux possible la réalité vécue par l'ensemble de notre population.

Comme M. Pesztat, je considère que le PIB ne reflète plus réellement le développement de notre prospérité. Les exemples que notre collègue a cités, même s'ils peuvent être considérés comme caricaturaux, ne sont certainement pas faux. Le PIB ne permet plus de rendre compte des évolutions de nos actions à long terme, de nous donner un horizon et une direction.

En effet, de quoi est constituée la réelle richesse ? Du bien-être de nos concitoyens, du respect de la nature, de l'attention donnée à la qualité de vie de tous. Sans ces dimensions, la croissance économique n'a pas beaucoup de sens.

Pour guider et fédérer les efforts de l'action publique, politique et citoyenne, mon groupe plaide donc également pour l'adoption de nouveaux indicateurs complémentaires au PIB.

Mevrouw de voorzitter.- De heer Vervoort heeft het woord.

De heer Rudi Vervoort, minister-president *(in het Frans).- In het ontwerp van Gewestelijk Plan voor duurzame ontwikkeling (GPDO) is al sprake van de noodzaak om aanvullende indicatoren voor het bbp vast te stellen. Wij hebben de werkzaamheden van het Federaal Planbureau en het Waals Gewest dan ook met veel belangstelling gevolgd. Wij kunnen inderdaad niet alles tot het bbp herleiden, en al helemaal niet in het Brussels Gewest.*

In het kader van het GPDO zijn we gestart met de ontwikkeling van een gewestelijke barometer die een vijftigtal indicatoren omvat. Die indicatoren hebben betrekking op de drie pijlers van duurzame ontwikkeling: de sociale pijler (bevolking, huisvesting, inkomen, migratie, ...), de economische pijler (jobcategorie, woon-werkverkeer, bbp per sector, werkloosheid, ...) en de ecologische pijler (openbaar vervoer, energie, natuurlijke hulpbronnen, water- en luchtkwaliteit). De gewestelijke barometer kwam tot stand dankzij een samenwerking tussen de administratieve diensten en de instellingen van openbaar nut in de schoot van het

Ces indicateurs doivent servir de balises pour améliorer la gouvernance en réorientant un certain nombre de politiques publiques. Nous devons, certes, viser la prospérité, mais une prospérité entendue dans un sens plus large que celui communément admis.

La mise en place de ces nouveaux indicateurs est cruciale pour mieux comprendre les vrais enjeux, anticiper les besoins et les attentes de notre société, saisir les opportunités qui se présentent et adapter en conséquence notre modèle de développement.

Bien entendu, je ne crois pas qu'il faille réinventer l'eau chaude. M. Pesztat l'a souligné, de nombreux travaux de qualité ont été menés en la matière dans différentes entités de notre pays. Nous devons nous associer à cette réflexion afin de doter notre Région d'indices précis, solides, sensibles et comparables pour mesurer de façon fiable et complète l'amélioration de la qualité de vie de la population bruxelloise et évaluer l'efficacité des politiques que nous menons pour atteindre cet objectif.

Mme la présidente.- La parole est à M. Vervoort.

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- La statistique mène à tout. Je me réjouis d'ouvrir une discussion quasiment métaphysique avec mes collègues... Cela nous permettra d'ancrer notre réflexion dans le réel.

Le projet de Plan régional de développement durable (PRDD) mentionne déjà la nécessité de se doter d'indicateurs complémentaires couvrant les trois domaines du développement durable, à savoir les aspects économiques, sociaux et environnementaux.

Nous avons aussi suivi avec intérêt les travaux du Bureau fédéral du plan et de la Région wallonne, qui a chargé l'Institut wallon de l'évaluation, de la prospective et de la statistique (Iweps) de mettre en place un système intégré d'indicateurs complémentaires au produit intérieur brut (PIB). Car, effectivement, l'on ne peut tout réduire au simple PIB. La Région bruxelloise est d'ailleurs mal placée en ce domaine.

Avec le PRDD, nous avons entamé un premier

Gewestelijk Technisch Comité voor Statistiek en Analyse van het Brussels Instituut voor Statistiek en Analyse (BISA).

Op 30 januari 2014 heeft de regering in derde lezing een ontwerp van ordonnantie over de werking van het BISA goedgekeurd. Die tekst heeft een vierledig doel: het BISA onderwerpen aan de regels van het statistisch geheim en de andere beginselen voor de productie van openbare statistieken; het BISA machtigen om persoonlijke gegevens te verzamelen en enquêtes uit te voeren; het oprichten van een orgaan voor advies en wetenschappelijke ondersteuning ten behoeve van het BISA (Brusselse Raad voor evaluatie, toekomstonderzoek en statistiek) en een orgaan voor de coördinatie van de productie van statistieken op gewestniveau (Gewestelijk Technisch Comité voor Statistiek en Analyse); het BISA toegang geven tot de gegevens van andere diensten en instellingen die rechtstreeks of onrechtstreeks onder het gewest vallen. Het ontwerp zal op 8 maart aanstaande worden besproken.

Het BISA zal dus een actieve rol spelen bij de analyse en de evaluatie van het sociaal-economische beleid van het gewest. Het BISA kan zich daarbij inspireren op het werk van de andere gewesten en de academische wereld.

Aanvullende indicatoren zijn noodzakelijk om de huidige situatie te evalueren, de impact van de beleidsmaatregelen te meten en ons beleid zo nodig bij te sturen.

Vandaag las ik in de pers kritiek op de vrijhandelszone. Hoewel ze nog niet is ingevoerd, zegt men nu al dat ze nergens toe zal dienen. Men kan altijd wel een studie vinden om de nutteloosheid van een maatregel aan te tonen. Met een dergelijke houding geraken we evenwel nergens. Het BISA moet ons helpen om de gegevens te objectiveren.

Dankzij de zesde staatshervorming krijgen de gewesten meer bevoegdheden toegewezen. Wij moeten onze beperkte middelen zo efficiënt mogelijk inzetten. Een wetenschappelijk instituut zoals het BISA is daarbij een waardevol instrument, zeker nu het een aantal nieuwe opdrachten krijgt.

travail de constitution d'un tableau de bord régional qui comprend une cinquantaine d'indicateurs, regroupés selon les piliers du développement durable : le domaine social (population, logements, revenus, migrations...), l'économie (catégories d'emplois, navettes, PIB par secteur, chômage) et l'environnement (transports publics, énergie, ressources naturelles, eau, qualité de l'air). Ce travail a pu être mené grâce à la collaboration des administrations et organismes d'intérêt public (OIP) au sein du Comité technique régional pour la statistique organisé par l'IBSA.

Le gouvernement a adopté en troisième lecture, le 30 janvier dernier, un projet d'ordonnance relative à la statistique régionale qui vise à doter d'un cadre légal le rôle de l'IBSA. Les objectifs poursuivis sont les suivants : soumettre l'IBSA au respect du secret statistique et des autres principes applicables à la production de statistiques publiques ; habiliter l'IBSA à collecter des données à caractère personnel et à mener des enquêtes ; créer un lieu d'avis et de support scientifique des travaux de l'IBSA (le Conseil bruxellois de l'évaluation, de la prospective et de la statistique) ; créer un lieu de coordination de la production statistique régionale (le Comité technique régional pour la statistique et l'analyse) ; et permettre l'accès de l'IBSA aux données détenues par d'autres services et organismes relevant directement ou indirectement de la Région de Bruxelles-Capitale. Ce projet devrait être discuté le 8 mars prochain.

L'IBSA pourra ainsi participer à un pilotage socio-économique efficace de la Région et exercer un rôle actif d'expertise, le plus objectif possible, dans le domaine des analyses socio-économiques.

L'institut sera également chargé de la production d'indicateurs synthétiques et ne manquera pas de bénéficier, à cette occasion, des travaux réalisés tant par les autres Régions que par le monde académique.

Comme je le répète régulièrement, je suis convaincu du caractère impérieux pour notre Région de disposer d'indicateurs permettant de mesurer l'instant présent pour déterminer les décisions à prendre et les politiques à mener, et d'indicateurs permettant, au fur et à mesure de l'application des politiques, d'en mesurer l'impact réel, voire de nous permettre de les réorienter en

Mevrouw de voorzitter.- De heer Pesztat heeft het woord.

De heer Yaron Pesztat *(in het Frans).- Ik ben blij met de vooruitgang. Naar aanleiding van de bespreking van het ontwerp van ordonnantie zullen we de zaak verder kunnen uitdiepen.*

Het is nuttig om het beleid te evalueren op basis van pakweg 50, 100, 150 of 250 indicatoren, maar een indicator geeft natuurlijk alleen maar een indicatie. De selectie van de indicatoren gaat gepaard met methodologische en politieke keuzes: we moeten die indicatoren bundelen, die ons het meest pertinent lijken.

Het bbp heeft zoveel succes, omdat het een globale indicator is van de sociaal-economische situatie van een land. Een lijst van 50 aparte sociaal-economische indicatoren zou onwerkbaar zijn.

Een uitgebreide lijst van gegevens en indicatoren opstellen, is dus maar een begin. Daarna moeten we een geïntegreerde indicator creëren, die rekening houdt met de sociale en ecologische

fonction des résultats produits.

Tout peut être sujet à polémique. Ce matin, je lisais des commentaires dans la presse à propos de la zone franche. Elle n'a pas encore été mise en place que l'on nous explique déjà qu'elle ne servirait à rien. À ce compte-là, ne faisons rien. Je vous trouverai toujours une étude pour vous démontrer qu'une mesure ne sert à rien.

Nous devons abandonner ce genre d'attitude, qui s'est déjà manifesté dans d'autres débats, comme celui de la mobilité. Pour cela, nous avons besoin d'un Institut qui nous permette d'objectiver les données et de ne pas végéter au stade de l'incantation. Avec la sixième réforme de l'État et la responsabilisation accrue des entités fédérées, l'action politique à Bruxelles a besoin d'efficacité.

Nous devrons, en fonction des moyens limités dont nous disposerons malgré le refinancement, orienter nos politiques de la manière la plus efficace et la plus juste possible. Un institut scientifique comme l'IBSA, avec les nouvelles missions qui lui seront dévolues, sera précieux pour ce faire. Ce sera un outil au service de l'ensemble des pouvoirs publics bruxellois, et je m'en réjouis.

Mme la présidente.- La parole est à M. Pesztat.

M. Yaron Pesztat.- Je suis ravi d'apprendre que les choses avancent. L'examen de l'ordonnance sur la statistique nous donnera l'occasion d'approfondir la question.

J'aimerais néanmoins attirer votre attention sur un écueil classique. Faire un tableau de bord permettant de suivre et d'évaluer les politiques publiques en fonction de 50, 100, 150 ou 250 indicateurs, comme on le pratique encore aujourd'hui en matière environnementale, est important. Cela permet en effet d'examiner très concrètement l'évolution de la pollution pour chacun des polluants. Ceci dit, si ce tableau de bord est indispensable, un indicateur ne fait jamais "qu'indiquer quelque chose sur la réalité". Pour le créer, nous avons donc procédé à un choix méthodologique et politique. Nous avons ainsi choisi d'agglomérer un certain nombre d'indicateurs que nous avons estimés pertinents.

C'est la raison pour laquelle le PIB a tant de

situatie en ons ook informeert over de economische rijkdom.

succès : il s'agit d'un indicateur intégré de la situation socio-économique d'un pays qui fonctionne véritablement bien. À l'inverse, une liste de 50 indicateurs socio-économique est inutilisable.

Le débat sur les indicateurs alternatifs au PIB doit permettre de surmonter cette difficulté : il nous faut créer un autre indicateur intégré qui rende compte de la situation sociale et environnementale en plus de renseigner sur la richesse économique.

Cela suppose de composer l'indicateur sur la base d'un certain nombre de données sélectionnées. Ce choix est éminemment politique. Après la collecte la plus exhaustive possible des données et une fois la liste d'indicateurs regroupés par piliers (social, environnemental et économique), l'étape suivante consistera donc à procéder à un choix en créant un indicateur intégré.

- Het incident is gesloten.

- L'incident est clos.

INTERPELLATIE VAN DE HEER FOUAD AHIDAR

TOT DE HEER RUDI VERVOORT, MINISTER-PRESIDENT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET PLAATSELIJKE BESTUREN, RUIMTELIJKE ORDENING, MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN, OPENBARE NETHEID EN ONTWIKKELINGSSAMENWERKING,

betreffende "de New Deal van de studenten".

INTERPELLATION DE M. FOUAD AHIDAR

À M. RUDI VERVOORT, MINISTRE-PRÉSIDENT DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES POUVOIRS LOCAUX, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DES MONUMENTS ET SITES, DE LA PROPRETÉ PUBLIQUE ET DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT,

concernant "le New Deal des étudiants".

Mevrouw de voorzitter.- De heer Ahidar heeft het woord.

De heer Fouad Ahidar.- In mei 2011 stelden de Brusselse studenten een handvest op onder de naam: 'Brussel 2.0: A New Deal'. De New Deal bevat drie krachtlijnen: betaalbare studentenhuisvesting, een gewestelijke coördinator voor het studentenbeleid en betere promotie van Brussel als

Mme la présidente.- La parole est à M. Ahidar.

M. Fouad Ahidar *(en néerlandais).- En mai 2011, les étudiants bruxellois rédigeaient le "Brussel 2.0: A New Deal", une charte articulée autour de trois lignes directrices : des logements étudiants abordables, un coordinateur régional pour la politique estudiantine et une meilleure promotion*

studentenstad.

Staatssecretaris Doulkeridis zei mij dat er een samenwerkingsplatform komt tussen de Franstalige instellingen. Tegen april zal het Franstalige platform een databank en een label ontwikkelen. Er komt ook een sociaal verhuurkantoor voor studentenhuisvesting, dat binnen drie jaar honderd studentenkamers zou moeten beheren. Dat is niet veel, aangezien er 7.000 à 9.000 studentenkoten te weinig zijn.

De tandem Quares – Total Identity kreeg de opdracht om tegen de zomer van 2013 de studentenhuisvestingsmarkt te analyseren en voorstellen te formuleren. Een gewestelijke coördinator voor het studentenbeleid is er nog niet. Er is wel al een facilitator voor de studentenhuisvesting aan het werk, maar de studenten vroegen een aanspreekpunt voor alle actoren die actief zijn binnen het Brusselse studentenbeleid, en niet alleen inzake huisvesting.

Van een gewestelijke promotie van Brussel als studentenstad heb ik ook nog niet veel vernomen. Daar zijn veel bevoegdheidsniveaus bij betrokken. Het was de uitdrukkelijke wens van de New Deal om tot een overkoepelend gewestelijk beleid te komen, en die wens vind ik terecht.

Hoeveel studenten telde Brussel in 2013? Hoeveel studentenkoten telt Brussel? Hoe werd het tekort van 7 à 9.000 kamers berekend?

Wat zijn de resultaten van de studies door Quares en Total Identity?

Hoe wil de regering significant meer studentenhuisvesting creëren? Zal ze daartoe het privé-initiatief stimuleren?

Hebt u overleg gepleegd met de gemeenschappen over financiële engagementen voor studentenhuisvesting?

Komt er een gewestelijke coördinator studentenbeleid? De New Deal sprak van een Brussels minister studentenzaken en permanent overleg met de studenten. Wat is de stand van zaken?

Wat hebt u gedaan om Brussel als studentenstad beter te promoten?

de Bruxelles en tant que ville estudiantine.

Le secrétaire d'État Doulkeridis a déclaré qu'une plate-forme de collaboration sera instaurée entre les établissements francophones et qu'elle développera d'ici le mois d'avril une banque de données et un label. Par ailleurs, une agence immobilière sociale dédiée au logement étudiant devrait gérer, dans les trois ans à venir, cent chambres d'étudiants, alors qu'on en manque de 7.000 à 9.000.

Le tandem Quares-Total Identity avait été chargé d'analyser le marché du logement étudiant et de formuler des propositions à son sujet pour l'été 2013. Il n'y a toujours nulle trace d'un coordinateur régional, ni d'une promotion régionale de Bruxelles en tant que ville estudiantine.

Combien d'étudiants y avait-il à Bruxelles en 2013 ? Combien de chambres d'étudiants y a-t-il à Bruxelles ? Comment a-t-on calculé le déficit de 7.000 à 9.000 chambres ?

Quels sont les résultats des études de Quares et Total Identity ?

Comment le gouvernement entend-il créer beaucoup plus de logements étudiants ? Encouragera-t-il les initiatives privées ?

Avez-vous consulté les Communautés afin d'obtenir des engagements financiers pour le logement étudiant ?

Y aura-t-il un coordinateur régional pour la politique estudiantine ?

Qu'avez-vous fait pour promouvoir Bruxelles en tant que ville estudiantine ?

Le gouvernement et la STIB sont-ils disposés à introduire des abonnements à tarif avantageux pour les étudiants ?

Pour ce qui est de la salle de fête demandée dans le New Deal, l'option de la station de prémétro Anneessens a été refusée par la ministre Grouwels. Envisagez-vous d'autres pistes ?

Avez-vous déjà consulté les communes afin d'harmoniser ou de supprimer la taxe sur le

Zijn de regering en de MIVB bereid de voordeelabonnementen voor studenten zelf in te stellen?

Een fuifzaal – een vraag van de New Deal – lijkt er niet te komen. De optie daarvoor in het premetrostation Anneessens werd geweigerd door minister Grouwels. Onderzoekt u nog andere pistes?

Hebt u al overleg gepleegd met de gemeenten om de belasting op studentenverblijven te harmoniseren of af te schaffen?

Bespreking

Mevrouw de voorzitter.- De heer Vervoort heeft het woord.

De heer Rudi Vervoort, minister-president.- Uw vragen werden eigenlijk reeds beantwoord tijdens de zittingen van de commissie Huisvesting, bij de behandeling van tal van vragen en interpellaties gericht tot de staatssecretaris bevoegd voor Huisvesting. Daarbij kwamen studentenhuisvesting evenals de talrijke initiatieven en vorderingen van het gewest ter zake uitvoerig aan bod.

Ik geef dan ook slechts een kort overzicht van de belangrijkste projecten die onder de bevoegdheid van de staatssecretaris voor Huisvesting vallen.

In 2012 werd op zijn initiatief bij het ministerie een facilitator studentenhuisvesting aangesteld en vond een reeks rondetafelgesprekken plaats om het tekort aan studentenkoten onder de aandacht te brengen. Alle instellingen voor hoger onderwijs in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest namen aan die gesprekken deel.

Ze bevestigden de stelling die op het colloquium van de ULB en door de studentenverenigingen in het kader van de New Deal 2.0 was geponeerd: het tekort aan studentenkamers belemmert de gezonde groei en degelijke ontwikkeling van de instellingen voor hoger onderwijs in het Brussels Gewest.

Het gewest neemt op dat vlak een belangrijke plaats in: met 23 instellingen voor hoger onderwijs, meer dan 93.000 studenten en een grote

logement étudiant ?

Discussion

Mme la présidente.- La parole est à M. Vervoort.

M. Rudi Vervoort, ministre-président *(en néerlandais).- Vos questions ont déjà reçu réponses en commission du Logement. Je me limiterai donc à dresser un bref aperçu des principaux projets qui relèvent de la compétence du secrétaire d'État au Logement.*

En 2012, à son initiative, un facilitateur pour le logement étudiant a été désigné au sein du ministère et une série de tables rondes, réunissant tous les établissements de l'enseignement supérieur, ont eu lieu afin de se pencher sur le déficit des chambres d'étudiants. Ces établissements ont confirmé que le manque de chambres d'étudiants entrave leur développement en Région bruxelloise.

Avec 23 établissements de l'enseignement supérieur, plus de 93.000 étudiants et une grande communauté académique d'environ 110.000 membres, l'enseignement supérieur a un énorme impact économique sur la Région bruxelloise.

À cet impact économique direct s'ajoute la réalité socio-économique. La présence d'une grande communauté de jeunes intellectuels constitue un moteur important de la vie à Bruxelles. La problématique des chambres d'étudiants est dès lors un réel défi pour la Région. La période des études peut être déterminante pour guider plus tard le choix de s'installer dans notre Région.

academische gemeenschap van ongeveer 110.000 personen heeft het hoger onderwijs een enorme economische impact op het Brussels Gewest.

Naast de directe economische impact is er echter ook de sociaal-culturele realiteit. De aanwezigheid van een grote intellectuele jongerengemeenschap in Brussel is een belangrijke motor voor het stadsleven. De problematiek van de koten vormt dan ook een wezenlijke uitdaging voor het gewest. De studieperiode van die jongeren in ons gewest kan doorslaggevend zijn bij hun latere keuze om in Brussel te wonen en te werken.

Tot slot is de aanwezigheid van studenten in Brussel een belangrijke troef voor het imago van Brussel op gewestelijk, nationaal en internationaal niveau. De instellingen voor hoger onderwijs zijn immers de motor voor een dynamische kennisregio.

De markt van studentenwoningen is geen gesloten markt: niet alleen studenten gaan op het aanbod in.

Het aanbod van privé-eigenaars, dat ongeveer 75% van het totale aanbod vertegenwoordigt, is weinig gekend en moeilijk meetbaar.

De studie over de Brusselse markt voor studentenwoningen toont aan dat Brussel een historisch tekort heeft aan kamers. De kwestie zal de komende jaren nog vaak worden besproken. De cijfers van de universiteiten en hogescholen bevestigen dat tekort en tonen aan dat het aantal studenten sterk zal stijgen en dat het Brussels Gewest tussen 2000 en 2020 van 75.000 naar 100.000 studenten zal evolueren. Er zijn naar schatting 7.000 kamers tekort. Daarom is het van cruciaal belang dat we de komende jaren het aantal studentenkamers uitbreiden.

We maken daar volop werk van. Tijdens de rondetafelgesprekken die door de staatssecretaris voor Huisvesting in het leven zijn geroepen en tot vijf bijeenkomsten hebben geleid, is nadrukkelijk gewezen op het belang van twee zaken:

- de oprichting van een permanent platform, dat de studentenhuisvesting moet bevorderen en moet zorgen voor een betere coördinatie tussen de betrokken spelers;

- de ontwikkeling van een instrument voor het

Enfin, la présence d'étudiants à Bruxelles promeut l'image de Bruxelles sur la scène régionale, nationale et internationale.

Le marché des logements étudiants n'est pas un marché fermé : l'offre de propriétaires privés, qui représente environ 75% de l'offre totale, est peu connue et difficile à mesurer.

L'étude du marché bruxellois du logement étudiant démontre que Bruxelles accuse un déficit historique de chambres. Les chiffres des universités et des hautes écoles confirment ce déficit et montrent que le nombre d'étudiants va fortement augmenter, pour évoluer de 75.000 étudiants en 2000 à 100.000 en 2020. D'où toute l'importance de multiplier le nombre de chambres d'étudiants et nous nous y attelons d'arrache-pied.

Les tables rondes organisées par le secrétaire d'État au logement a souligné l'importance de deux éléments :

- la création d'une plate-forme permanente devant favoriser le logement étudiant et veiller à une meilleure coordination entre les acteurs concernés ;

- le développement d'un instrument de gestion et de socialisation des logements étudiants, sous la forme d'une agence immobilière sociale pour les étudiants.

Fin décembre, le gouvernement a décidé d'allouer les budgets nécessaires à ces deux aspects.

La plate-forme permanente est placée sous la direction de l'ULB et réunit l'Université Saint-Louis, l'Université Catholique de Louvain, la Haute École Libre de Bruxelles, la Haute École Galilée et la Haute École Léonard de Vinci. Par ailleurs, des discussions sont en cours avec les hautes écoles Lucia de Brouckère, Paul-Henri Spaak, Francisco Ferrer, la Haute École de Bruxelles et l'EPHEC.

La plate-forme jouera un rôle important dans la promotion de Bruxelles en tant que ville estudiantine, en s'inspirant du modèle néerlandophone de Br(ik.

La Région s'investit activement dans une foule de projets de création de logements étudiants. Ainsi,

beheer en de socialisatie van studentenwoningen, dat de vorm zal aannemen van een sociaal verhuurkantoor voor studenten.

Zoals de heer Doulkeridis in de commissie Huisvesting heeft aangekondigd, heeft de regering eind december beslist om werk te maken van beide elementen en er de nodige budgetten voor uit te trekken. Ik ben oprecht blij dat het gewest op die manier kan bijdragen aan de verbetering van de huisvestingsvoorwaarden voor studenten.

Het permanente platform staat onder leiding van de ULB en verenigt verder ook de Université Saint-Louis, de Université Catholique de Louvain, de Haute École Libre de Bruxelles, de Haute École Galilée en de Haute École Léonard de Vinci. Momenteel lopen er nog gesprekken met de hogescholen Lucia de Brouckère, Paul-Henri Spaak, de Haute École de Bruxelles, de hogeschool Francisco Ferrer en de EPHEC.

Het platform zal een belangrijke rol vervullen in de promotie van Brussel als studentenstad, naar het voorbeeld van wat aan Nederlandstalige kant gedaan wordt door de vereniging Br(ik.

De initiatieven van het gewest hebben dus vruchten afgeworpen, ondanks het feit dat onderwijs een gemeenschapsmaterie is en studentenhuisvesting decretaal gezien onder het sociaal beleid van de onderwijsinstellingen valt.

Het gewest zet zich actief in voor tal van projecten die studentenhuisvesting moeten creëren. Zo is er het project van citydev.brussels op de Grysonsite in Anderlecht, vlak bij de campus van het Coovi. Het wordt deels gefinancierd in het kader van het Gewestelijk Huisvestingsplan en voorziet in nieuwe sociale woningen en in een bedrijvenpark dat in hoofdzaak toegespitst is op de voedings-beroepen en studentenwoningen. In samenwerking met een privé-investeerder zullen er 6 tot 7.000 m² sociale woningen en 9 tot 11.000 m² studenten-koten worden opgetrokken.

De regering wil samenwerken met de Regie der Gebouwen en de federale regering om onder meer de kazernes in Etterbeek tot een volwaardige studentenwijk om te bouwen.

De aanwezigheid van studenten in Brussel vormt een belangrijke troef voor het imago van Brussel

le projet de citydev.brussels sur le site Gryson à Anderlecht, près du campus du Ceria, créera, en collaboration avec un investisseur privé, 6.000 à 7.000m² de logements sociaux et 9.000 à 11.000m² de logements étudiants.

Le gouvernement veut collaborer avec la Régie des bâtiments et le gouvernement fédéral afin de faire des casernes d'Etterbeek un quartier étudiants à part entière.

op gewestelijk, nationaal en internationaal niveau.

Mevrouw de voorzitter.- De heer Ahidar heeft het woord.

De heer Fouad Ahidar.- Ik heb mijn vragen inderdaad al aan de heer Doulkeridis gesteld, maar heb helaas niet de gewenste antwoorden gekregen. Zouden we geen kadaster van de Brusselse studentenhuisvesting kunnen opmaken? Het is toch belangrijk dat we weten waar de koten zich bevinden.

Antwerpen voerde een proefproject uit inzake brandveiligheid waarbij 3.000 studentenkamers werden gecontroleerd. Er bleken slechts 30 kamers in orde te zijn.

De heer Rudi Vervoort, minister-president.- Was dat in de privésector?

De heer Fouad Ahidar.- Inderdaad, het ging om de oude koten van de stad Antwerpen, die wel over een duidelijk kadaster beschikt. Wij weten niet of onze koten brandveilig zijn.

De heer Rudi Vervoort, minister-president.- Is het niet de bevoegdheid van de gemeenten om een kadaster op te maken?

De heer Fouad Ahidar.- Mogelijk wel.

(verder in het Frans)

Het belangrijkste punt is dat slechts 30 van de 3.000 gecontroleerde kamers in orde waren. Studenten zijn niet vaak geneigd om geld uit te geven aan het onderhoud van hun kamer. Controles dienen om hen te beschermen tegen weinig scrupuleuze eigenaars.

De heer Rudi Vervoort, minister-president.- De veiligheid is een andere kwestie.

De heer Fouad Ahidar.- Een kadaster kan helpen om de veiligheid te in de gaten te houden.

De heer Rudi Vervoort, minister-president.- Natuurlijk. Een kadaster zal ook gericht zijn op

Mme la présidente.- La parole est à M. Ahidar.

M. Fouad Ahidar *(en néerlandais).- J'ai effectivement déjà interrogé M. Doulkeridis à ce sujet, mais n'ai pas obtenu les réponses escomptées. N'est-il pas envisageable de réaliser un cadastre des logements d'étudiants à Bruxelles ?*

La ville d'Anvers a mené un projet pilote en matière de sécurité incendie, et il s'est avéré que seules 30 chambres d'étudiants sur 3.000 étaient en ordre.

M. Rudi Vervoort, ministre-président *(en néerlandais).- Ce projet pilote portait-il sur le secteur privé ?*

M. Fouad Ahidar *(en néerlandais).- Il s'agissait effectivement des anciens kots de la ville d'Anvers, qui possède un cadastre précis de ceux-ci.*

M. Rudi Vervoort, ministre-président *(en néerlandais).- N'est-ce pas plutôt la tâche des communes d'effectuer un tel cadastre ?*

M. Fouad Ahidar *(en néerlandais).- Peut-être.*

(poursuivant en français)

Le plus important pour moi est que sur les 3.000 chambres contrôlées, seules 30 étaient en ordre. Nous ne disposons à ce jour d'aucun cadastre. La pile d'un détecteur de fumée coûte dix euros, alors les étudiants ne la changent pas... Plus que les autres, les étudiants doivent être protégés des propriétaires véreux par un contrôle.

M. Rudi Vervoort, ministre-président *(en néerlandais).- La sécurité est un autre aspect.*

M. Fouad Ahidar *(en néerlandais).- Le cadastre est un instrument utile pour contrôler la conformité des logements en matière de sécurité incendie.*

M. Rudi Vervoort, ministre-président *(en néerlandais).- Le cadastre sera bien entendu*

onderhoud en nazicht.

De heer Fouad Ahidar.- U zegt dat het Brussels Gewest 7.000 kamers te weinig heeft. Hebt u overlegd met de gemeenten om daar iets aan te doen? Het grootste deel van de bevoegdheid ligt bij de gemeenten. Zij kunnen privé-eigenaren extra stimuleren. Zal dat gebeuren of niet?

De heer Rudi Vervoort, minister-president.- Dat zou inderdaad moeten gebeuren. De meest betrokken gemeenten, Etterbeek en Elsene, weten dat ook.

- Het incident is gesloten.

également axé sur l'entretien et le contrôle.

M. Fouad Ahidar *(en néerlandais).- Cette compétence étant avant tout communale, les communes ne pourraient-elles pas encourager les propriétaires privés ?*

M. Rudi Vervoort, ministre-président *(en néerlandais).- C'est effectivement ainsi que les choses devraient se passer et les communes les plus concernées, Etterbeek et Ixelles, en sont conscientes.*

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG

Mevrouw de voorzitter.- Aan de orde is de mondelinge vraag van mevrouw Rousseaux.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW JACQUELINE ROUSSEAUX

AAN DE HEER RUDI VERVOORT, MINISTER-PRESIDENT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET PLAATSELIJKE BESTUREN, RUIMTELIJKE ORDENING, MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN, OPENBARE NETHEID EN ONTWIKKELINGSSAMENWERKING,

betreffende "de plaats van Brussels Ice Magic en andere evenementen".

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Rousseaux heeft het woord.

Mevrouw Jacqueline Rousseaux *(in het Frans).- Het ijssculpturenfestival Brussels Ice Magic was een succesvol evenement met 160.000 bezoekers. Het is goed dat dergelijke evenementen plaats-*

QUESTION ORALE

Mme la présidente.- L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Rousseaux.

QUESTION ORALE DE MME JACQUELINE ROUSSEAUX

À M. RUDI VERVOORT, MINISTRE-PRÉSIDENT DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES POUVOIRS LOCAUX, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DES MONUMENTS ET SITES, DE LA PROPRETÉ PUBLIQUE ET DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT,

concernant "la localisation de Brussels Ice Magic et autres événements".

Mme la présidente.- La parole est à Mme Rousseaux.

Mme Jacqueline Rousseaux.- L'exposition de sculptures de glace Brussels Ice Magic fut une excellente initiative puisqu'il est dit que 160.000 visiteurs s'y sont rendus. Or, s'il est bon

vinden, maar de locatie moet zorgvuldig worden gekozen. In het geval van Brussels Ice Magic is dat niet gebeurd: het evenement vond plaats in grote tenten op het Paleizenplein. Het mooie, historische Paleizenplein, waar veel toeristen komen, werd helemaal ontsierd door lelijke tenten. De keuze van de locatie getuigt ook niet van veel respect voor de koninklijke familie. In welk ander land zouden ze zoiets doen? Bovendien veroorzaakten de tenten heel wat verkeershinder en files die merkbaar waren tot in de Louizalaan.

In de toekomst moet het evenement plaatsvinden op een andere locatie, bijvoorbeeld langs het kanaal. Wat is uw standpunt? Welke grote evenementen zijn de komende maanden gepland? Zullen er nog evenementen plaatsvinden op het Paleizenplein?

Mevrouw de voorzitter.- De heer Vervoort heeft het woord.

De heer Rudi Vervoort, minister-president *(in het Frans).- Ik begrijp uw standpunt. Ik vind het ook belangrijk om respectvol om te gaan met het Paleizenplein en het Warandepark.*

Het Brussels Gewest en de stad Brussel zijn trouwens aan het bespreken hoeveel evenementen er mogen plaatsvinden op het Paleizenplein. Mijn kabinet onderhandelt met de organisatoren van

que de tels événements soient organisés dans notre Région, encore faut-il bien en choisir les emplacements. Celui-ci, nécessitant des tentes imposantes et encombrantes, a été installé place des Palais, en face du Palais royal, ce qui était particulièrement peu pertinent.

Ce choix était discutable en raison du caractère lourd, inesthétique et volumineux des installations qui cachaient le Palais royal, le Palais des Académies, le parc de Bruxelles, soit des lieux historiques qui attirent de nombreux touristes et qui font partie de notre patrimoine à faire découvrir aux visiteurs de Bruxelles.

Le choix démontrait aussi un certain irrespect à l'égard de la famille royale et vis-à-vis de la fonction royale. Dans quel autre État aurait-on accepté pareil emplacement ? N'oublions pas le restaurant en plein ciel avec vue plongeante sur le palais... Tout cela était pour le moins inapproprié.

Autre inconvénient majeur du choix de cet emplacement : les terribles encombrements de circulation que cela a générés, les embouteillages se faisant ressentir jusqu'à l'avenue Louise notamment, vu le rétrécissement de l'accès à la place des Palais.

Aussi, à l'avenir, un meilleur choix de lieu s'impose, sans doute dans des zones à animer, comme celle du Canal.

Quel est votre avis à ce sujet ?

Quels événements de cette importance sont-ils prévus dans les mois à venir ? À quelles dates et où ?

La place des Palais sera-t-elle épargnée à l'avenir ?

Mme la présidente.- La parole est à M. Vervoort.

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- Je comprends votre préoccupation quant à la préservation de l'environnement de la place des Palais et du parc de Bruxelles. Mon objectif est également la préservation et le respect de tels lieux.

Une concertation est d'ailleurs en cours entre la Région et la Ville de Bruxelles afin de déterminer

Brussels Ice Magic over een andere oplossing voor de toekomst.

Brussels Ice Magic en de City Skyliner kregen samen niet minder dan 160.000 bezoekers over de vloer. Het Paleizenplein werd als locatie gekozen omdat het een plek is waar veel toeristen komen.

Het gaat om rondreizende evenementen die bijvoorbeeld ook de Parijse Champs-Élysées aandoen. Ze trekken veel toeristen aan in de eindejaarsperiode en sluiten aan bij Winterpret.

Toeristen konden een combiticket kopen om meerdere attracties te bezoeken.

Volgens de politie waren er geen noemenswaardige verkeersproblemen op het Paleizenplein. Mijn kantoor is in de buurt en ik heb er ook niets van gemerkt.

Mevrouw Jacqueline Rousseaux *(in het Frans).- De buurtbewoners anders wel!*

De heer Rudi Vervoort, minister-president *(in het Frans).- Tja, ik niet. Maar we moeten grondig nadenken over de locatie, de kwaliteit en de tijdsduur van dergelijke evenementen.*

Evenementen als het Irisfeest duren niet zo lang en veroorzaken bijgevolg geen problemen, al trekken ze ook veel volk.

Locaties als het Paleizenplein hebben een belangrijke symbolische waarde voor het Brusselse volk,

le nombre maximal d'évènements pouvant avoir lieu sur la place des Palais. Mon cabinet est également en discussion avec les organisateurs de l'événement afin de dégager une solution alternative qui satisfasse l'ensemble des parties à l'avenir.

Au total, le Brussels Ice Magic et le City Skyliner ont accueilli non moins de 160.000 visiteurs, qui ont pu apprécier la vue panoramique sur Bruxelles et son parc. Pour leur implantation, le choix s'est porté sur des lieux emblématiques dont l'attractivité permettait de drainer un large public de touristes et de visiteurs, surtout en période de fêtes.

Ces évènements relèvent d'un concept s'intégrant dans une tournée européenne. Ils ont été organisés dans différentes capitales européennes, et notamment à Paris sur les Champs-Élysées, entre la place de la Concorde et le palais de l'Élysée et face à l'ambassade américaine. Cette attraction est une exposition temporaire qui a constitué une belle opportunité pour renforcer l'attractivité touristique de la Région de Bruxelles-Capitale durant la période de fin d'année, en complément à l'offre de Plaisirs d'hiver.

Le système de billetterie proposait en outre une combinaison de visites afin d'inciter les touristes à découvrir d'autres attractions.

Concernant la circulation aux abords de la place, aucun problème majeur n'a été relevé par les services de police. De mon bureau, qui est situé à proximité du City Skyliner, je n'ai personnellement pas remarqué d'encombrement particulier.

Mme Jacqueline Rousseaux.- Vous n'avez pas pu percevoir ces problèmes au même titre que les habitants qui y sont confrontés !

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- Je ne venais sans doute pas de l'avenue Louise.

Je n'ai personnellement pas subi d'affres en matière de mobilité. Il importe néanmoins de développer une réflexion sur l'installation de ces évènements sur le territoire bruxellois, pour ce qui est de leur nombre et de leur qualité, mais également de leur durée.

Il est évident que la Fête de la musique ou la Fête

dat zich er volgaarne komt verpozen.

de l'Iris sont des événements ponctuels qui n'ont jamais posé aucun problème, alors qu'ils drainent un nombre très important de personnes.

Nous parlons de lieux à haute portée symbolique que le peuple bruxellois doit pouvoir s'approprier. Il doit pouvoir s'y détendre et profiter de l'environnement que lui offre ce si beau royaume.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Rousseaux heeft het woord.

Mme la présidente.- La parole est à Mme Rousseaux.

Mevrouw Jacqueline Rousseaux *(in het Frans).- Ik maak me toch zorgen.*

Mme Jacqueline Rousseaux.- M. le ministre-président, je vous avoue que je suis inquiète. J'entends que vous voulez être prudent.

De heer Rudi Vervoort, minister-president *(in het Frans).- We zullen dergelijke evenementen niet meer laten plaatsvinden op het Paleizenplein.*

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- Nous n'organiserons plus d'activités de ce type-là à cet endroit.

Mevrouw Jacqueline Rousseaux *(in het Frans).- Gelukkig maar. Er worden al heel wat evenementen op het plein georganiseerd. U zegt dat die veel volk trekken, maar de mensen moeten er wel iets aan hebben.*

De tenten van Brussels Ice Magic waren bijzonder lelijk. Waarom moesten ze bij uitstek op het Paleizenplein worden neergepoot?

Mme Jacqueline Rousseaux.- Voilà. L'important est de voir si cela nécessite de grands pavillons, lourds, encombrants, qui gênent la vue. Il y a eu beaucoup d'événements à cet endroit - la Fête de la BD, le Brussels Creative Forum... - et vous dites qu'ils constituent une manière d'y attirer un public fourni. Mais, sans recul vis-à-vis des bâtiments de notre patrimoine, ce public ne peut en profiter.

Ces installations sont laides. Je comprends qu'elles soient utiles, car il faut une structure pour abriter ces sculptures de glace, mais pourquoi les avoir mises là ? Cet endroit était particulièrement mal choisi.

De heer Rudi Vervoort, minister-president *(in het Frans).- Het Paleizenplein is bijzonder geschikt voor grote evenementen.*

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- C'est un endroit qui convient bien aux grandes fêtes populaires.

Mevrouw Jacqueline Rousseaux *(in het Frans).- Ja, maar dat kan best zonder van die grote dingen.*

Mme Jacqueline Rousseaux.- Mais alors, sans infrastructures de cette importance.

De heer Rudi Vervoort, minister-president *(in het Frans).- Voor een evenement als het Fête de la musique heb je wel een podium nodig.*

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- Pour la Fête de la musique, il faut au moins une scène.

Mevrouw Jacqueline Rousseaux *(in het Frans).- Maar waarom op het Paleizenplein?*

Mme Jacqueline Rousseaux.- Mais pourquoi là ?

De heer Rudi Vervoort, minister-president *(in het Frans).- Omdat daar duizenden mensen kunnen samenkomen.*

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- Mais parce qu'on y met des milliers de personnes.

Mevrouw Jacqueline Rousseaux *(in het Frans).- In Tour & Taxis kan dat ook.*

De heer Rudi Vervoort, minister-president *(in het Frans).- Als ik voorstelde om de militaire optocht op de nationale feestdag af te schaffen, zou u toch ook niet akkoord gaan? Het Irisfeest en het Fête de la musique worden al meer dan tien jaar georganiseerd, zonder overlast. U mag niet veralgemenen. Overigens is het Paleizenplein wegens zijn symbolische betekenis net geschikt voor grote volksbijeenkomsten.*

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Rousseaux, kunt u het kort houden?

Mevrouw Jacqueline Rousseaux *(in het Frans).- Als we toeristen willen aantrekken en Brussel op zijn mooist willen laten zien, mogen we geen lelijke tenten en dergelijke neerpoten voor het koninklijk paleis.*

Ik verzeker u trouwens dat er wel degelijk enorme verkeersproblemen waren.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Rousseaux, u moet het reglement naleven en uw repliek kort houden.

(Rumoer)

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE

Mevrouw de voorzitter.- Aan de orde is de interpellatie van de heer Maron.

INTERPELLATIE VAN DE HEER ALAIN MARON

Mme Jacqueline Rousseaux.- À Tour & Taxis aussi...

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- C'est comme si je vous disais qu'on va supprimer le défilé du 21 juillet parce que son emprise est trop grande. Vous seriez certainement contre.

La Fête de l'Iris et la Fête de la musique sont des événements qui se déroulent là au moins depuis une dizaine d'années sans avoir jamais posé problème. Il ne faut pas tout mettre dans le même sac. Organiser de grands regroupements de population devant le Palais royal ou le parc de Bruxelles, près des institutions, a aussi une portée symbolique.

Mme la présidente.- Je crois que le cadre de cette question est largement dépassé. Synthétisez votre pensée, Mme Rousseaux.

Mme Jacqueline Rousseaux.- Si nous voulons attirer des visiteurs à Bruxelles et faire valoir ses divers atouts dans leur état patrimonial le plus esthétique, il ne faut pas installer de structures devant le Palais royal.

Par ailleurs, je vous assure que les problèmes de circulation ont été énormes.

Mme la présidente.- Vous l'avez déjà dit, Mme Rousseaux. La réplique n'est pas l'occasion de recommencer l'interpellation. J'ai un règlement à observer.

(Rumeurs)

- L'incident est clos.

INTERPELLATION

Mme la présidente.- L'ordre du jour appelle l'interpellation de M. Maron.

INTERPELLATION DE M. ALAIN MARON

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

betreffende "het einde van Windows XP en het gebruik van vrije software".

Mevrouw de voorzitter.- De heer Maron heeft het woord.

De heer Alain Maron *(in het Frans).- Op 2 februari meldde de RTBF dat de computers van de federale politie vanaf 8 april blootgesteld zouden zijn aan grote bedreigingen, omdat Microsoft vanaf dan geen voorzieningen meer treft om de veiligheid van het besturingssysteem Windows XP te garanderen.*

Is het goed om afhankelijk te zijn van niet-vrije software in deze tijd waarin de veiligheid van de informatica zo belangrijk is? Voor de overheid gaat het om minstens twee aspecten: de bescherming tegen indringers die de dienst-verlening in het gedrang kunnen brengen en de bescherming van de gegevens.

Eind vorig jaar heb ik de ministers schriftelijk gevraagd met welke besturingssystemen en welke software de administraties werken. Ondanks een meerderheidsakkoord dat expliciet kiest voor vrije software, is die nog niet erg doorgedrongen in de administraties.

Zo werken de Gewestelijke Overheidsdienst Brussel (GOB), Actiris, Leefmilieu Brussel en de Brusselse Hoofdstedelijke Dienst voor Brand-bestrijding en Dringende Medische Hulp (DBDMH) nog steeds met Windows XP.

Nu Microsoft Windows XP niet meer ondersteunt, vormt dat een uitgelezen gelegenheid om te kiezen voor vrije software. Die biedt heel wat voordelen: ze bevorderen de vlotte uitwisseling en behandeling van gegevens, verminderen de afhankelijkheid van leveranciers en bevoordelen economische spelers die geen monopolie hebben boven diegene die een quasi-monopolie hebben. Ze bieden echter ook een betere veiligheid en vertrouwelijkheid van de gegevens.

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

concernant "la fin du support de Windows XP et le recours aux logiciels libres".

Mme la présidente.- La parole est à M. Maron.

M. Alain Maron.- Ce 2 février, la RTBF révélait que le parc informatique de la police fédérale était potentiellement exposé à des menaces importantes à partir du 8 avril prochain, date à laquelle Microsoft cessera d'assurer les mises à jour de sécurité de son système d'exploitation Windows XP. Or les ordinateurs de la police fédérale, mais aussi du ministère de la Justice, sont encore tous équipés de ce système d'exploitation.

Cela pose la question de la dépendance aux systèmes d'exploitation et logiciels propriétaires, dans un monde où la sécurité informatique est devenue un enjeu crucial, en ce compris pour les pouvoirs publics sur au moins deux aspects : la protection contre les intrusions, d'une part, qui pourraient mettre en péril les services rendus à la population, et la protection des données, d'autre part.

À la fin de l'année passée, j'ai interrogé par écrit l'ensemble des membres du gouvernement pour connaître les systèmes d'exploitation et les logiciels utilisés dans les administrations et organismes d'intérêt public régionaux. Il apparaît qu'il est encore fait massivement appel aux systèmes d'exploitation et logiciels propriétaires, malgré un accord de majorité qui prévoit explicitement de favoriser l'utilisation des formats ouverts et des logiciels libres dans l'administration régionale.

S'agissant de Windows XP plus précisément, il apparaît que le Service public régional de Bruxelles (SPRB), Actiris, Bruxelles Environ-nement et le Service d'incendie et d'aide médicale urgente (Siamu) y ont encore recours.

Mme la ministre, la fin du support de Windows XP par Microsoft constitue une opportunité de

De nadelen worden steeds minder talrijk. Van steeds meer software worden er versies ontwikkeld die compatibel zijn met het besturingssysteem Linux.

(De heer Yaron Pesztat, oudste lid in jaren, treedt als voorzitter op)

Bovendien evolueren we naar een situatie waarbij software steeds meer online wordt gebruikt en niet meer op een lokale machine staat. Dit zijn erg lichte toepassingen, wat het opslaan en updaten veel gemakkelijker maakt. Het toekomstige gewestelijke Data Center moet daarop inspelen.

De interfaces van Linux zijn de laatste jaren veel intuïtiever en gebruiksvriendelijker geworden. Bovendien is een overgang van een Windows-besturingssysteem naar een ander ook niet altijd even gemakkelijk, zeker niet gemakkelijker dan naar een modern systeem van Linux.

Tijdens deze regeerperiode heeft de regering bijna 10 miljoen euro uitgegeven aan licenties voor niet-vrije systemen (waarvan 3 miljoen aan Microsoft).

Een overgang naar vrije licenties (voor zover die gratis zijn, dat is niet altijd het geval) zou dus een aanzienlijke besparing opleveren. Een deel van dat geld kan besteed worden aan de opleiding van de gebruikers.

De stad München begon al in 2006 met de migratie naar vrije software. In 2012 hadden 11.000 van de 15.000 computers de overgang gemaakt. Uit de evaluatie bleek dat dit een besparing opleverde van 10 miljoen euro.

Welke maatregelen hebt u genomen om te voorkomen dat de gewestelijke administratie, de instellingen van openbaar nut (ION) en de lokale administraties veiligheidsproblemen ondervinden wanneer Windows XP niet meer ondersteund wordt?

Heeft de regering beslist om massaal te migreren naar een vrij besturingssysteem? Hebt u daarvoor een tijdschema? Zo neen, welke redenen hebt u om dit niet te doen?

concrétiser l'engagement de la Région en faveur des solutions libres. Nous avons déjà eu l'occasion de l'évoquer à de nombreuses reprises, les logiciels libres offrent un nombre non négligeable d'avantages sur les solutions propriétaires : ils favorisent l'interopérabilité des données, réduisent la dépendance aux fournisseurs, avantagent des acteurs économiques autres que ceux en situation de quasi-monopole. Mais ils offrent aussi des avantages en termes de sécurité et de confidentialité des données.

Leurs inconvénients, quant à eux, sont de moins en moins nombreux. Ainsi, si certaines applications ne sont, certes, disponibles qu'en version propriétaire, les entreprises développent de plus en plus de versions compatibles avec le système d'exploitation Linux. Tel est le cas de nombreux logiciels de gestion, par exemple, qui n'ont longtemps été disponibles qu'en version Windows ou Mac.

(M. Yaron Pesztat, doyen d'âge, prend place au fauteuil présidentiel)

En outre, l'informatique évolue vers une ère où de plus en plus d'applications seront utilisées en ligne et où les logiciels ne seront par conséquent plus installés sur des machines, comme on le voit avec les tablettes et smartphones. On a désormais affaire à des applications extrêmement légères, l'essentiel se passant en ligne. Cela facilite les sauvegardes et les mises à jour, cela permet de recourir à du matériel plus léger, etc. Ceci est clairement un enjeu pour le futur Data Center régional à propos duquel je vous ai interpellée il y a quelques semaines.

Quant au confort de l'utilisateur, les interfaces Linux ont considérablement évolué, ces dernières années, vers une utilisation plus intuitive. De plus, si l'on décide de garder le système Windows, le passage de Windows XP à Windows 8, par exemple, n'est pas toujours des plus aisés pour les utilisateurs, en tout cas pas plus que vers une interface Linux moderne.

Enfin, toujours selon les réponses aux questions écrites évoquées précédemment, près de 10 millions d'euros ont été dépensés depuis le début de la législature afin de payer des licences

pour des systèmes d'exploitation et des logiciels propriétaires (dont plus de 3 millions à Microsoft).

Le passage à des licences libres - pour autant, bien sûr, qu'elles soient gratuites, ce qui n'est pas nécessairement le cas de tous les logiciels libres - permettrait d'économiser un montant non négligeable, dont une partie pourrait, par exemple, être réutilisée pour des mesures de formation et d'accompagnement des utilisateurs.

Comme vous le savez sans doute, la ville de Munich a été précurseur dans l'utilisation des logiciels libres puisque là-bas, la transition a été entamée dès 2006, impliquant 15.000 ordinateurs à faire migrer. Sur ces 15.000, 11.000 avaient déjà migré en 2012. Une évaluation complète des avantages financiers de cette migration a été effectuée en 2012. En intégrant les coûts de migration et de formation spécifique du personnel lié à cette migration, 10 millions d'euros ont été économisés par la municipalité munichoise.

Quelles mesures avez-vous prises pour éviter que le parc informatique régional, tant dans les ministères et administrations régionaux que dans les organismes d'intérêt public (OIP) et les administrations locales, soit confronté à des problèmes de sécurité, notamment lors de la fin de Windows XP ?

Un passage massif à un système d'exploitation libre a-t-il été décidé ? Si oui, pouvez-vous nous indiquer un calendrier de mise en œuvre de la migration ? Si non, quelles raisons vous ont amenée à écarter cette possibilité ?

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- De regering heeft zich er inderdaad toe verbonden om het gebruik van open formaten en vrije software te stimuleren binnen de gewestelijke administratie.*

Met de steun van het Centrum voor Informatica voor het Brussels Gewest (CIBG) moedigen we zowel de gewestelijke als de plaatselijke

Discussion

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Le gouvernement s'est engagé à promouvoir l'utilisation de formats ouverts et de logiciels libres au sein de l'administration régionale. Avec l'aide du Centre d'informatique pour la Région bruxelloise (CIRB), nous encourageons les administrations tant régionales que locales à comparer les différentes solutions (licences libres, solutions propriétaires...) lors d'un renouvellement

administraties aan om bij een vernieuwing van de exploitatiesystemen meerdere oplossingen (vrije software, eigendomssoftware, ...) te vergelijken op basis van kwalitatieve, economische en politiek-strategische criteria.

Voor het economisch aspect gaat het om de volgende criteria:

- het professionalisme van het resultaat;

- de geïnvesteerde en nog te investeren tijd wat het dagelijkse gebruik en de vorming betreft;

- de mogelijkheden en eventuele bijkomende kosten wat de integratie met andere oplossingen betreft.

Het gebruik van vrije software brengt overigens niet altijd een kostenvermindering met zich mee. De kostprijs van software beperkt zich niet tot de aankoop, maar omvat ook de kosten voor gebruik, onderhoud, opleiding, interfacevorming en interconnectiviteit.

We raden de administraties aan om meerdere opties open te houden bij de aankoop van IT-oplossingen, maar we kunnen hun geen oplossingen opleggen. Elke administratie maakt haar eigen keuze. Ze moet daarbij wel de wet op overheidsopdrachten naleven, die de mededinging tussen leveranciers en de voorgestelde producten bevordert. De realiteit is dat nog maar weinig leveranciers open source oplossingen met een degelijk onderhoudscontract voorstellen.

Het CIBG heeft, op basis van objectieve keuzes, open source exploitatiesystemen geïnstalleerd in het datacenter van de ULB (twee serverzalen en een back-up zaal). Een bijkomende zaal zal geïnstalleerd worden in de gebouwen van de brandweerdienst, in afwachting van de bouw van het gewestelijk datacenter.

(Mevrouw Françoise Dupuis, voorzitter, treedt opnieuw als voorzitter op)

In het huidige datacenter draait 90% van de 400 virtuele servers op vrije software en de overige 10% op zogenaamde eigendomssoftware (software waarvan het intellectuele eigendomsrecht niet is vrijgegeven, voor het grootste deel van Microsoft).

des systèmes d'exploitation pour serveurs ou pour postes de travail, des applications bureautiques, des solutions métiers ou d'outils divers.

Dans ce cadre, nous estimons qu'il faut tenir compte de plusieurs aspects :

- l'aspect qualitatif (technologie, fonctionnalité, efficacité, ergonomie) ;

- l'aspect économique ;

- et l'aspect politico-stratégique.

Vous évoquez l'aspect économique, pour lequel nous tenons compte des critères suivants :

- le professionnalisme du résultat ;

- le temps investi et à investir au niveau de l'utilisation journalière ;

- le temps investi et à investir au niveau de la formation ;

- et les possibilités et coûts supplémentaires éventuels quant à l'intégration avec d'autres solutions.

L'hypothèse que l'utilisation de logiciel libre entraîne de facto une réduction des coûts doit être envisagée avec circonspection, car le coût d'un logiciel ne s'arrête pas à son acquisition. Cette hypothèse doit intégrer les coûts d'utilisation, de maintenance, de formation, d'interfaçage et d'interconnectivité.

Alors que nous sensibilisons les administrations à élargir leur réflexion lors d'achats de solutions informatiques, nous ne pouvons pas imposer de solutions. Chaque administration fait ses choix sur la base des critères qu'elle estime importants et dans le respect de la loi sur les marchés publics, qui stimule la concurrence entre fournisseurs et les produits proposés. La réalité d'aujourd'hui, c'est qu'encore peu de fournisseurs proposent des solutions libres accompagnées d'un contrat de maintenance exigeant.

Le CIRB, en posant des choix sur une base objective, a largement déployé des systèmes d'exploitation libres dans le centre des données. Pour rappel, le centre de données comprend deux

Voor de 200 machines die de infrastructuur ondersteunen, gebruikt het CIBG voor 80% eigendomssoftware met een ondersteunings-contract. De overige 20% werkt met vrije software zonder ondersteuning. De vrije software die het CIBG gebruikt, is vaak beschikbaar met of zonder ondersteuning. Voor kritieke applicaties wordt er doorgaans een ondersteuningscontract gesloten. De meeste klantenposten draaien op een exploitatiesysteem van Microsoft.

Elke administratie is verantwoordelijk voor het onderhoud en de upgrade van haar informatica-materiaal, zowel wat de hardware, de exploitatie-systemen als de kantoorpakketten betreft. De administraties lijken weinig enthousiast te zijn voor open source exploitatiesystemen, maar nemen wel de nodige maatregelen op het gebied van veiligheid.

Brussel Leefmilieu overweegt niet om de exploitatiesystemen over te hevelen naar Linux. De voorbije jaren werden alle pc's vernieuwd en werd een homogene omgeving geïnstalleerd met Windows 7, Office 2010 en LibreOffice. Vrije software wordt vooral gebruikt voor servers en specifieke applicaties (LibreOffice, GLPI of PHP-Nuke voor het intranet).

Voor de Gewestelijke Overheidsdienst Brussel (GOB) is de migratie naar Windows 7 aan de gang. Ze zal tegen 8 april voltooid zijn.

Alle werkstations in het kader van het Multimediaplan 2012 (basisscholen) en 2013 (secundaire scholen) werden uitgerust met Windows 7. De oude werkstations die nog op Windows XP draaien, werden aan de scholen overgedragen en vallen voortaan onder hun bevoegdheid en eigendom. We kunnen hen enkel aanmoedigen om deze correct te beheren en ze up to date te houden.

Sommige scholen gebruiken vrije software, maar er is nooit een keuzemogelijkheid geweest voor het exploitatiesysteem, omdat geen enkele leverancier een volledig onderhoudscontract kan voorstellen voor Linux. Daarnaast zijn sommige beheers-applicaties gewoon niet beschikbaar in de vrije software.

Veiligheid op IT-vlak is een cruciale uitdaging voor de overheid, die vertrouwelijke gegevens van

salles de serveurs incluant une salle de sauvegarde à l'ULB. Une salle supplémentaire sera installée dans les bâtiments du Service d'incendie et d'aide médicale urgente (Siamu), en attendant la construction du centre de données régional.

(Mme Françoise Dupuis, présidente, reprend place au fauteuil présidentiel)

Dans le centre de données actuel, 90% des 400 serveurs virtuels tournent sous des systèmes d'exploitation libres, et les 10% restants tournent sous des systèmes d'exploitation propriétaires (Microsoft).

Dans le cas des 200 machines physiques sous-tendant l'infrastructure, le CIRB utilise dans 80% des cas des systèmes d'exploitation propriétaires (virtualisation et infrastructure) couverts par un contrat de support, car il faut pouvoir se retourner vers un tiers en cas de défectuosité. Les 20% restants entrent dans la catégorie des systèmes d'exploitation libres sans support. Les logiciels libres que le CIRB utilise sont souvent disponibles en "dual licence", avec ou sans support. L'option d'un contrat de support et de maintenance est guidée par la criticité du système concerné.

Comme vous l'avez évoqué, la majorité des postes clients tourne sous un système d'exploitation de Microsoft.

Chaque administration prend sa responsabilité quant à la mise à niveau de son parc informatique tant au niveau du matériel et des systèmes d'exploitation que des suites bureautiques. Nous constatons que les administrations ne sont pas preneuses pour des systèmes d'exploitation libres, mais cela ne veut pas dire qu'elles ne prennent pas de mesures au niveau de la sécurité.

Du côté de Bruxelles Environnement, il n'est pas envisagé de faire migrer les systèmes d'exploitation vers Linux. Les investissements de ces dernières années ont conduit au renouvellement total du parc d'ordinateurs et un environnement homogène installé en Windows 7 et Office 2010 ainsi que LibreOffice. Le recours à des logiciels libres se fait bel et bien, mais surtout au niveau des serveurs ou bien d'outils comme LibreOffice, Gestion libre de parc informatique

de burgers moet beveiligen tegen de ongeoorloofde verspreiding ervan en de integriteit van die gegevens moet beschermen. De problematiek beperkt zich niet tot de keuze van het exploitatiesysteem, maar heeft ook betrekking op de installatie, het gebruik, het onderhoud en de toegangsprocedures.

Vandaag biedt het CIBG allerlei diensten aan voor firewall, antivirus, antispam, en back-up op afstand.

Het CIBG beschikt over een veiligheidsspecialist die zijn deskundigheid ter beschikking kan stellen van de verschillende administraties. Deze veiligheidsspecialist heeft een studie uitgevoerd bij de Haven van Brussel en de Brusselse Gewestelijke Huisvestingsmaatschappij. Hij heeft ook in samenwerking met de IT-managers van de verschillende gewestelijke administraties, enquêtes over de informatieveiligheid gehouden en aanbevelingen geformuleerd.

We moedigen de administraties ertoe aan om de vrije software te evalueren wanneer ze IT-oplossingen moeten kiezen, maar we leggen hen niets op.

Voor het datacenter werkt het CIBG grotendeels met vrije exploitatiesystemen. Wat de werkstations betreft, lijkt het aanbod van vrije software vandaag minder rijp te zijn. Het CIBG volgt echter nauwgezet de technologische evolutie om de keuze te verruimen.

Wat de veiligheid betreft, biedt het CIBG de gewestelijke openbare instellingen en lokale overheden een brede waaier aan diensten aan en zet het de promotie en de ondersteuning verder.

(GLPI), PHP-Nuke pour l'intranet, etc.

Pour le Service public régional de Bruxelles (SPRB), la migration vers Windows 7 est en cours. L'agenda prévoit la date butoir du 8 avril.

Par ailleurs, toutes les stations déployées dans le cadre du Plan multimédia 2012 pour les écoles primaires, et 2013 pour les écoles secondaires, sont équipées de Windows 7.

Les stations des anciens plans dont le système d'exploitation était encore Windows XP ont été cédées aux écoles et sont dorénavant la propriété et sous la responsabilité des écoles.

Nous ne pouvons que les encourager à les gérer correctement et à les maintenir à jour. Des logiciels libres sont installés et utilisés dans les écoles (sous Windows), mais il n'y a jamais eu de propositions de "choix" au niveau du système d'exploitation, tout simplement car aucun des fournisseurs n'est capable aujourd'hui de proposer un contrat de maintenance de A à Z pour des parcs composés de systèmes d'exploitation Linux.

Le support "constructeur" de certains matériels installés en 2013 dans les écoles (gestion centralisée des tablettes, par exemple) n'existe tout simplement pas en logiciel libre. En même temps, il est évidemment important de sensibiliser ces utilisateurs aux aspects de sécurité de l'informatique.

La sécurité informatique est bien un enjeu crucial pour les pouvoirs publics, avec comme élément primordial, la protection des données confidentielles des citoyens contre leur dispersion, mais aussi la protection de leur intégrité. Ceci ne peut se résumer en "une version de système d'exploitation libre ou open source", mais doit se constituer d'un ensemble d'éléments qui vont de l'installation à l'utilisation, en passant par la maintenance et les procédures d'accès.

Aujourd'hui, le CIRB offre des services de pare-feu, d'antivirus, d'antispam et de copie de sauvegarde des données à distance. Il dispose au sein de son personnel d'un responsable de la sécurité qui peut mettre ses compétences à la disposition des différentes administrations dans le cadre de la gestion des risques.

À ce jour, le responsable de la sécurité a déposé une étude au Port de Bruxelles et à la Société du logement de la Région bruxelloise (SLRB), en collaboration avec les directeurs informatiques de différentes administrations régionales. Il a également mené des enquêtes relatives à la sécurité de l'information. Ces études sont suivies de recommandations d'améliorations à mettre en œuvre au niveau de la sécurité informatique.

En conclusion, nous encourageons les administrations à évaluer les logiciels libres lors de leurs choix de solutions informatiques, mais nous ne les imposons pas.

Sur la base de choix objectifs, le CIRB a bâti le centre de données en valorisant fortement les systèmes d'exploitation serveur libres.

En ce qui concerne les stations de travail, l'offre basée sur des systèmes d'exploitation semble aujourd'hui moins mature. Toutefois, le CIRB suit l'évolution technologique de près afin d'ouvrir les possibilités de choix.

Dans le domaine de la sécurité, le CIRB offre un panel de services complets et largement déployés au sein des institutions publiques régionales et des pouvoirs locaux. On en poursuit la promotion et l'accompagnement.

Mevrouw de voorzitter.- De heer Maron heeft het woord.

Mme la présidente.- La parole est à M. Maron.

De heer Alain Maron *(in het Frans).- Tegenwoordig hebben de werknemers niet meer een computer op het werk en een thuis, met hetzelfde besturingssysteem, maar gebruiken ze professioneel en privé smartphones en tablets die niet noodzakelijk met hetzelfde besturingssysteem werken. Vaak draaien die toestellen op vrije systemen, zoals Android of Firefox OS.*

Het enige alternatief voor een vrij besturingssysteem is een overgang van Windows XP naar Windows 7 (dat al bijna vijf jaar oud is) of Windows 8 (maar in dat geval zal er een grote aanpassing nodig zijn bij de werknemers). Dit is dus een uitstekende gelegenheid om voor een vrij systeem te kiezen omdat de weerstand tegen verandering even groot zal zijn indien er voor een alternatieve oplossing wordt gekozen.

M. Alain Maron.- Nous ne sommes plus dans un monde où l'on possédait un ordinateur au bureau et à la maison, tous deux fonctionnant de la même manière, sous Windows XP et ses versions antérieures. Aujourd'hui, les travailleurs possèdent des smartphones ou des tablettes, pour leur usage personnel ou professionnel, et ceux-ci ne fonctionnent pas nécessairement sous le même système d'exploitation. Bon nombre de ces appareils fonctionnent déjà avec des systèmes d'exploitation libres, comme Android ou Firefox OS.

À présent, quand il est question de changer le système d'exploitation de centaines d'ordinateurs, à défaut d'opter pour des logiciels libres, il s'agit de passer de Windows XP à Windows 7 (un système d'exploitation lancé il y a quatre ans et demi et dont on ignore pendant combien de temps le

München is het enige voorbeeld van een dergelijke migratie op grote schaal. Het toont aan dat hier veel tijd overheen gaat, maar dat het wel werkt en veel goedkoper is.

Ik heb vernomen dat het gewestelijke Data Center voor vrije software zal kiezen. Dat is goed. Ik ben wel verbaasd dat het zo moeilijk is om onderhoudscontracten af te sluiten voor vrije systemen. Voor de webservers lukt dat toch ook en wereldwijd draait het grootste deel van de servers op Linux.

Er is wel een reëel probleem met de koppelverkoop: veel leveranciers verkopen een pakket van hardware en software. Een gewestelijke administratie is echter groot genoeg als klant om de leverancier te verplichten de hardware te leveren zonder besturingssysteem.

- Het incident is gesloten.

support sera assuré) ou à Windows 8 (plus récent, mais qui nécessite une importante adaptation tant l'interface est différente de celle que les travailleurs connaissaient). En termes de résistance au changement, nous avons donc là une formidable opportunité de promouvoir les solutions libres, mais cela nécessite une impulsion politique.

Quand Munich a décidé de lancer le processus en 2006, cela ne s'est pas fait du jour au lendemain. Six ans plus tard, on dénombre encore 4.000 ordinateurs sous logiciel propriétaire, mais les deux tiers du parc ont migré en quelques années vers des solutions libres. C'est, certes, la seule expérimentation à large échelle et à long terme dont nous disposons, mais elle prouve que cela fonctionne, et à moindre coût.

J'entends qu'un certain nombre de choses se mettent en route, que le centre de données régional va essentiellement tourner sur des solutions libres.

Je suis parfois surpris d'entendre la difficulté qu'il y aurait à proposer des contrats de maintenance pour les systèmes libres. La très grande majorité des serveurs web de la planète, y compris les vôtres, tournent sur Linux, qui est une solution libre. Or, s'il y a bien quelque chose de hautement stratégique, ce sont les serveurs web et ils ne sont pas plus fragiles ou moins mis à jour.

J'ai donc du mal à comprendre pourquoi il serait tellement difficile d'obtenir des contrats de maintenance, alors que plusieurs sociétés fournissent ces services, y compris sur les postes de travail.

Il existe par compte un réel problème de vente conjointe auquel personne n'ose s'attaquer, qui fait que beaucoup de fournisseurs de matériel informatique (le hardware) le vendent avec les logiciels (le software). Mais lorsqu'on est un client comme une administration régionale, avec une force de frappe importante, on doit pouvoir être capable d'imposer au fournisseur qu'il livre le matériel sans que le logiciel soit installé au niveau du système d'exploitation.

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG

Mevrouw de voorzitter.- Aan de orde is de mondelinge vraag van de heer El Khannouss.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER AHMED EL KHANNOUSS

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

betreffende "het begrip 'smart city' of 'intelligente stad'".

Mevrouw de voorzitter.- Bij afwezigheid van de indiener, die verontschuldigd is, wordt de mondelinge vraag door de heer Benoît Cerexhe voorgelezen.

De heer Cerexhe heeft het woord.

De heer Benoît Cerexhe *(in het Frans).- Als gevolg van de bevolkingsgroei moeten de grote steden op korte tijd oplossingen vinden voor allerlei problemen, om aantrekkelijk te blijven voor ondernemers, investeerders enzovoort.*

Met het nieuwe concept 'smart city' wordt een model voor stadsontwikkeling bedoeld dat zowel op economisch en sociaal als op ecologisch gebied tegemoetkomt aan de behoeften van bedrijven, instellingen en burgers.

De stad van morgen moet gebruikmaken van nieuwe technologie om het beleid inzake mobiliteit, energie, gezondheid enzovoort vorm te geven. Steden moeten op een intelligente manier worden georganiseerd opdat het duurzame steden worden en de levenskwaliteit van de bewoners erop vooruitgaat.

Wil het Brussels Gewest het spoor van de 'smart cities' volgen? Bestaat er een actieplan, een planning en een budget om dat mogelijk te maken? Wordt er in 2014 rond een specifiek thema gewerkt? Welke instanties worden erbij betrokken?

QUESTION ORALE

Mme la présidente.- L'ordre du jour appelle la question orale de M. El Khannouss.

QUESTION ORALE DE M. AHMED EL KHANNOUSS

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

concernant "le concept de 'smart city' ou 'ville intelligente'".

Mme la présidente.- En l'absence de l'auteur, excusé, la question orale est lue par M. Benoît Cerexhe.

La parole est à M. Cerexhe.

M. Benoît Cerexhe.- En raison d'une démographie croissante, les villes sont confrontées à de nombreux problèmes de ressources (espace, mobilité, financement, etc.), problèmes auxquels elles doivent très rapidement trouver des réponses pour demeurer attractives aux yeux des nouveaux talents, des entrepreneurs, des créateurs, des investisseurs... bref, de tous ceux qui contribuent à leur vitalité.

Le concept de "smart city" ou de "ville intelligente" est un concept émergeant, qui désigne un type de développement urbain apte à faire face aux besoins des entreprises, des institutions et des citoyens, sur le plan économique mais aussi social et environnemental.

Les villes de demain doivent donc innover et intégrer les nouvelles technologies à leurs politiques de mobilité, d'énergie, de santé, de transport et de gestion environnementale... Elles doivent aussi s'organiser intelligemment afin de devenir des villes durables et de préserver et améliorer la qualité de vie de leurs habitants.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- In 2012 dokterde het Brussels Gewest een nieuw innovatieplan uit voor de periode 2014-2020. Aansluitend bij de Smart Specialisation Strategy van de Europese Commissie staat in dat plan welke sectoren het belangrijkst zijn voor investeringen in onderzoek en ontwikkeling, het grootste groeipotentieel hebben en de concurrentiekracht van het Brussels Gewest kunnen vergroten. De ICT-sector daar een van.*

Naar aanleiding van het plan werd het concept 'smart city' voorgesteld. In 2014 wordt er rond mobiliteit gewerkt. Een slimme stad moet over instrumenten beschikken om gegevens te verzamelen (camera's, sensoren enzovoort), evenals over instrumenten om die gegevens te filteren, te verwerken, op problemen te anticiperen en in oplossingen te voorzien.

Het concept 'smart city' kan worden toegepast op mobiliteit, energie, water, veiligheid enzovoort. Dankzij de veralgemening van nieuwe technologie vindt het concept steeds meer ingang.

In samenwerking met minister Fremault en Innoviris heb ik een nieuw project op het getouw gezet. We streven drie doelen na: een analyse van de behoeften inzake intelligente mobiliteit bij de overheid, een stand van zaken van alle oplossingen en gegevens, en een projectoproep voor de ontwikkeling van vernieuwende oplossingen.

De betrokken partners zijn Agoria, Villo, Taxistop, de VUB enzovoort.

Naar aanleiding van het project heb ik een studie besteld die tegen de lente van 2014 klaar moet zijn. Van februari tot mei 2014 vindt overleg plaats. In juni 2014 wordt de projectoproep verspreid.

Pourriez-vous m'informer de la manière dont la Région de Bruxelles Capitale s'engage sur la voie des villes intelligentes ou "smart cities" ? Existe-t-il un plan d'action, un planning et un budget pour le réaliser ? Une thématique spécifique sera-t-elle développée en 2014 ? Quels sont les acteurs qui sont ou seront impliqués dans cette démarche ?

Mme la présidente.- La parole est à Mme Grouwels.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- En 2012, la Région de Bruxelles-Capitale a renouvelé son Plan régional d'innovation pour les années 2014-2020. Conformément aux dispositions de la Commission européenne ("Smart Specialisation Strategy"), ce plan identifie les secteurs prioritaires d'investissement dans la recherche et l'innovation, porteurs de croissance et d'amélioration de la compétitivité régionale. Le secteur des technologies de l'information et de la communication est un de ces secteurs prioritaires.

Dans ce contexte, le développement du concept de "smart city" ou "ville intelligente" a été proposé, avec une première thématique prévue pour 2014, à savoir le domaine de la mobilité en Région de Bruxelles-Capitale. Une ville intelligente, par définition, possède les instruments d'enregistrement de données nécessaires (smartphones, caméras, capteurs, senseurs...) ainsi que les outils permettant de les filtrer et de les exploiter, afin de quantifier et d'anticiper les problèmes et de coordonner les ressources nécessaires à leur résolution.

Ce concept peut s'appliquer à de multiples domaines liés à la ville : mobilité, gestion de la consommation d'énergie, gestion de l'eau, sécurité, etc. Cette approche est de plus en plus répandue grâce à la mise en œuvre généralisée de nouvelles technologies.

En matière de "smart cities", et plus particulièrement dans le domaine de la mobilité, un projet initié de concert par moi-même, Mme la ministre Céline Fremault et Innoviris, est actuellement en cours. Il poursuit un triple objectif : identifier les besoins en mobilité intelligente existant dans le secteur public, le secteur privé et au niveau des citoyens ; établir un état des lieux des solutions et des données existantes ; et enfin, lancer un appel à projets pour

In de begroting staat geen specifieke post voor het project 'smart city'. Het project wordt gefinancierd met de middelen voor ICT.

Er bestaat een ruime consensus om voldoende middelen in te zetten voor de realisatie van een 'smart city' in alle domeinen die een impact hebben op de levenskwaliteit en het welzijn in het Brussels Gewest.

- Het incident is gesloten.

le développement et la mise en œuvre d'une solution concrète et innovante en la matière.

Parmi les acteurs impliqués dans cette initiative, citons Agoria, Impulse, Sirris, Villo, Brussels Metropolitan, Zen Car, le Centre de recherches routières, Taxistop, la STIB, la SNCB, l'Université Saint-Louis, la Vlaamse Universiteit Brussel, Espace-Mobilités, et bien sûr Bruxelles Mobilité.

Ce projet comporte la mise en œuvre d'une étude qui devrait être terminée pour le printemps 2014, l'organisation de plusieurs tables rondes de février à mai 2014, et enfin le lancement de l'appel à projets lui-même, prévu pour juin 2014.

Le budget régional ne comporte pas de poste spécifique pour les aspects "ville intelligente", mais eu égard à la forte composante de technologies de l'information et de la communication (TIC) en ce domaine, le budget informatique paraît le plus logique pour dégager les moyens financiers nécessaires à cette thématique.

Enfin, il convient de souligner qu'il existe un large consensus pour déployer toutes les ressources nécessaires à l'implémentation d'une politique de "ville intelligente" dans tous les domaines où cette approche est susceptible d'améliorer la viabilité en Région de Bruxelles-Capitale, ainsi que le bien-être des citoyens qui y vivent et y travaillent.

- L'incident est clos.

INTERPELLATIES

Mevrouw de voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN DE HEER EMMANUEL DE BOCK

TOT DE HEER BRUNO DE LILLE, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST,

INTERPELLATIONS

Mme la présidente.- L'ordre du jour appelle les interpellations.

INTERPELLATION DE M. EMMANUEL DE BOCK

À M. BRUNO DE LILLE, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA

BELAST MET MOBILITEIT, OPENBAAR AMBT, GELIJKE KANSEN EN ADMINISTRATIEVE VEREENVOUDIGING,

betreffende "de nefaste gevolgen voor Brussel van de kilometerheffing".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER BENOÎT CEREXHE,

betreffende "de petitie over de kilometerheffing".

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

De heer Emmanuel De Bock *(in het Frans).- Mijnheer De Lille, u kondigde eerder al iets te voorbarig de mogelijkheid aan om een stadstol van 12 euro in te voeren en loopt nu opnieuw vooruit op de feiten door een kilometerheffing aan te kondigen. Er wordt een proefproject georganiseerd met 1.200 gebruikers die een speciaal gps-toestel in hun auto krijgen.*

Het proefproject wordt door de drie gewesten samen georganiseerd. Ik zal u dadelijk zeggen welke oplossing ik verkies. Ik ben het met u eens dat er iets moet gebeuren om het mobiliteitsprobleem aan te pakken. Maar helaas maakt u vaak de verkeerde keuzes.

In tegenstelling tot wat u beweert, stijgen de belastingen voor autogebruikers wel degelijk als u een kilometerheffing invoert. Ze verdubbelen zelfs.

Een autorit van Luik naar Brussel zou 5,30 euro kosten. Om van Ukkel naar de Brusselse Grote Markt te rijden, betaalt een chauffeur 0,72 euro (of 316 euro voor 220 dagen per jaar), van Vorst naar de Heizel 1,53 euro enzovoort.

De huidige verkeersbelasting bedraagt gemiddeld 250 euro per jaar en is afhankelijk van de cilinderinhoud van de wagen. Een kilometerheffing zou twee tot tien keer duurder zijn. Wie bijvoorbeeld 220 werkdagen per jaar van Vorst naar de Heizel rijdt, betaalt maar liefst 637,20 euro.

MOBILITÉ, DE LA FONCTION PUBLIQUE, DE L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DE LA SIMPLIFICATION ADMINISTRATIVE,

concernant "les conséquences néfastes pour Bruxelles de la taxation au kilomètre".

INTERPELLATION JOINTE DE M. BENOÎT CEREXHE,

concernant "la pétition relative à la taxe kilométrique".

Mme la présidente.- La parole est à M. De Bock.

M. Emmanuel De Bock.- Après avoir annoncé prématurément la possibilité d'un péage de 12 euros à l'entrée de Bruxelles pour désengorger la ville, vous avez récidivé avec un nouveau projet visant à taxer au kilomètre les usagers de la route. En prévoyant une tarification différenciée de 9 centimes dans Bruxelles, 5 centimes sur autoroute et 6,5 centimes sur les autres tronçons, vous avez lancé une nouvelle expérience pilote visant pas moins de 1.200 usagers équipés de gps spéciaux.

Cette expérience pilote n'est pas menée par vous personnellement, bien entendu, mais par les trois Régions. Je vous dirai ensuite à quelle formule va ma préférence, car je vous rejoins au sujet de la problématique de la mobilité et partage votre volonté de faire évoluer la situation. Même si avec vous, cela ne va pas toujours dans le bon sens, malheureusement !

Contrairement à vos déclarations dans la presse, il n'y a pas de glissement de la fiscalité, mais bien, au minimum, un doublement de celle-ci pour les usagers de la route. Le tableau annexé à mon interpellation le montre.

Par exemple : un trajet Liège-Bruxelles reviendrait à 5,3 euros pour 93km d'autoroute et 7km de ville. Un trajet d'Uccle à la Grand-Place de Bruxelles coûterait 0,72 euro pour 8km (ou 316 euros pour 220 jours par an); de Forest au Heysel, 1,53 euro pour 17km ; de Waterloo à la rue de la Loi, 1,36 euro ; d'Evere à Anderlecht, 1,08 euro.

Het proefproject kost veel geld. Het is trouwens niet logisch dat een eigenaar van een luxewagen met een grote cilinderinhoud als gevolg van een kilometerheffing eventueel minder zou betalen dan iemand die met een milieuvriendelijke wagen rijdt.

Hoe zult u trouwens de vele expats en toeristen in Brussel verplichten om een kilometerheffing te betalen?

Ik denk dat u met een kilometerheffing de middenklasse en de bedrijven definitief uit de stad zult verdrijven. Het risico is groot dat ze uitwijken naar de Rand. De ongeveer 60.000 Brusselaars die in een ander gewest werken, zullen er wellicht voor kiezen om in de buurt van hun werk te gaan wonen. De Brusselaars die in Brussel werken, zullen de keuze hebben: een verdubbelde belasting betalen voor hun wagen of geduldig op een overvolle tram of bus wachten.

Een kilometerheffing, die ook vragen doet rijzen over de bescherming van de persoonlijke levenssfeer, is ondenkbaar zonder een verdubbeling van het aanbod van het openbaar vervoer, de onmiddellijke invoering van het GEN en goedkopere tarieven voor voertuigen die minder CO_2 uitstoten. Volgens mij moeten we evolueren in de richting van een intelligent tolsysteem. Ik dacht dat u zowel een stadstol als een kilometerheffing bestudeerde en voorstander was van de eerste optie.

Voorts moet er een einde komen aan maatregelen die het fileprobleem versterken. Ik denk bijvoorbeeld aan de belastingaftrek voor bedrijfswagens, die werknemers ertoe aanzet om ver van Brussel te gaan wonen, waar de huizen goedkoper zijn en ze minder onroerende voorheffing moeten betalen.

Hoeveel hebben de studies over de kilometerheffing en de stadstol in totaal gekost? Hoe werden de aanbestedingen toegekend? Waarom worden de studies over de twee systemen tegelijkertijd uitgevoerd? Overweegt u om zowel een kilometerheffing als een stadstol in te voeren, of sluit het ene systeem het andere uit?

Welke afspraken hebt u met de andere gewesten gemaakt? Hoe zullen de kosten voor de studies worden verdeeld? Hoeveel kosten het proefproject en zijn evaluatie?

La taxe de circulation actuelle - en moyenne 250 euros par an en fonction de la cylindrée du véhicule, pour la majorité des usagers - serait donc remplacée par une écotaxe kilométrique de deux à dix fois plus chère qu'aujourd'hui. Par exemple, un trajet entre Forest et le Heysel, effectué durant 220 jours ouvrables, reviendrait à 673,20 euros !

Il est étrange que ce projet coûteux - 300.000 euros uniquement pour équiper de gps les véhicules tests, et hors coûts d'études et de mise en œuvre - fasse payer quatre fois moins aux grosses cylindrées. En effet, la taxe actuelle pour une voiture de 20cv est de 2.000 euros. Votre taxe kilométrique permettrait donc au conducteur d'une voiture de luxe de grosse cylindrée de payer beaucoup moins que le propriétaire d'une voiture écologique, telle que la mienne, qui consomme moins.

De plus, on ne voit pas comment vous pourriez imposer cette taxe aux véhicules de ressortissants internationaux, nombreux à Bruxelles, et aux touristes. Nombre de voitures circulent dans nos rues avec des plaques étrangères, car Bruxelles est une ville accueillante et la capitale de l'Europe. Comment comptez-vous faire contribuer tous les usagers à un tel système ?

Le projet actuel va, à mes yeux, faire disparaître définitivement la classe moyenne et provoquer l'exode des entreprises bruxelloises. En effet, ces dernières risquent de préférer les zonings industriels situés en périphérie, moins coûteux à atteindre, tandis que les 60.000 habitants bruxellois qui travaillent en dehors de la Région choisiront définitivement d'habiter à proximité de leur travail. Quant aux Bruxellois qui vivent et travaillent à Bruxelles, ils auront le choix entre payer le double de taxes ou abandonner leur véhicule pour attendre patiemment un tram ou un bus bondé.

Un tel système, qui pose aussi des questions essentielles en termes de respect de la vie privée, ne peut s'envisager sans un doublement de l'offre de transports en commun, la mise en place immédiate du RER et la gratuité pour les véhicules consommant moins de CO_2. Il faut très clairement avancer vers une formule de péage intelligent. J'ai cru comprendre que les deux options étaient étudiées, mais que vous étiez plutôt favorable à une forme de péage urbain, plutôt qu'à une

Hoe zult u de problemen in verband met de bescherming van de persoonlijke levenssfeer en de buitenlandse bestuurders oplossen?

Hoe verklaart u dat een kilometerheffing voor wagens met een grote cilinderinhoud goedkoper wordt dan de huidige verkeersbelasting? Bent u zich ervan bewust dat een kilometerheffing verhoudingsgewijs duurder wordt voor milieu-vriendelijke wagens?

Hoe zult u het openbaar vervoer versterken als de Brusselaars massaal hun auto opgeven?

Mevrouw de voorzitter.- De heer Cerexhe heeft het woord voor zijn toegevoegde interpellatie.

De heer Benoît Cerexhe *(in het Frans).- Ik ben totaal geen voorstander van de invoering van een*

taxation kilométrique.

Il faudrait également arrêter les mesures de déduction fiscale qui favorisent l'étalement urbain. Certains de mes proches bénéficient de voitures de société et travaillent à la périphérie de Bruxelles. Ils se sont installés à Perwez ou ailleurs, parce que cela ne leur coûte rien. Le précompte immobilier pour une villa de 300m² à Perwez s'élève à 700 euros, soit deux fois moins qu'à Bruxelles. Quant à la voiture, puisqu'ils bénéficient d'une voiture de société et de déductions fiscales, elle leur coûte très peu. Dans de telles conditions, il faudrait être bête pour rester à Bruxelles !

Quel est le coût global des études concernant la tarification au kilomètre, et selon quelle procédure celles-ci ont-elles été attribuées ? Quel est le coût des études concernant l'installation du péage urbain, et selon quelle procédure celles-ci ont-elles été attribuées ? Dans votre modus operandi, pourquoi les deux études sont-elles concomitantes ? Prévoyez-vous les deux options ensemble ou sont-elles exclusives ?

Quelles sont les modalités d'accord avec les trois autres Régions ? Comment se fera la répartition financière des études en question, mais aussi des modes de contribution ? Quel est le coût de la phase test et de l'évaluation de celle-ci ?

Comment avez-vous prévu de résoudre les problèmes de respect de la vie privée ? Comment allez-vous résoudre les problèmes liés aux plaques étrangères ?

Comment se fait-il que votre système sera moins coûteux pour les grosses cylindrées que le système actuel ? Êtes-vous conscient du fait qu'il s'agit d'une taxe qui sera plus coûteuse proportionnellement pour les cylindrées écologiques ?

Qu'avez-vous prévu pour faire face à l'abandon massif de leur voiture par les Bruxellois et pour renforcer l'offre de transports en commun ?

Mme la présidente.- La parole est à M. Cerexhe pour son interpellation jointe.

M. Benoît Cerexhe.- Bien que cette interpellation vienne en complément de celle de M. De Bock, je

kilometerheffing.

Het proefproject rond de kilometerheffing voor auto's startte op 17 februari en is een uitloper van de studie van Stratec, waarin de verschillende tariefmogelijkheden en hun impact op de mobiliteit, de economie en de gezondheid onderzocht werden.

In de resultaten van de studie is er sprake van een stadstol van 3 tot 12 euro en van een kilometer-heffing in de GEN-zone. Tegen die laatste optie is er een petitie georganiseerd, die op 26 februari al 172.000 handtekeningen telde.

Er is snel een efficiënte oplossing nodig voor de mobiliteitsproblemen in Brussel, die in de eerste plaats attractief, rechtvaardig en betaalbaar moet zijn, zowel voor de Brusselaars als voor de pendelaars. We willen geen stad die zichzelf isoleert.

De auto onbetaalbaar maken, is geen oplossing. Veel mensen hebben immers geen alternatief voor hun dagelijkse verplaatsingen, tenminste als ze die in aanvaardbare omstandigheden en op een redelijke tijd willen doen.

De kilometerheffing zoals die vandaag getest wordt, zou voor een gemiddeld Brussels gezin komen op een euro extra per liter brandstof. Nochtans wordt het gebruik van de auto al belast via de accijnzen. De maatregel zou een erg negatieve impact hebben op de Brusselse economie en op de aantrekkelijkheid van het gewest voor ondernemingen, terwijl de concurrentie tussen de gewesten op dat vlak erg groot is. Hij zou de gezinnen met een midden-inkomen treffen, voor wie het leven in Brussel al erg duur is.

Volgens de studie van Stratec zullen de verst doorgedreven scenario's inzake stadstol het verkeer met ongeveer 11% doen dalen.

Welk profiel hebben de personen en gezinnen die afstand zouden doen van hun wagen? Rijden zij momenteel vooral voor het werk met de auto, of eerder om andere redenen? Hoe oud zijn ze? Waar wonen ze?

95% van de pendelaars die verklaarden dat ze hun auto aan de kant zouden laten, zou met de trein

ne partage pas ses thèses. Je suis en effet totalement opposé à ce projet de taxe.

Ce projet pilote de taxe kilométrique pour les voitures a démarré le 17 février. Il fait sans doute suite aux résultats de l'étude de Stratec, dont les résultats, portant sur les possibilités de tarification et leurs impacts de différents scénarios pour la mobilité, l'économie et la santé, ont été livrés et débattus depuis déjà quelques semaines.

Ces résultats mentionnent des tarifs de 3 à 12 euros et un volet sur la problématique de la tarification au kilomètre parcouru en zone RER. D'ailleurs, cette dernière option provoque une véritable levée de boucliers : une pétition en ligne contre le projet de taxe lui-même rassemblait, au 26 février à 16h, 172.000 signatures.

Si nous nous accordons sur l'idée qu'il est indispensable d'apporter très rapidement une solution efficace aux problèmes de mobilité rencontrés à Bruxelles, nous plaidons pour que cette solution soit avant tout incitative, attractive, équitable et abordable, non seulement pour l'ensemble des Bruxellois, mais également pour les milliers de navetteurs flamands et wallons qui viennent chaque jour travailler à Bruxelles. Nous ne voulons pas donner l'image d'une ville qui s'isole et se replie sur elle-même.

Rendre la voiture impayable pour les Bruxellois, les navetteurs, les travailleurs, les isolés et les familles n'est pas une solution. Ceux-ci n'ont, pour la plupart, pas d'autre choix que de prendre la voiture pour faire leurs trajets quotidiens, s'ils désirent les accomplir en un temps et dans des conditions respectables.

La taxe au kilomètre telle que testée aujourd'hui revient, pour une famille bruxelloise moyenne, à augmenter le prix du litre de carburant d'un euro environ, alors que les accises sont déjà une taxe à l'utilisation du véhicule. Payer, pour rouler à Bruxelles, 2,50 euros son litre de carburant aurait un impact très négatif sur l'économie bruxelloise et l'attractivité de notre Région auprès des entreprises, alors que, dans ce domaine, la concurrence entre Régions est très forte. Cela aurait aussi un impact négatif sur les familles à revenu moyen, qui supportent déjà un coût de la vie plus élevé à Bruxelles.

willen reizen. Om hoeveel extra reizigers gaat het dan? Welke lijnen zouden zij vooral gebruiken? Welke financiële impact zou dat hebben voor de NMBS? Wat zouden de gevolgen zijn voor het Brusselse netwerk, waarvan sommige lijnen al verzadigd zijn? Kan ons openbaar vervoer dat aan?

De heer De Lille vindt een kilometerheffing het eerlijkst en het rechtvaardigst. Hij vindt dat vooral korte autoritten ontmoedigd moeten worden. De heffing lijkt mij echter onrechtvaardig voor de Brusselaars, die voor elke verplaatsing zouden moeten betalen, in tegenstelling tot de andere Belgen. De andere gewesten zullen het systeem immers niet toepassen.

Het zou onaanvaardbaar zijn dat alleen de Brusselaars de kosten ten gevolge van de Brusselse immobiliteit zouden moeten dragen, terwijl zij, volgens het onderzoek van Brussels Studies, hun autogebruik al verminderd hebben. Die vermindering heeft alvast geen effect op de verkeersdrukte. Het probleem ligt dus vooral bij de pendelaars.

Zelfs als sommige korte verplaatsingen vermeden kunnen worden, blijven er nog veel verplaatsingen over die zonder wagen onmogelijk zijn, bijvoorbeeld met kinderen of met personen met een beperkte mobiliteit of om grote boodschappen te doen. Dergelijke verplaatsingen mogen we niet belasten.

Het zou niet eerlijk om vervuilende wagens en wagens op elektriciteit of gas even zwaar te belasten. Dat gaat in tegen het streven van de regering naar een lagere uitstoot van stofdeeltjes en broeikasgassen.

De ondernemingen en de partners uit de mobiliteitssector zouden hun mening al hebben gegeven. Wie heeft er precies welk advies gegeven?

Hoe werden de deelnemers aan het proefproject geselecteerd? Wat is hun sociaal-economische profiel? Waar wonen ze? Hoe verloopt de test in de praktijk? Worden de bedragen werkelijk geïnd? Als dat niet zo is, lijkt de test mij niet echt betrouwbaar.

J'aurais souhaité avoir quelques éclaircissements sur certains éléments précis de l'étude de Stratec elle-même. En matière d'impact des différentes formules de péage zonal, l'étude montre que les scénarios les plus maximalistes et les plus taxateurs sont susceptibles d'entraîner une réduction d'environ 11% du trafic.

J'aimerais savoir si nous avons une idée du profil socioprofessionnel des personnes et foyers qui seraient amenés à se départir de leur voiture dans ces conditions. De quel type de conducteur s'agit-il ? S'agit-il de trajets professionnels, privés ou familiaux ? Quelle est leur catégorie d'âge ? Où sont-ils domiciliés ?

Concernant le potentiel transfert de 95% des navetteurs renonçant à leur voiture vers le réseau de la SNCB, de combien de voyageurs supplémentaires parle-t-on ? Quelles seraient les lignes concernées ? Quel serait l'impact financier d'une telle augmentation pour la SNCB ? Qu'en est-il de cet impact sur le réseau bruxellois, dont certaines lignes sont déjà saturées ? Notre système de transports en commun serait-il capable d'absorber une telle augmentation de la fréquentation ?

Selon M. De Lille, une tarification au kilomètre serait la plus honnête et la plus juste. Il argue du fait que ce sont les distances courtes qui devraient être visées prioritairement par les mesures dissuasives. Or, cette taxe se révélerait au contraire inéquitable à l'égard des Bruxellois, contraints de payer un surcoût à chacun de leurs déplacements, alors que le reste de la population belge en serait dispensé. Les autres Régions ont en effet décidé de ne pas appliquer ce système.

Il serait absolument inacceptable que le coût de l'immobilité bruxelloise ne repose que sur les seules épaules des Bruxellois, alors que ceux-ci ont déjà restreint leur consommation automobile. Cet élément ressort de la récente étude de Brussels Studies, mais est sans effet visible sur l'engorgement de Bruxelles. Le problème se situe plus au niveau des navetteurs que du côté des Bruxellois, dont le comportement évolue, peut-être trop lentement il est vrai.

Par ailleurs, si des déplacements courts peuvent en effet être évités, à condition que des alternatives attrayantes et abordables soient proposées, il est

Samengevoegde bespreking

Mevrouw de voorzitter.- De heer Pesztat heeft het woord.

De heer Yaron Pesztat *(in het Frans).- Nuances zijn belangrijk. Zo lijkt iedereen te vergeten dat het nog maar om een proefproject gaat. Er worden extrapolaties gemaakt alsof de maatregel morgen op de hele bevolking zal worden toegepast.*

De heer De Bock zegt dat de verkeersbelasting vandaag gemiddeld 250 euro bedraagt. Een gemiddelde wil evenwel niet veel zeggen. Het is mogelijk om met meer genuanceerde cijfers te werken, zoals de mediaan.

néanmoins certain qu'aujourd'hui, de nombreux déplacements ne peuvent s'effectuer qu'en voiture.

Lorsqu'on doit accompagner ses enfants à la crèche ou à l'école, qu'on doit faire des courses importantes, mais aussi quand des personnes à mobilité réduite ou des professionnels doivent se déplacer, il s'agit bien de trajets courts indispensables et inévitables. Les taxer me semble profondément inadapté. De plus, frapper forfaitairement de manière similaire les véhicules polluants et les véhicules électriques ou au gaz va à l'encontre des objectifs de notre gouvernement en matière de réduction de particules et de gaz à effet de serre dans notre Région.

Les entreprises, ainsi que les acteurs de la mobilité, auraient fait part de leur position à cet égard. Pouvez-vous nous communiquer les sources précises et le contenu de ces avis ?

En ce qui concerne le projet pilote lui-même, je me permets de vous demander sur quelle base ont été sélectionnés les foyers qui participent à cette expérience. Quel est leur profil socio-économique ? Où sont-ils domiciliés ? Comment se déroule concrètement le test ? Les astreintes financières sont-elles réellement perçues ? Il me semble évident que, sans une contrainte réelle, cette simulation ne restera qu'une simulation imparfaite, dont il sera difficile de tirer la moindre conclusion.

Discussion conjointe

Mme la présidente.- La parole est à M. Pesztat.

M. Yaron Pesztat.- Ce que j'aime dans ce débat, c'est la nuance. Surtout celle de M. De Bock lorsqu'il nous dit que le projet actuel va faire disparaitre définitivement la classe moyenne ! Le projet est une bombe atomique ciblée sur la classe moyenne ou quoi ?

Une dimension doit avoir échappé à tout le monde : il s'agit d'une expérience pilote. On fait comme si cela allait être appliqué demain à toute la population concernée, et on fait les calculs comme si cela allait vraiment être mis en œuvre.

De heer Emmanuel De Bock *(in het Frans).- Ik had graag uw cijfers gehoord.*

Mevrouw de voorzitter.- Mijnheer De Bock. U kunt later een repliek geven.

De heer Yaron Pesztat *(in het Frans).- De mediaan is de centrummaat tussen het 25ste en het 75ste percentiel en geeft een meer betrouwbaar beeld dan het gemiddelde.*

De heer De Bock beweert dat een kilometerheffing twee- tot tienmaal duurder zou zijn dan de gemiddelde autobelasting. Dat houdt totaal geen steek.

De voorbeelden die hij aanhaalt, zijn overigens in tegenspraak met zijn cijfers. Wie van Ukkel naar de Grote Markt rijdt, betaalt vandaag volgens hem 250 euro en morgen 316 euro. Dat is niet dubbel zoveel. Zijn analyse is totaal absurd.

Het proefproject is bedoeld om na te gaan hoe de proefpersonen op de maatregel reageren. Nog voor het begin van het proefproject met gemiddelden of medianen de huidige prijs met de nieuwe prijs vergelijken, is niet echt een wetenschappelijke benadering.

Wij zijn het er allen over eens dat het gewest stilaan dichtslibt en dat een oplossing geboden is. Over de oplossing is de consensus evenwel zoek. Hoewel iedereen zegt dat het aanbod van het openbaar vervoer moet worden verbeterd, stellen we vast dat er heel wat tegenwind komt vanuit lokale en gewestelijke hoek, zodra er concrete maatregelen worden voorgesteld.

De enige uitzondering is de metro. Iedereen weet dat die onbetaalbaar is, maar dat neemt niet weg

Cela donne lieu à des interprétations statistiques tout à fait curieuses, notamment de la part de M. De Bock, qui aime beaucoup manier les chiffres. Il nous dit en effet que la taxe de circulation actuelle coûte en moyenne 250 euros. Or, on sait très bien qu'une moyenne ne veut pas dire grand-chose. Il est d'ailleurs possible, M. De Bock, vous qui vous intéressez beaucoup aux chiffres, de produire des chiffres plus intelligents, plus subtils et plus nuancés. La médiane, par exemple.

M. Emmanuel De Bock.- Je veux bien que vous critiquiez mes chiffres, mais alors donnez les vôtres.

Mme la présidente.- M. De Bock, nous discutons dans le cadre d'une interpellation. Vous aurez tout le temps de répliquer par la suite.

M. Yaron Pesztat.- La médiane, pour ceux qui l'ignorent, consiste à mettre de côté le percentile 25 et le percentile 75. Cela donne une image un peu plus crédible, intelligente, subtile et utilisable que la moyenne. Cela n'a aucun sens de dire qu'une écotaxe kilométrique serait de deux à dix fois plus chère que la taxe de circulation actuelle moyenne.

Par ailleurs, les exemples que vous donnez démentent vos propres chiffres. Votre usager type qui parcourt la distance entre Uccle et la Grand-Place et qui paie, selon vos dires, 250 euros à l'heure actuelle et devra en payer demain 316 euros, ne paie pas deux fois plus cher ! L'analyse de vos chiffres démontre le côté farfelu de votre explication.

En l'occurrence, il est cependant important de comprendre que nous avons affaire à une expérience pilote destinée à tester un scénario sur la base d'un échantillon de la population, afin d'étudier comment celui-ci va se comporter. Généraliser, avant même le début de l'expérience pilote, en se servant de chiffres comme de moyennes, voire de médianes, pour comparer le prix actuel et le prix supposé de demain, relève d'une démarche qui n'a pas beaucoup de sens d'un point de vue scientifique.

Sur le fond, chaque fois que l'on parle de mobilité dans cette Région, nous sommes d'accord sur les constats, ce qui est déjà positif : il existe bel et bien un réel problème de mobilité, la ville est de

dat sommigen blijven dromen van een metronetwerk zoals in Parijs, Londen of New York.

De heer Emmanuel De Bock *(in het Frans).- Straks vertelt u ons nog dat we ons opnieuw met de koets moeten verplaatsen!*

Mevrouw de voorzitter.- Gelieve uw opmerkingen tijdens uw repliek te uiten, mijnheer De Bock.

De heer Yaron Pesztat *(in het Frans).- Het metronetwerk in Parijs is als een fijnmazig visnet. Wie zich in Parijs met de metro verplaatst, kan via elk station met hoogstens twee overstappen op zijn eindbestemming raken. Hetzelfde geldt voor de Londense metro, die een schema met twee concentrische cirkels, twee oost-westassen en twee noord-zuidassen heeft.*

Een dergelijk netwerk, dat het hele grondgebied bestrijkt, zal nooit mogelijk zijn in Brussel.

Mevrouw de voorzitter.- De interpellatie heeft betrekking op de kilometerheffing.

De heer Yaron Pesztat *(in het Frans).- Wij zijn het eens over de vaststellingen, maar niet over de oplossingen. Zelfs over de verbetering van het openbaar vervoer bestaat er geen consensus.*

plus en plus engorgée et il convient de remédier à ce problème.

Lorsqu'on aborde les solutions, le consensus est moins évident à atteindre. Même si tout le monde s'accorde à dire qu'il faut augmenter l'offre de transports en commun, force est de constater que lorsqu'on essaie concrètement de l'améliorer, c'est localement que le bât blesse ! On rencontre des résistances, tant au niveau local que régional, et M. De Lille en sait quelque chose !

Une exception toutefois : le métro. Tout le monde sait que ce transport est impayable, mais cela n'empêche pas certains beaux esprits de continuer à dire qu'un véritable réseau de métros tel qu'on le connaît à Paris, Londres ou New-York est nécessaire à Bruxelles.

Il suffit de prendre une carte du réseau de Paris...

M. Emmanuel De Bock.- M. Pesztat nous dira bientôt qu'il faut en revenir à la diligence !

Mme la présidente.- Vous ferez vos commentaires après, M. De Bock. Vous l'attaquerez comme bon vous semble dans votre réplique. D'ici là, laissez-nous écouter !

M. Yaron Pesztat.- Le métro parisien, qui se trouve à 300 kilomètres d'ici, est un réseau dont les mailles se croisent comme dans un véritable filet de pêche. Pour se rendre quelque part en métro à Paris, il n'est nul besoin d'anticiper : il suffit de descendre dans une station et de changer tout au plus deux fois pour arriver à destination. Dans le métro londonien, qui suit un autre schéma avec deux cercles concentriques, deux axes est-ouest, et deux axes nord-sud, c’est pareil. Le métro new-yorkais, par contre, n'est pas très efficace. Je ne vous le conseille pas.

Bref, un tel réseau, qui maille la totalité du territoire, vous ne l'aurez jamais à Bruxelles.

Mme la présidente.- L'interpellation ne portait pas sur la mobilité, mais sur la taxe kilométrique.

M. Yaron Pesztat.- Je voulais dire que nous sommes d'accord sur les constats, mais pas sur les solutions. Même sur l'amélioration des transports en commun, il n'y a pas de consensus. Et quand on

Zodra er concrete voorstellen worden gedaan om de autodruk in Brussel te verminderen, begint iedereen te steigeren!

Vaak wordt het argument aangehaald dat de mensen pas hun auto thuis zullen laten als het openbaar vervoer voldoende is uitgebouwd. Dat is echter niet meer dan een stijlfiguur om te verdoezelen dat men niet aan het gebruik van de auto wil raken.

Men wil geen stadstol of kilometerheffing invoeren, behalve de heer De Bock, die een stadstol wel ziet zitten, maar dan binnen een perimeter die voor problemen met de andere gewesten zal zorgen. Dat is evenwel zijn zorg niet, aangezien zijn partij de jongste staatshervorming niet mee heeft uitgetekend.

Voor Ecolo is het logisch dat het gebruik en niet het bezit van de wagen wordt belast. Dat principe wordt door alle Europese instanties verdedigd.

Een kilometerheffing zou eigenlijk op nationaal of zelfs op Europees niveau moeten worden ingevoerd, maar omdat er in België geen consensus bestaat, bestuderen wij de mogelijkheid om een dergelijk systeem in te voeren op schaal van het gewest of van de metropolitane gemeenschap. Het is in die context dat het proefproject plaatsvindt.

Het is nu wachten op de resultaten. Als we in Brussel al geen studies meer kunnen uitvoeren zonder dat er een storm van protest opsteekt, hoe moet het dan verder?

De burgers hebben massaal een petitie ondertekend, omdat ze het project niet goed hebben begrepen. Als politieke verantwoordelijken zijn wij wel in staat om de maatregel correct te interpreteren. Wij kunnen verder kijken dan de burgers en weten heel goed dat het systeem niet zal worden ingevoerd.

cherche à freiner la pression automobile sur Bruxelles, plus personne n'est d'accord !

Sauf le jour où l'offre de transports en commun sera suffisamment incitative pour que les gens abandonnent leur voiture... Mais on a bien compris que ce moment, aux yeux de ses défenseurs, n'arrivera jamais. C'est juste une figure de style pour justifier le fait qu'on ne veut pas toucher à l'usage de la voiture.

J'en reviens au sujet principal. On ne veut ni péage urbain, ni taxation au kilomètre parcouru. Sauf M. De Bock, qui est d'accord pour le péage urbain, mais sur un périmètre qui pose un problème de coexistence avec les autres entités. Ce problème n'intéresse cependant pas M. De Bock, puisque son parti n'est pas partie prenante de la réforme de l'État et s'inscrit dans un autre cadre institutionnel que le cadre actuel.

Que doit-on faire ? Voici le point de vue de mon parti.

Le développement d'un programme de taxation à l'usage en lieu et place de la taxation de la possession nous paraît rationnel. Ce principe est d'ailleurs défendu par toutes les instances européennes impliquées, qu'il s'agisse du Parlement européen, de la Commission européenne ou du Conseil des ministres.

Un tel système devrait idéalement être développé à l'échelon national, voire européen. Puisqu'il n'y a pas encore de consensus national en Belgique, on étudie la possibilité d'instaurer un tel système à l'échelle de la Région, voire de la zone métropolitaine, qui inclut Bruxelles et les deux provinces du Brabant.

Il s'agit d'une piste dans le cadre de laquelle on fait des expériences. On teste et on voit après ce que cela donne, pour ajuster ensuite. Si on ne peut plus mener en Région bruxelloise la moindre étude, ni le moindre test sans provoquer de levée de boucliers, que faire ?

Les habitants, les usagers, et les automobilistes n'ont pas compris le projet parce qu'il ne leur a pas été expliqué. Quant à nous, nous sommes des responsables politiques et nous avons la capacité d'interpréter correctement la mesure, Ce n'est pas le cas des pétitionnaires, qui en deux jours étaient

Mevrouw de voorzitter.- Ik pleit voor tolerantie en respect. De verontwaardiging krijgt soms de bovenhand, maar het blijft een debat. Laten we naar de antwoorden van de minister luisteren. Nadien is er nog tijd voor een repliek.

De heer De Lille heeft het woord.

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris *(in het Frans).- Dit debat is erg nuttig, want het kan ons helpen om de efficiëntste manier te vinden om het probleem aan te pakken.*

Op 9 september 2010 keurde de regering het Iris 2-plan goed. Dit plan omvatte onder meer een studie over de voor- en nadelen van een kilometerheffing en een zonale belasting in de Brusselse context. Die studie is net klaar.

Daarnaast heeft de Brusselse regering zich geëngageerd om tegen 2016 een kilometerheffing in te voeren voor vrachtwagens, samen met de andere gewesten. Op termijn moet dit systeem dan uitgebreid worden tot lichte voertuigen.

De grote verkeersdrukte in het Brussels Gewest heeft een enorme impact op de mobiliteit en daardoor ook op de economische, sociale en ecologische toestand. Een ander betalingssysteem voor de mobiliteit zou dit probleem kunnen

au nombre de 170.000 à protester contre la taxation kilométrique, parce qu'ils n'ont pas compris clairement l'enjeu de la mesure.

En qualité de responsables politiques, nous avons la capacité de mieux comprendre cet enjeu puisque nous sommes plongés en permanence dans ce bain politique. Nous pouvons nous prévaloir d'une formation acquise sur le terrain pour interpréter les chiffres, nous avons en outre la possibilité d'interpeller les ministres compétents pour y voir plus clair.

Il est de notre responsabilité de ne pas nous contenter d'emboiter le pas des citoyens qui n'ont pas bien compris la fonction du dispositif et qui ont signé massivement une pétition, de ne pas aller dans le même sens qu'eux voire plus loin, alors que nous savons parfaitement que ce système ne sera pas mis en place.

Mme la présidente.- Je plaide pour la tolérance et le respect de la tolérance de chacun. Il est regrettable que l'indignation tienne parfois lieu d'opinion. Il s'agit pourtant d'un débat réel. Écoutons les réponses du ministre. J'espère que chacun pourra répliquer et sera écouté.

La parole est à M. De Lille.

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- Le débat sur un autre système de paiement pour la mobilité est important, car il peut améliorer cette dernière ainsi que la situation économique et la qualité de vie en Région bruxelloise. Il est du devoir des responsables politiques d'analyser minutieusement les problèmes et d'envisager la manière dont les solutions proposées peuvent être appliquées le plus efficacement possible pour répondre aux attentes légitimes du public.

M. Cerexhe connaît bien les éléments que je vais vous rappeler, puisqu'il a participé à certaines décisions. En approuvant le Plan Iris 2 le 9 septembre 2010, le gouvernement a décidé que les options de tarification kilométrique et de taxe zonale pour la Région bruxelloise devaient être examinées. L'étude avait pour objectif d'identifier les avantages et les inconvénients de chaque système dans un contexte bruxellois. Elle vient d'être finalisée.

oplossen.

De autofiscaliteit houdt geen rekening met het gebruik van de wagen. Wie weinig rijdt, betaalt evenveel als wie veel rijdt. Als de autorijders wel zouden betalen voor het gebruik, per dag (stadstol) of per kilometer (kilometerheffing), zou dat hen stimuleren om minder te rijden.

Zij zouden dan beloond worden wanneer ze voor een ander vervoersmiddel kiezen. Natuurlijk moeten we daarbij ook rekening houden met neveneffecten. Daar moeten we dan oplossingen voor vinden. Op die manier kunnen we een rechtvaardige en sociale oplossing uitwerken, die Brussel aantrekkelijker maakt en voor een economische dynamiek zorgt.

Een alternatief betalingssysteem voor mobiliteit moet sociaal eerlijk zijn. De tarieven kunnen sociale correcties bevatten. Wie met een kleine wagen rijdt of minder vervuilt, moet minder betalen. Wie weinig of geen alternatieven heeft, moet ook weinig of niets betalen.

Dergelijke correctiemechanismen maken geen deel uit van de test die momenteel aan de gang is. Er nemen 1.000 mensen aan deel. Doel is om de resultaten van dit systeem te meten.

Een alternatief betalingssysteem voor mobiliteit moet ook het privéleven respecteren. De apparaten die de verplaatsingen van een voertuig registreren en de tarieven berekenen, mogen alleen het uiteindelijke resultaat doorgeven aan het centrale systeem. Dit systeem moet tot stand komen in overleg met de Commissie voor de Bescherming van de Persoonlijke Levenssfeer.

Als er een alternatief betalingssysteem wordt ingevoerd, moet dat met een duidelijk doel zijn. Onze eerste prioriteit is om de files te verminderen en de stad voor iedereen toegankelijk te maken. De tarieven kunnen dan ook variëren in functie van de verkeersdrukte (met lagere tarieven tijdens de daluren). Het lijkt me evident dat je tijdens het weekend, op vakantiedagen en 's nachts niet moet betalen. Het gaat immers niet om een bijkomende belasting, maar om een middel om de mobiliteit te beheren.

Het systeem moet ook rekening houden met de beschikbare alternatieven voor de wagen. Veel

En outre, le gouvernement bruxellois s'est engagé, avec les gouvernements wallon et flamand, à mettre en place une tarification kilométrique pour poids lourds à l'horizon 2016 et à mener ensemble un projet pilote pour les véhicules légers. Il est en outre prévu d'étendre le système des poids lourds aux véhicules légers.

Il importe de replacer les choses dans leur contexte. La Région bruxelloise, comme d'autres villes, est confrontée à un problème de congestion. Ce phénomène ralentit l'ensemble du système de mobilité et a un impact négatif considérable en termes économiques, sociaux et écologiques. Parmi toutes les solutions envisagées, il apparaît qu'un autre système de paiement pour la mobilité pourrait efficacement résoudre les problèmes de congestion et entraîner des effets positifs sur les plans économique, social et écologique.

La fiscalité automobile ne tient pas compte de l'utilisation qui est faite de la voiture. Les automobilistes qui roulent peu paient autant que ceux qui roulent beaucoup. Aucune incitation financière n'encourage une utilisation moindre de la voiture. Une telle incitation serait bien réelle si les usagers payaient par jour d'utilisation de leur véhicule - taxe urbaine - ou par kilomètre parcouru - tarification kilométrique.

Les automobilistes seraient récompensés chaque fois qu'ils décident d'utiliser un autre mode de transport que la voiture. Ceci explique brièvement le fonctionnement dudit autre système de paiement pour la mobilité. Nous devons évidemment faire attention aux éventuels effets non désirables lorsqu'un tel système est pris en considération. Une solution doit être prévue pour chaque éventuel effet non désirable. De cette manière, nous pouvons trouver une solution de mobilité qui soit équitable et sociale, et qui renforce le pouvoir d'attraction et le dynamisme économique de Bruxelles.

Un autre système de paiement pour la mobilité doit être socialement honnête. Des corrections sociales peuvent, à cet égard, être intégrées dans les tarifs. Il est logique que les personnes qui roulent dans une petite voiture et qui polluent moins paient moins. Il est également logique que les personnes qui n'ont pas ou peu d'alternatives, paient peu ou pas.

mensen hebben de petitie ondertekend omdat ze vrezen dat ze een kilometerheffing hun veel geld zal kosten terwijl ze geen alternatief hebben voor de wagen, maar zo werkt het niet. Wie rijdt waar er geen mobiliteitsproblemen zijn en geen alternatieven, zal niet hoeven te betalen.

Sommigen beweren dat we naast de kilometerheffing ook de belasting op het bezit van een wagen willen behouden en zo de mensen twee keer willen belasten, maar ook dat klopt niet. De overheden moeten naar een evenwicht zoeken om dit te voorkomen. Een hogere belastingopbrengst is niet het doel. Het kan echter ook niet zijn dat de situatie voor elke automobilist hetzelfde blijft, want dan komt er natuurlijk geen gedragswijziging.

Het proefproject rond de kilometerheffing kost 914.806,42 euro, inclusief btw.

Tout cela n'a pas été prévu dans le test qui est mené actuellement. Il porte sur 1.000 personnes, le but premier étant de mesurer l'impact et le résultat de l'utilisation d'un tel système. S'il est appliqué à toute la population, il faudra évidemment l'accompagner de systèmes de correction.

Un autre système de paiement pour la mobilité doit aussi respecter la vie privée. À cet égard, les on-board units (équipements installés dans le véhicule pour calculer les tarifs) peuvent uniquement transmettre le compte final au système central. Un tel système devra, dans tous les cas, être élaboré en concertation avec la Commission de la protection de la vie privée.

Un autre système de paiement pour la mobilité doit également être ciblé. L'objectif est de réduire les embouteillages, afin de garantir l'accessibilité de Bruxelles et la liberté de mouvement de chacun. Les tarifs peuvent, à cet égard, varier en fonction de la congestion, par exemple via un tarif réduit ou un tarif nul en heures creuses. Il me paraît évident d'appliquer un tarif nul pendant le week-end, la nuit et les jours de congé. Il ne s'agit pas d'une taxe supplémentaire, mais d'un moyen de gérer les problèmes de mobilité.

Ce système doit également tenir compte du nombre d'alternatives à la voiture disponibles. Il me semble donc logique d'appliquer un tarif réduit ou nul s'il n'existe que peu ou pas d'alternatives. C'est en partie pour cette raison que beaucoup de personnes ont signé la pétition : certains médias ont prétendu que si le conducteur venait du fin fond des Ardennes, il serait taxé pour chaque kilomètre parcouru. Ce n'est évidemment pas de cette manière que cela fonctionne. Si le conducteur se déplace dans des endroits où il n'y a ni problèmes de mobilité, ni alternatives, il n'y a pas de raison de le taxer.

Enfin, ce nouveau système de paiement pour la mobilité est également idéal d'un point de vue fiscal. Il provoque tous les effets souhaités dans l'objectif de réduction des embouteillages et répond à toutes les conditions, sans créer de nouvelle taxe.

Sur ce plan, je pense que certains observateurs analysent à nouveau cette proposition sur la base d'intentions prêtées à tort au gouvernement. J'ai beaucoup entendu dans les débats que si nous

De heer Emmanuel De Bock *(in het Frans).- Dat slaat op de kilometerheffing?*

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris *(in het Frans).- Dit zijn de kosten voor het huidige proefproject in samenwerking met de andere gewesten. De drie gewesten hebben de studie toevertrouwd aan het consortium Move-it, geleid door PwC. De Brusselse bijdrage is ongeveer 121.000 euro of ongeveer 13% van het totaal.*

De Brusselse studie, over de stadstol, maar ook over andere tariefvormen, werd in 2011 toegewezen aan Stratec voor 229.457 euro, inclusief btw.

Deze twee studies zijn complementair. Het proefproject van de drie gewesten peilt naar de impact van een kilometerheffing in de GEN-zone op het gedrag van de proefpersonen. De Brusselse studie simuleert, op basis van modellen, de effecten van een kilometerheffing en een stadstol op de mobiliteit, het leefmilieu en de financiële inkomsten.

Mijnheer De Bock, u maakt berekeningen op basis van een kilometerheffing. Nochtans verkiest uw partij een stadstol, hoewel die in de meeste gevallen duurder uitvalt. Ik begrijp dus niet waarom u het systeem aanvalt.

annoncions la suppression de la taxe de possession ou profit de la taxe au kilomètre, il s'agissait d'un leurre et qu'au bout du compte, notre intention était de conserver l'ancienne taxe et d'y ajouter la nouvelle pour aboutir à un système de double taxation. C'est évidemment faux.

Les pouvoirs publics doivent bien entendu prendre l'engagement de trouver un équilibre et de ne pas instaurer une double taxation. Cela ne doit, en aucun cas, constituer une rentrée fiscale supplémentaire. Il est évident que nous ne pouvons pas garantir un statu quo pour chaque automobiliste, puisque le but est de les inciter à modifier leur comportement.

Il est logique d'étudier ce genre de système et d'options.

Le coût du projet pilote de tarification kilométrique est de 914.806,42 euros, TVA incluse.

M. Emmanuel De Bock.- C'est bien pour la taxe au kilomètre ?

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- C'est bien le projet pilote avec la Flandre et la Wallonie. Cette étude a été attribuée par les trois Régions au consortium Move-it, dirigé par PwC, via un appel d'offres général, avec la Région flamande comme secrétaire. La contribution de la Région bruxelloise s'élève à environ 121.000 euros, soit à peu près 13% du total.

L'étude bruxelloise, qui portait non seulement sur le péage urbain, mais aussi sur les différents systèmes de tarification, a été attribuée en 2011 à Stratec pour un montant de 229.457 euros TVA incluse. L'étude impliquait ici aussi un appel d'offres général.

Les deux études sont complémentaires. Le projet pilote des trois Régions dans la zone RER aborde seulement les effets comportementaux d'une tarification dans la zone RER sur les sujets de l'expérience. L'étude bruxelloise simule, à partir des modèles, les effets sur la mobilité, l'environnement et les rentrées financières d'une tarification au kilomètre, ainsi que d'une taxe zonale, comme à Londres.

Vous faites, M. De Bock, des calculs sur la base

(Opmerkingen van de heer Cerexhe)

Het cdH van zijn kant beweert altijd voorstander te zijn van belastingen op het gebruik in plaats van op het bezit van een wagen. Waarom verzet de heer Cerexhe zich dan tegen een stadstol of een kilometerheffing?

Driekwart van de kosten van het proefproject over de kilometerheffing betroffen de test- en de uitvoeringsfase. De rest is gespendeerd aan de voorbereiding.

De deelnemers ondertekenden een verklaring waarin staat dat ze hun verplaatsingsgegevens gedurende de testfase ter beschikking stellen van Move-it. Uiteraard zullen de gewesten geen gepersonaliseerde gegevens publiceren van de test, maar alleen collectieve gegevens over het verplaatsingsgedrag en de evolutie daarvan.

Als een kilometerheffing definitief ingevoerd wordt, zal het respect voor de persoonlijke levenssfeer de nodige aandacht krijgen. Het zal mogelijk zijn om occasionele gebruikers, zoals buitenlanders, op te nemen in het systeem.

Mijnheer De Bock, uw berekeningen zijn gebaseerd op de tarieven uit het proefproject, maar dat worden niet noodzakelijk de definitieve tarieven.

Om de test overzichtelijk te houden, geldt hetzelfde tarief ongeacht de milieuprestaties van de wagen. In het definitieve systeem zou dat anders zijn.

Om intelligente betalingssystemen te kunnen invoeren, is het cruciaal dat er wordt gewerkt aan alternatieven voor de wagen en aan een verruiming van het openbaarvervoeraanbod. In Londen ging de invoering van de stadstol bijvoorbeeld gepaard met de komst van 350 nieuwe bussen.

Volgens de studie van Stratec zou 95% van de automobilisten die bereid zijn van vervoerswijze te veranderen, voor de trein kiezen. De uitbouw van het GEN is dus essentieel. Het GEN is immers bedoeld om korte verplaatsingen met de trein te stimuleren ten koste van de auto. De combinatie met een kilometerheffing zou erg efficiënt zijn.

Momenteel zijn er drie GEN-lijnen klaar, in de

d'une tarification au kilomètre. Cela me fait sourire, car dans la plupart des cas la tarification zonale coûte plus cher. Et votre parti y est quand même favorable ! Récemment, j'étais présent à un débat avec M. Clerfayt, qui déclarait que le FDF préférait la tarification zonale, plus rapide à mettre en place. Je ne comprends donc pas tout à fait les attaques contre le système, mais votre réponse m'éclairera sans doute.

(Remarques de M. Cerexhe)

J'ai aussi des questions pour le cdH, qui dit toujours être pour le glissement des taxes de la possession de la voiture vers l'utilisation de la voiture. Je ne vois pas très bien comment vous pensez faire en étant contre un péage ou une tarification au kilomètre. Mais vous allez sans doute m'expliquer votre position.

Les trois quarts du coût de l'étude du projet pilote sur la tarification au kilomètre mené par la Flandre, Bruxelles et la Wallonie sont affectés à la phase de test et à la phase d'exécution. Le quart restant est affecté à la phase de préparation, qui est désormais terminée.

Le projet pilote règle la question du respect de la vie privée via une déclaration des participants indiquant qu'ils acceptent de mettre à la disposition de la société Move-it leurs données de déplacement pendant la période du test, en vue de tarifier les déplacements. Les trois Régions ne publieront évidemment pas de données personnalisées du test, mais uniquement des données agrégées sur les déplacements et l'évolution dans les comportements de déplacement de la population participant au test.

Dans le cas d'un système définitif de tarification au kilomètre, l'utilisation de l'on-board unit est principalement examinée pour répondre à la question du respect de la vie privée. Dans un système de tarification kilométrique, les usagers occasionnels, comme les étrangers, pourraient aussi être inclus dans le système.

Vous vous êtes basé sur le système de tarification du projet pilote pour les véhicules légers pour réaliser votre calcul. Je pense que ces conclusions sont prématurées, car les tarifs du projet pilote ne reflètent pas nécessairement les éventuels futurs tarifs.

richting van Halle, Mechelen en Leuven. De Desiro-treinstellen zijn er al, maar om een of andere reden neemt de NMBS ze nog niet in dienst. Dat moet de eerste prioriteit zijn.

De vermindering van het aantal afgelegde kilometers wordt berekend via het simulatiemodel Iris 2, dat de afgelegde kilometers en het aantal chauffeurs in de GEN-zone bekijkt. Met de sociaal-economische profielen van de chauffeurs houdt dat model geen rekening.

De verhoging van het aantal NMBS-reizigers komt doordat de studie rekening houdt met een volledig operationeel GEN tegen 2018, waar ik nog steeds naar streef.

We hebben de kilometerheffing niet alleen voor het Brussels Gewest bestudeerd, maar ook voor de volledige GEN-zone. Ik ben niet tegen een systeem met tarievenzones. Volgens de studieresultaten is de impact van een stadstol ongeveer dezelfde als die van een kilometerheffing. Maar aangezien de kilometerheffing voor de hele GEN-zone geldt, heeft ze een grotere impact dan een stadstol die enkel voor het Brussels Gewest geldt. Wij streven naar een systeem met een zo groot mogelijke positieve impact. Bovendien is een kilometer-heffing ook geschikter om bedrijfs- en stadsvlucht te vermijden, want de GEN-zone strekt zich uit in een straal van 30 kilometer rond Brussel.

Een aantal economische instanties hebben hun standpunt geuit. Brussels Enterprises Commerce and Industry (BECI) heeft een witboek voorgesteld waarin het voor een kilometerheffing pleit. Ook Febiac, Touring enzovoort zijn voorstanders van het systeem.

Bovendien zijn vrijwel alle politieke partijen voorstander van een kilometerheffing.

Pour des raisons de simplification du texte et de communication aux participants, nous n'avons pas différencié les tarifs en fonction des caractéristiques environnementales des véhicules. Cela pourrait toutefois être prévu dans le cadre d'un système réel de tarification kilométrique, supprimant ainsi le problème que vous avez mentionné.

L'aménagement des alternatives, notamment les transports publics, est l'une des conditions annexes cruciales pour l'introduction de péages routiers intelligents. L'instauration réussie de ce type de péages a toujours été liée à une forte augmentation de l'offre de transports publics.

À Londres, par exemple, 350 bus ont été ajoutés au service le premier jour de l'instauration de la taxe zonale. Il est évident que si nous choisissons un autre mode de paiement pour la mobilité, Bruxelles devra également accueillir des transports publics supplémentaires.

Les études de Stratec indiquent que 95% des automobilistes qui décident de changer de type de transport, passent de la voiture à l'offre de la SNCB. À cet égard, la mise en marche du RER est essentielle. L'objectif de ce service a toujours été de proposer un maximum de déplacements de proximité par le train. Cette étude confirme seulement que la combinaison RER/tarification kilométrique fonctionnerait efficacement.

Je tiens à rappeler que trois lignes RER sont actuellement prêtes. Il s'agit de celles vers Hal, Malines et Louvain. Les trains Desiro sont livrés et roulent déjà, mais pour une raison ou l'autre, la SNCB ne les met pas encore en service. Cela doit être la première priorité.

Le calcul de réduction des kilomètres parcourus est effectué via le modèle de simulation d'Iris 2. On y examine les kilomètres parcourus et le nombre de conducteurs dans la zone RER. Les caractéristiques socio-économiques des conducteurs ne sont toutefois pas discernées dans ce modèle.

L'augmentation du nombre de voyageurs pour la SNCB est due au fait que nous tenons compte dans l'étude d'un réseau RER pleinement opérationnel à l'horizon 2018. Je continue à l'appeler de mes vœux et vous remercie de vous joindre aux efforts

du gouvernement en relayant nos préoccupations au niveau fédéral également.

Une tarification kilométrique a été étudiée pour l'ensemble de la zone RER, et pas seulement dans les limites des frontières bruxelloises. En ce qui me concerne, je ne suis pas contre un système de tarification zonale. Dans notre étude, on constate cependant que l'effet à l'intérieur de Bruxelles est similaire tant dans le cadre d'un péage urbain à Bruxelles et que dans celui d'un système de taxation kilométrique.

Cela signifie que l'impact de la tarification au kilomètre est plus large, car il a également un impact sur l'ensemble de la zone RER, alors que le péage urbain n'a un impact que sur Bruxelles. Notre objectif est de mettre en place une mesure dont les effets positifs soient les plus larges possibles. De plus, la taxation kilométrique a non seulement une influence plus importante sur la qualité de l'air, mais permet aussi d'éviter le problème d'un départ potentiel des entreprises en cas de péage urbain. Rappelons que la zone RER s'étend dans un rayon de 30 kilomètres autour de Bruxelles.

Certains partenaires économiques se sont en effet exprimés sur la question. Brussels Enterprises Commerce and Industry (BECI) a produit son livre blanc, dans lequel il précise être demandeur d'un système de tarification au kilomètre. La Fédération belge de l'industrie automobile et du cycle (Febiac) a exprimé à plusieurs reprises dans la presse sa volonté d'instaurer ce nouveau mode de taxation. Touring, même à l'issue de toutes les discussions de fond, a continué à défendre ce système dans les médias. J'ai rencontré cet après-midi la porte-parole de l'Union professionnelle du transport par route (UPTR). Elle s'est également exprimée en faveur de la tarification au kilomètre.

Par ailleurs, la lecture des programmes des différents partis politiques permet de constater qu'ils sont presque tous favorables à cette mesure.

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

Mme la présidente.- La parole est à M. De Bock.

De heer Emmanuel De Bock *(in het Frans).- De petitie tegen de kilometerheffing werd door 250.000 mensen ondertekend. Dat zijn er blijkbaar genoeg om de heer Cerexhe, die nog minister is*

M. Emmanuel De Bock.- J'ai essayé de souligner les mérites - malgré tout - du débat public que vous avez initié. Mon interpellation visait à rassurer l'assistance, puisqu'on inquiète les gens :

geweest in deze regering en toen wel degelijk achter het principe stond toen, de stuipen op het lijf te jagen.

U moet de mensen goed informeren. U hebt dat geprobeerd, maar het is niet gelukt. Mensen zijn bang voor verandering. U moet vermijden hen op stang te jagen met studies, als het niet zeker is dat de kilometerheffing of de stadstol er komt.

Het Brussels Gewest financiert 13% van de studie. Dat percentage geeft een idee van de toekomstige verdeling van opbrengsten onder de drie gewesten. Er was ooit sprake van een wegenvignet, maar daar spreekt niemand nog over.

De 1.200 deelnemers aan het proefproject moesten een document ondertekenen waarbij ze afstand deden van een aantal rechten inzake de bescherming van de persoonlijke levenssfeer. Zullen alle automobilisten dat in de toekomst moeten doen?

Ook u zegt dat een kilometerheffing veel te duur is en dat ze moet worden bijgestuurd. Het kan immers niet de bedoeling zijn om tersluiks de belastingen te verhogen. De mensen weten maar al te goed dat de schatkist leeg is en dat er geen geld is om zomaar 350 extra bussen in te leggen. Daardoor ontstaat de indruk dat de kilometer-heffing eenvoudigweg bedoeld is om de belastingen te verhogen.

Het is belangrijk dat u goed communiceert over het dossier en duidelijk maakt dat de kilometer-heffing nog zal worden bijgestuurd.

Als ik zeg dat wie een jaar lang van Ukkel naar de Brusselse Grote Markt pendelt, een kilometer-heffing van 316 euro per jaar zal moeten betalen, vertel ik er niet eens bij dat automobilisten hun wagen niet alleen gebruiken om naar het werk te rijden. De uiteindelijke rekening zal dus nog duurder uitvallen.

Ook u zegt dat het aanbod van openbaar vervoer moet stijgen. Ik weet dat de heer Pesztat het niet met me eens is, maar mijn fractie vindt het noodzakelijk om het metronetwerk uit te breiden en het GEN te realiseren.

Het Brussels Gewest krijgt zeer veel pendelverkeer te slikken. Lijdzaam toekijken in afwachting van de

250.000 personnes ont signé cette pétition ! Cela fait très peur à M. Cerexhe, qui était au gouvernement et soutenait ce mécanisme lorsque le principe de l'étude a été voté.

Il faut bien expliquer les choses. Vous avez essayé de le faire, mais cela n'a pas marché : sans doute faut-il recommencer. Les gens ont très peur, peut-être du changement, mais il ne faut pas, pour le plaisir de faire des études, laisser s'installer un climat morose dans un débat fondamental.

Je vous remercie donc pour ces réponses très complètes. La clé de 13% est un bon indicateur pour le futur, lorsqu'il faudra répartir la manne entre les trois Régions. Cela arrivera si un accord intervient un jour, mais rappelez-vous de la vignette automobile : on n'en parle plus ! Ce n'est pas la peine d'effrayer les gens si c'est finalement pour ne rien faire.

Concernant le respect de la vie privée, j'entends que les 1.200 utilisateurs ont tous dû signer une forme de décharge. Sera-ce le cas, demain, pour tous les utilisateurs ? Comment allez-vous résoudre ce problème ?

Vous rejoignez, concernant les tarifs, l'analyse que j'ai faite sur la base de mes simulations. Celles-ci montrent un coût centimes/kilomètre trop élevé, qu'il faudra ajuster à la baisse pour obtenir un vrai glissement de la fiscalité, plus cohérent avec l'usage. En effet, il faut éviter une taxe complémentaire déguisée !

Les gens se rendent bien compte que les caisses sont vides et que l'on ne mettra pas en service 350 bus supplémentaires sans que cela coûte de l'argent : ils ont donc l'impression que, par rapport au système actuel, il s'agira, quoi que l'on envisage, d'une forme de double taxation ou de surtaxation.

Cela explique l'effort de communication à faire et la nécessité de bien préciser que les neuf centimes évoqués seront peut-être revus à la baisse.

Tous les journaux ont mentionné les mêmes exemples, que j'ai également cités. M. Pesztat n'est pas d'accord, soit. Lorsque je cite le montant 316 euros pour le trajet entre Uccle et la Grand-Place, il est bien évident que les usagers ne font pas que l'aller-retour entre le domicile et le travail.

verkiezingen of om het samenwerkingsakkoord met de andere gewesten tegen te werken, is geen optie.

Het FDF pleit al jaren voor andere oplossingen, zoals een intelligente stadstol of het verhogen van de accijnzen.

Vijftien jaar geleden al stelde de heer Gosuin voor om een systeem in te voeren waarbij enkel milieuvriendelijke auto's, die herkenbaar zouden zijn door een blauwe sticker, de straat op mogen in geval van een vervuilingspiek. Op die manier worden vervuilende auto's geweerd. Sommige partijen verzetten zich tegen die oplossing met het argument dat arme mensen vaak met oude, vervuilende wagens rijden.

De waarheid is echter anders. Vooral bewoners van gemeenten die aan de gewestgrens liggen, worden door het systeem benadeeld. Uit de studies van Stratec blijkt immers dat de files steeds langer duren en dat de voornoemde gemeenten voortdurend met geluidsoverlast en vervuiling kampen. De passieve houding van de regering is onaanvaardbaar.

U moet meer en beter communiceren en werk maken van beter openbaar vervoer. Nieuwe opbrengsten moeten volledig daarin worden geïnvesteerd.

Mevrouw Dupuis zegt dat ze nu vlotter met het openbaar vervoer reist dan tien jaar geleden. Mijn ervaring is echter dat het vandaag meer tijd vergt om als Brusselaar met het openbaar vervoer te gaan werken dan indien men dertig kilometer buiten Brussel woont en de trein neemt.

Het is dan ook niet verwonderlijk dat mensen met een bedrijfswagen buiten het Brussels Gewest gaan wonen, waar de huizenprijzen en de belastingen lager zijn en ze vlot de trein naar Brussel kunnen nemen. In sommige wijken moet je heel vaak overstappen als je het openbaar vervoer wilt nemen.

Overigens ben ik bijvoorbeeld helemaal niet tegen eigen trambeddingen, maar ik stel me wel de vraag welk nut die hebben als er amper trams rijden en auto's achter de trams in de file staan.

Dat is de ervaring van mensen die op de Alsembergsesteenweg een overvolle tram nemen.

Ils font, dans l'année, d'autres déplacements, ce qui va alourdir leur facture. Peut-être réfléchiront-ils, dans le cadre d'une tarification au kilomètre, aux déplacements effectués et aux modes de transport alternatifs existants.

Concernant les alternatives, vous me rejoignez, puisque vous dites que cela ne pourra pas se faire sans une offre complémentaire. D'ailleurs, dans les pays qui appliquent cette tarification, c'est le choix qui a été fait. Certes, M. Pesztat n'est pas d'accord de promouvoir le métro et le RER mais, pour nous, c'est fondamental.

Le constat est le suivant : la Région bruxelloise est traversée continuellement par des navetteurs. Ne rien faire, surtout pour ne pas déplaire à la veille des élections ou dénoncer l'accord signé entre les trois Régions, comme l'a fait M. Lutgen, c'est encore plus incohérent.

Nous nous situons plutôt dans la nuance. Vous avez cité M. Clerfayt et la préférence du FDF pour la tarification zonale. Nous réfléchissons depuis plusieurs années à des systèmes alternatifs, comme un système de péage urbain intelligent ou une tarification au kilomètre que l'on pourrait déjà appliquer au niveau fédéral via l'augmentation des accises au kilomètre.

Il y a quinze ans, par le biais de M. Gosuin, nous avions également proposé un système de pastille bleue. En termes de pollution, on pourrait très bien pénaliser davantage les voitures les plus polluantes qui pénètrent dans la Région, et ce système pourrait prendre cet aspect en compte. Mais certains partis refusent cette option, avançant l'argument que ce sont les plus pauvres qui possèdent les véhicules les plus polluants.

Pourtant, ce débat opposant les riches et les pauvres n'a pas lieu d'être ! En effet, la réalité est la suivante : ce sont les personnes qui vivent aux abords de Bruxelles, notamment dans les communes de la seconde couronne, qui ont le plus à pâtir de la situation actuelle. Les études de Stratec démontrent que les plages d'embouteillage le matin et le soir sont de plus en plus étendues, et que ces communes doivent faire face presque en permanence à des flots de bruit et de pollution, ce qui n'est pas supportable. Le statu quo entretenu par certaines personnes qui siègent au gouvernement et qui défendent une position

Mevrouw de voorzitter.- Ik dacht dat u in de buurt van het treinstation Moensberg woonde.

De heer Emmanuel De Bock *(in het Frans).- Ja, maar daar kan ik geen trein naar Brussel-Centraal nemen. Eigenlijk zou het voor mij eenvoudiger zijn om de trein te nemen in het Vlaamse Linkebeek,*

contraire lorsqu'elles n'y sont plus ou lorsqu'elles sont interrogées n'est plus tolérable.

Je vous incite donc à communiquer davantage, de façon plus juste, et surtout à mettre en place un système de transports publics bénéficiant à 100% d'un transfert des futures recettes. On ne peut envisager un quelconque système de tarification sans dédier l'ensemble des moyens aux transports publics et à leur amélioration.

C'est là que réside le véritable enjeu, surtout dans les communes où l'on rencontre le plus de difficultés. Je me réjouis de savoir que Mme la présidente prend le tram plus facilement qu'il y a dix ans. Lorsque j'étais petit, j'habitais non loin de chez elle. Depuis, j'ai déménagé et, tout en restant en Région bruxelloise, je dois constater que je mettrais moins de temps à venir travailler si j'habitais à trente kilomètres de la Région bruxelloise et si je prenais le train.

Je peux donc comprendre qu'il est plus avantageux, pour des personnes disposant d'un véhicule de société, d'aller vivre en dehors de notre Région, car le foncier y est plus abordable, les taxes y sont moindres et elles ont la possibilité de se rendre à Bruxelles en train. Par ailleurs, il est parfois plus pratique, dans certains quartiers, d'éviter les transports en commun, car les ruptures de charge restent trop importantes.

Je ne suis pas le seul à habiter une commune confrontée à cette situation. Pourtant, je ne suis pas opposé aux aménagements publics, même si je considère que certains posent question. Je pense aux sites propres aménagés alors qu'il n'y a presque pas de trams qui passent, aux voitures bloquées derrière des trams, ou l'inverse, comme c'est souvent le cas dans la chaussée d'Alsemberg, à Forest ou à Uccle.

Or, telle est la réalité subie par les citoyens qui empruntent des transports en commun, d'ailleurs souvent bondés.

Mme la présidente.- N'habitez-vous pas près de la station Moensberg ?

M. Emmanuel De Bock.- Oui, mais cette ligne ne me conduit pas au parlement bruxellois. La solution la plus simple pour moi consisterait à transiter par la gare de Linkebeek, laquelle se

maar helaas bestaat er nog geen uniek tarievensysteem...

(Rumoer)

Na 20 uur rijden er trouwens helemaal geen treinen meer.

Mevrouw de voorzitter.- De heer Cerexhe heeft het woord.

De heer Benoît Cerexhe *(in het Frans).- Wij zijn het inderdaad niet eens over de oplossingen, maar die meningsverschillen verrijken het politiek debat! Het gaat bovendien niet om een tegenstelling tussen visionaire en reactionaire geesten.*

Mijnheer Pesztat, u pleit voor een belasting op het autogebruik. Dat standpunt is verdedigbaar, maar we zitten in dezelfde meerderheid en moeten het regeerakkoord respecteren.

Mijnheer De Lille, het is interessant om te zien hoe uw standpunt is geëvolueerd. Misschien heb ik u indertijd slecht begrepen toen u voorstelde om een stadstol of een kilometerheffing in te voeren om het Brussels Gewest te herfinancieren. Vandaag zegt u dat die maatregel Brussel geen bijkomende middelen zal opleveren. U hebt het zelfs over een nuloperatie, waarbij de verkeersbelasting en de kilometerheffing elkaar compenseren. Dat is een positieve evolutie, aangezien u met de belasting op het autogebruik niet langer een herfinancieringsdoelstelling dan wel een mobiliteitsdoelstelling nastreeft.

De heer Pesztat verwijt de tegenstanders van de kilometerheffing dat ze steeds opnieuw beweren dat er geen alternatief is.

Dat is de nochtans de waarheid! Hoe kan iemand zich bijvoorbeeld van Sint-Pieters-Woluwe naar Ukkel verplaatsen?

trouve en territoire flamand. Et, malheureusement, il n'existe toujours pas de tarification unique...

(Rumeurs)

En outre, aucun train ne circule après 20 heures.

Mme la présidente.- La parole est à M. Cerexhe.

M. Benoît Cerexhe.- Nous aurons certainement l'occasion de revenir sur ce débat dans les prochaines semaines, je tâcherai donc d'être bref. Certes, nous sommes d'accord sur les constats, mais nous ne parvenons pas à nous entendre en ce qui concerne les solutions.

C'est cette divergence qui fait la richesse du débat politique ! Il n'y a pas, d'un côté, les visionnaires, et les rétrogrades de l'autre.

M. Pesztat, je respecte votre position qui est tout à fait défendable, bien que je ne la partage pas. Mais nous faisons partie du même gouvernement et avons respecté sur toute la ligne l'accord de gouvernement que nous avions conclu. Vous disiez tout à l'heure être favorable à une taxation à l'usage de la voiture. J'en prends bonne note.

M. De Lille, l'évolution de votre opinion en la matière est intéressante. Sans doute avais-je mal compris lorsque vous aviez fait une présentation du péage urbain ou de la taxe kilométrique en avançant l'argument du refinancement de la Région bruxelloise. Toujours est-il qu'aujourd'hui, vous n'affirmez plus que cela apporterait des moyens complémentaires à Bruxelles. Vous exprimez plutôt que l'opération serait fiscalement neutre pour Bruxelles. Les pouvoirs publics doivent dès lors s'engager à mettre en place une compensation entre les montants de la taxe de circulation et de mise en circulation et ceux de la taxe au kilomètre ou du péage urbain.

Il y a là une évolution positive. Cette taxation à l'usage poursuit, selon vous, non un objectif de refinancement, mais un objectif de mobilité à Bruxelles. C'est à ce stade que je me désolidarise du raisonnement de M. Pesztat qui caricature les opposants à ce système de taxation. Il leur reproche de toujours dire qu'il n'y a pas d'alternative.

Mevrouw de voorzitter.- Via het station Brussel-Centraal.

De heer Benoît Cerexhe *(in het Frans).- Als je vergelijkt hoe lang dat traject duurt met de auto en met het openbaar vervoer, blijkt dat het openbaar vervoer geen geloofwaardige oplossing is. Pas wanneer dat wel zo is, zullen de gebruikers hun auto thuislaten. Er moet nog veel meer in het openbaar vervoer worden geïnvesteerd.*

De mobiliteitsproblematiek moet bovendien worden gezien in het kader van de metropolitane gemeenschap. De mobiliteitsproblemen in Brussel worden grotendeels veroorzaakt door het pendelverkeer. Het is samen met de andere gewesten dat wij naar oplossingen moeten zoeken.

- De incidenten zijn gesloten.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW GISÈLE MANDAILA

TOT DE HEER BRUNO DE LILLE, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET MOBILITEIT, OPENBAAR AMBT, GELIJKE KANSEN EN ADMINISTRATIEVE VEREENVOUDIGING,

betreffende "de toename van racisme in het Brussels Gewest".

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Mandaila heeft het woord.

Or, ce n'est pas vrai, M. Pesztat ! Habitant à Woluwe-Saint-Pierre, si je dois me rendre demain chez Mme Dupuis à Uccle, expliquez-moi comment je dois procéder.

Mme la présidente.- Via la gare de Bruxelles-Central.

M. Benoît Cerexhe.- Je veux bien effectuer ce trajet avec vous et comparer le temps qu'il prend en voiture et en transports en commun. Vous verrez que les transports publics, pour ce type de trajet, ne constituent pas une solution crédible. Si, demain, il y en a une, vous constaterez que les usagers opéreront ce changement modal. C'est ce que nous demandons et cela nécessitera des investissements encore plus massifs dans les transports en commun.

La politique de mobilité - et je vous rejoins sur ce point, M. De Lille - doit s'envisager dans le cadre d'une communauté métropolitaine et en collaboration avec les deux autres Régions. Les problèmes de mobilité que nous rencontrons à Bruxelles sont essentiellement liés aux navettes. C'est donc naturellement avec les deux autres Régions qu'il faudra chercher et trouver des solutions à l'engorgement de Bruxelles.

- Les incidents sont clos.

INTERPELLATION DE MME GISÈLE MANDAILA

À M. BRUNO DE LILLE, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ, DE LA FONCTION PUBLIQUE, DE L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DE LA SIMPLIFICATION ADMINISTRATIVE,

concernant "la montée du racisme en Région bruxelloise".

Mme la présidente.- La parole est à Mme Mandaila.

Mevrouw Gisèle Mandaila *(in het Frans).- Uit het rapport van het Interfederaal Centrum voor Gelijke Kansen en Bestrijding van Discriminatie en Racisme blijkt dat racisme een probleem blijft in Europa, in België en in het Brussels Gewest. Ook de Raad van Europa stelt vast dat het racisme in België toeneemt.*

In Brussel worden vooral bevolkingsgroepen met herkenbare fysieke kenmerken (zwarten, Arabieren, Turken, Indiërs en Pakistani) alsmaar vaker het slachtoffer van racisme, bijvoorbeeld bij het zoeken naar werk of een woning, aan de ingang van een nachtclub of een restaurant, maar ook op school of in het ziekenhuis. Sommige patiënten willen bijvoorbeeld niet door een zwarte arts worden behandeld. Ook politieagenten worden geconfronteerd met dit soort discriminatie.

Racisme vergroot de kloof tussen de gemeenschappen en schept een sfeer van onbehagen. Wij mogen die problemen niet onderschatten of banaliseren. Brussel heeft een jonge bevolking. Stigmatisering leidt tot frustratie.

In 2012 werden 1.576 daden van racisme aan het Centrum voor Gelijkheid van Kansen en voor Racismebestrijding gemeld. In 2013 zou het aantal meldingen nog hoger liggen.

De cijfers tonen duidelijk aan dat het racisme nog lang niet uitgeroeid is. Bovendien tonen ze maar een deel van de werkelijkheid, aangezien heel wat personen geen klacht indienen.

In tijden van economische crisis heeft men de neiging om een zondebok te zoeken. Het racisme is evenwel structureel, want het bestaat ook buiten de crisisperioden. Wij moeten dus structurele maatregelen nemen en een nultolerantie invoeren.

In de resolutie van 3 juni 2005 vraagt het parlement aan de regering om elke daad van onverdraagzaamheid, het aanzetten tot rassenhaat en alle vormen van antisemitisme onvoorwaardelijk te veroordelen.

Het gewest kan het racismeprobleem niet in zijn eentje oplossen. Daarvoor moet het samenwerken met de andere beleidsniveaus, de verenigingen en de onderwijsnetten.

Het gewest kan een rol spelen binnen zijn

Mme Gisèle Mandaila.- Je reviens sur ce sujet, car le rapport du Centre interfédéral pour l'égalité des chances et la lutte contre le racisme et les discriminations, tout comme les faits, montre malheureusement que le racisme persiste en Europe, dans notre pays et dans notre Région. Le rapport du Conseil de l'Europe a, quant à lui, épinglé la Belgique à propos de la montée du racisme.

Les discriminations racistes dont font l'objet les différentes populations sont en augmentation dans notre Région. Ces populations, qui diffèrent par leur apparence physique (Noirs, Arabes, Turcs, Indo-Pakistanais, etc.) sont de plus en plus exposées à des actes de racisme.

Ce constat s'applique à la location d'un logement, à l'entrée dans une boîte de nuit ou dans un restaurant ou à la recherche d'un emploi, mais également à l'école, à l'université ou aux hôpitaux. Certains patients refusent de s'y faire soigner par un médecin noir, par exemple. Mon beau-frère, qui répond à cette définition, en a fait l'expérience. Certains policiers sont aussi victimes du même genre de discrimination.

Ces actes sont de plus en plus inquiétants, car ils exacerbent le clivage entre les différentes communautés qui composent notre Région et créent un mal-être au sein de ces populations. Il ne faut donc pas les sous-estimer ou les banaliser, car ils représentent une bombe à retardement. Pourquoi ? Tout simplement parce que notre Région compte une population jeune, particulièrement frustrée, car particulièrement stigmatisée.

En outre, on entend souvent dire que la Belgique n'est pas raciste, mais que ce sont les discours qui le deviennent. Comment un discours pourrait-il être raciste sans que son auteur ne le soit ? Ce genre de confusion est pourtant acceptée, et c'est là que réside le danger.

En 2012, ce qui était encore le Centre pour l'égalité des chances et la lutte contre le racisme a dénombré 1.576 signalements d'actes de racisme. Ce chiffre aurait augmenté en 2013.

Le centre s'inquiétait déjà de ces chiffres alarmants, vu, en outre, que beaucoup de personnes ne portent pas plainte. Ces chiffres

bevoegdheden, bijvoorbeeld via de programma's rond sociale cohesie. Wat zijn de cijfers op dat vlak voor 2013?

De resolutie van 2005 vraagt onder meer om alle projecten te steunen die tot doel hebben racistische vooroordelen de kop in te drukken in scholen, verenigingen of andere ontmoetingsplaatsen. Op welke manier heeft de regering daaraan uitvoering gegeven?

Welke projecten rond etnisch-culturele minderheden en het samen leven kregen subsidies in 2013? Vond er een evaluatie van die projecten plaats? Wat waren de conclusies? Werden sommige projecten verlengd in 2014? Zijn er nog andere projecten gestart?

Werd het antiracismebeleid geëvalueerd? Wat zijn de resultaten? Welke maatregelen nam de regering om de situatie te verbeteren?

Het Waals Gewest heeft op gemeentelijk niveau gelijkekansenloketten ingevoerd, waar burgers klacht kunnen indienen en informatie kunnen inwinnen. Overweegt u een soortgelijk initiatief in het Brussels Gewest? Het is belangrijk om dicht bij de burgers te staan. Zij kennen niet altijd het Interfederaal Centrum voor Gelijke Kansen en Bestrijding van Discriminatie en Racisme en weten niet altijd dat zij klacht kunnen indienen.

démontrent très clairement que le racisme est toujours là et de manière plus virulente, surtout en cette période de crise économique où l'on a tendance à chercher un bouc émissaire, en l'occurrence l'étranger.

Le racisme est structurel, il existe même en dehors des périodes de crise. Il faut donc que les mesures soient structurelles, agir de manière forte, pratiquer la tolérance zéro.

La résolution du 3 juin 2005, adoptée par le parlement, demandait au gouvernement de condamner sans répit et inconditionnellement tout acte d'intolérance et d'incitation à la haine raciale et toutes les formes d'antisémitisme.

Il est vrai que notre Région ne pourra pas, à elle seule, circonscrire totalement le phénomène. Il faut que tous les niveaux de pouvoirs, les associations, l'enseignement, bref, que tous les acteurs concernés mènent cette lutte de manière permanente pour favoriser le vivre ensemble.

La Région peut jouer un rôle, là où elle possède des leviers, comme le programme de cohésion sociale. Disposez-vous de chiffres pour l'année 2013 ? J'ai essayé d'en obtenir, mais n'y suis pas arrivée.

La résolution de 2005 demandait, entre autres, d'appuyer les projets de déconstruction des préjugés racistes au sein des écoles, des associations et tout autre lieu d'échanges. Comment cela se passe-t-il concrètement ?

Un montant est alloué à des projets portant sur les minorités ethnoculturelles et le vivre ensemble. Quels projets de ce type ont-ils été financés en 2013 ? Une évaluation de ces projets a-t-elle été effectuée ? Quelles sont les conclusions de cette éventuelle évaluation ? Certains de ces projets seront-ils reconduits en 2014 ? Si oui, lesquels ? D'autres projets sont-ils en cours ?

Une évaluation des politiques urbaines en matière de racisme est-elle faite ? Si oui, quels sont les résultats de cette évaluation et quelles sont les mesures prises pour améliorer la situation ?

La Région wallonne a mis en place des cellules d'égalité des chances dans les communes pour permettre aux citoyens de porter plainte et les

Bespreking

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

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris *(in het Frans).- Het gelijkekansenbeleid wordt gestructureerd rond vijf thema's, waarvan etnische en culturele diversiteit er één is. De strijd tegen discriminatie wordt op meerdere fronten gevoerd. Er worden subsidierondes georganiseerd voor verenigingen die racisme bestrijden.*

Jaarlijks wordt er 700.000 euro uitgetrokken voor de bestrijding van discriminatie. Voor de bevordering van etnische en culturele diversiteit ontvingen Brusselse verenigingen in totaal 426.112 euro. Er werden 46 projecten gesubsidieerd: tentoonstellingen, workshops voor jongeren enzovoort.

De verenigingen kregen subsidies om projecten te organiseren. Na afloop van een project moet een vereniging een activiteitenrapport met een evaluatie opstellen.

In samenwerking met de minister-president verstrek ik ook subsidies aan de gemeenten. Het budget daarvoor bedroeg in totaal 118.000 euro. Daarvan werd 15.230 euro besteed aan projecten inzake racismebestrijding.

Een klein deel van de middelen dient voor de bestrijding van huiselijk geweld.

In juni 2012 werd een bewustmakingscampagne georganiseerd om mensen ertoe aan te sporen geweld, seksisme, racisme en homohaat te signaleren. De campagne werd opnieuw gevoerd van december 2012 tot februari 2013 en wordt in

informer des démarches à accomplir, le cas échéant. Ce modèle est-il étudié au sein de votre cabinet afin de le transposer dans notre Région ? Il est important de permettre aux citoyens d'avoir une telle cellule près de chez eux. En effet, beaucoup ne connaissent pas le Centre interfédéral pour l'égalité des chances et la lutte contre le racisme et les discriminations et savent pas qu'ils peuvent porter plainte.

Discussion

Mme la présidente.- La parole est à M. De Lille.

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- La politique d'égalité des chances s'articule autour de cinq thématiques, dont la diversité ethnoculturelle. La lutte contre les discriminations s'organise sur différents plans et le soutien au monde associatif est organisé par ronde de subsides.

Au total, 700.000 euros de budget sont prévus annuellement. En matière de diversité ethnoculturelle, 426.112 euros ont été octroyés à des associations sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. Au total, 46 projets ont été soutenus. Ceux-ci proposaient, à titre d'exemple, une exposition, des activités intergénérationnelles, des ateliers avec les jeunes sur la question du racisme, des ateliers de travail, des productions artistiques et visuelles, etc.

Les subsides sont octroyés aux associations pour l'organisation de projets. Après la clôture du projet, les associations remettent à l'administration un rapport d'activités qui contient une évaluation.

Au travers de la fonction de secrétaire d'État à l'Égalité des chances, j'octroie également, en collaboration avec le ministre-président, des subsides aux communes en la matière. Ainsi, au total, un budget de 118.000 euros fut alloué aux pouvoirs locaux, pour lesquels 15.230 euros ont été attribués à des projets de lutte contre le racisme.

Il est à noter qu'une petite partie du budget est consacrée à la lutte contre la violence faite aux femmes ou contre la violence interfamiliale. C'est

maart en april 2014 nog eens herhaald.

Jeugdhuizen en -verenigingen organiseerden allerlei projecten om jongeren te informeren over haatmisdaden. Daarvoor werd 95.588 euro uitgetrokken. De projecten zullen worden voorgesteld op 8 maart, naar aanleiding van het festival No Hate Crimes.

We zijn niet van plan om gemeentelijke cellen voor gelijke kansen op te richten in de gemeenten, zoals men in het Waals Gewest heeft gedaan. De situatie is hier immers anders. Brusselaars kunnen namelijk terecht bij het Interfederaal Centrum voor Gelijke Kansen en Bestrijding van Discriminatie en Racisme en andere instanties.

In samenwerking met de minister-president wil ik steun verstrekken aan schepenen en ambtenaren die zich bezighouden met gelijke kansen. Zo betrekken we de gemeenten bij het beleid. We zullen daarover contact houden met de Brusselse gemeenten.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Mandaila heeft het woord.

Mevrouw Gisèle Mandaila *(in het Frans).- U zegt dat de campagne in 2014 wordt herhaald in*

dans ce cadre que nous avons lancé notre appel à projets en la matière, une partie de ceux-ci étant liée à la lutte contre le racisme.

Parallèlement à ce soutien au monde associatif, une campagne de sensibilisation a été mise en place en juin 2012 autour du slogan "Ne soyez pas complice : signalez la violence, le sexisme, le racisme et l'homophobie", illustré par trois enfants.

L'objectif de cette campagne, diffusée à plusieurs reprises, était de sensibiliser les Bruxellois au phénomène spécifique des crimes de haine basés sur le sexisme, le racisme et l'homophobie, et de les encourager à signaler ces formes de violence. Reconduite en décembre 2012 jusqu'en février 2013, cette campagne sera également rééditée en mars et avril 2014 dans le centre de Bruxelles.

Dans le cadre de la campagne de 2013, les maisons de jeunes et les associations qui travaillent avec des jeunes ont développé de nombreux projets ayant pour objectif la sensibilisation aux crimes haineux basés sur le sexe, l'orientation sexuelle, l'identité de genre et l'origine ethnoculturelle, pour un budget 95.588 euros. Ces projets seront présentés le 8 mars lors du festival No Hate Crimes.

Nous n'envisageons pas d'installer des cellules communales pour l'égalité des chances comme en Région wallonne, car la situation n'est pas comparable à Bruxelles : la proximité avec les bureaux du Centre interfédéral pour l'égalité des chances et la lutte contre le racisme et les discriminations assure aux Bruxellois l'accessibilité à ses services. Le centre sera dès lors le point de contact régional.

En collaboration avec le ministre-président, nous avons prévu un soutien des échevinats pour l'égalité des chances. Il en va de même pour les fonctionnaires attachés à ces services. De cette manière, nos préoccupations en faveur de l'égalité des chances sont relayées au niveau local. Des contacts permanents sont assurés avec les différentes communes bruxelloises.

Mme la présidente.- La parole est à Mme Mandaila.

Mme Gisèle Mandaila.- Vous dites que vous allez rééditer en 2014 l'action relative au signalement

het centrum van Brussel. Waarom niet in andere wijken? Het Brussels Gewest is niet zo groot. Bovendien is racisme niet zozeer een probleem in Brussel-Stad, waar de bevolking erg gemengd is.

U richt zich niet op de echte racisten. Vaak zijn dat trouwens mensen die de metro niet nemen.

U overweegt niet om gemeentelijke cellen voor gelijke kansen op te richten omdat Brussel daarvoor te klein zou zijn. U verwijst naar de aanwezigheid van het Interfederaal Centrum voor Gelijke Kansen en Bestrijding van Discriminatie en Racisme.

Het is echter niet omdat dat centrum zich in Brussel bevindt, dat mensen ernaartoe gaan. Vaak weten ze niet eens dat het bestaat. Ik heb zelf eens een afspraak willen maken met dat centrum en kan u verzekeren dat het niet gemakkelijk is.

Als men gemeentelijke cellen zou oprichten, zouden mensen veel gemakkelijker een klacht indienen. Vaak voelen mensen zich geremd. Een beleid dat dicht bij de burger staat is het meest geschikt om het toenemende racisme te bestrijden.

Mensen weten vaak niet goed wat hun rechten zijn. Veel jongeren zijn gefrustreerd. Om te vermijden dat de situatie in Brussel uit de hand loopt, moet u iets voor hen doen.

- Het incident is gesloten.

des formes de racisme et ce, au centre de Bruxelles. Mais pourquoi pas ailleurs ? Bruxelles n'est pas très grande, mais la majorité des problèmes de racisme se situent dans d'autres communes, où le public ne côtoie guère les populations d'origine étrangère. Au centre-ville, il y a un mélange.

Bref, vous ne ciblez pas les vrais racistes. Ils sont ailleurs, pas forcément dans le métro : par exemple des personnes plus âgées, avec une autre mentalité. Il faut étendre l'action.

Vous ne pensez pas installer des cellules dans chaque commune, Bruxelles étant trop petite et le Centre interfédéral pour l'égalité des chances et la lutte contre le racisme et les discriminations, où l'on peut porter plainte, facile d'accès.

Mais la question n'est pas celle de l'accès physique et des trajets. Les gens n'ont pas forcément la possibilité de se rendre là-bas. Parfois, ils ne sont simplement pas au courant de l'existence du centre. J'ai moi-même essayé d'y prendre un rendez-vous et ce n'était pas évident.

Installer dans des communes, ou même au sein des administrations communales, des antennes spécifiques permettrait aux citoyens de porter plainte plus aisément. C'est en effet la barrière psychologique qui pose problème. Face à l'augmentation constante du racisme - j'en ai moi-même encore été victime samedi -, rien ne vaut la politique de proximité.

Les citoyens connaissent mal leurs droits. Les jeunes sont stigmatisés et leur frustration est grande. C'est avec ce public qu'il faut travailler aujourd'hui pour qu'il n'y ait pas, demain, d'explosion à Bruxelles.

- L'incident est clos.