



**PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT**

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

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

—————
**Commissie voor de Financiën
en de Algemene Zaken,**

**belast met de Begroting, het Openbaar
Ambt, de Externe Betrekkingen,
de Gelijke Kansen, de Biculturele
Aangelegenheden, het Imago van Brussel
en de Burgerparticipatie**

—————
**VERGADERING VAN
MAANDAG 30 SEPTEMBER 2019**

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

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

—————
**Commission des finances
et des affaires générales,**

**chargée du budget, de la fonction
publique, des relations extérieures,
de l'égalité des chances, des matières
biculturelles, de l'image de Bruxelles
et de la participation citoyenne**

—————
**RÉUNION DU
LUNDI 30 SEPTEMBRE 2019**

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 directie Verslaggeving. Van lange uiteenzettingen is de vertaling een samenvatting.

Publicatie uitgegeven door het
Brussels Hoofdstedelijk Parlement
Directie Verslaggeving
Tel. 02 549 68 02
E-mail criv@parlement.brussels

De verslagen kunnen geraadpleegd worden op
www.parlement.brussels

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 de la direction 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
E-mail : criv@parlement.brussels

Les comptes rendus peuvent être consultés à l'adresse
www.parlement.brussels

INHOUD

Interpellatie van mevrouw Céline Fremault 6

tot de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Territoriale Ontwikkeling en Stadsvernieuwing, Toerisme, de Promotie van het Imago van Brussel en Biculturele Zaken van Gewestelijk Belang,

betreffende "de invoering van een functie van verbindingsofficier tussen Franstaligen van het Waals en Brussels Gewest en van de Federatie Wallonië-Brussel".

Toegevoegde interpellatie van mevrouw Cielkje Van Achter,

betreffende "de functie van verbindingsofficier tussen het Brussels Gewest, Wallonië en de Franse Gemeenschap".

Bespreking – Sprekers:

Mevrouw Céline Fremault (cdH)

De heer Gilles Verstraeten (N-VA)

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)

De heer Rudi Vervoort, minister-president

Mondelinge vraag van mevrouw Bianca Debaets 14

aan de heer Sven Gatz, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt, de Promotie van Meertaligheid en van het Imago van Brussel,

betreffende "het taalgebruik in de fiscaliteit".

Mondelinge vraag van mevrouw Viviane Teitelbaum 19

SOMMAIRE

Interpellation de Mme Céline Fremault 6

à M. Rudi Vervoort, ministre-président du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé du développement territorial et de la rénovation urbaine, du tourisme, de la promotion de l'image de Bruxelles et du biculturel d'intérêt régional,

concernant "la création d'un poste d'agent de liaison entre francophones des Régions wallonne, bruxelloise et de la Fédération Wallonie-Bruxelles".

Interpellation jointe de Mme Cielkje Van Achter,

concernant "la fonction d'un agent de liaison entre la Région bruxelloise, la Wallonie et la Communauté française".

Discussion – Orateurs :

Mme Céline Fremault (cdH)

M. Gilles Verstraeten (N-VA)

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)

M. Rudi Vervoort, ministre-président

Question orale de Mme Bianca Debaets 14

à M. Sven Gatz, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des finances, du budget, de la fonction publique, de la promotion du multilinguisme et de l'image de Bruxelles,

concernant "l'emploi des langues dans le domaine de la fiscalité".

Question orale de Mme Viviane Teitelbaum 19

aan mevrouw Nawal Ben Hamou, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Huisvesting en Gelijke Kansen

betreffende "de inwerkingtreding van de ordonnantie over de gender mainstreaming".

Mondelinge vraag van mevrouw Viviane Teitelbaum 22

aan mevrouw Nawal Ben Hamou, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Huisvesting en Gelijke Kansen,

betreffende "de toekomst van de app 'Handen af! Stop seksisme'".

Interpellatie van de heer Christophe De Beukelaer 25

tot de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Territoriale Ontwikkeling en Stadsvernieuwing, Toerisme, de Promotie van het Imago van Brussel en Biculturele Zaken van Gewestelijk Belang,

tot mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

tot de heer Sven Gatz, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt, de Promotie van Meertaligheid en van het Imago van Brussel,

en tot de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,

betreffende "de kilometerheffing".

Toegevoegde interpellatie van de heer Emmanuel De Bock, 26

betreffende "het opgeven van de kilometerheffing in Wallonië en de alternatieve

à Mme Nawal Ben Hamou, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, en charge du logement et de l'égalité des chances,

concernant "la mise en œuvre de l'ordonnance gender mainstreaming".

Question orale de Mme Viviane Teitelbaum 22

à Mme Nawal Ben Hamou, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, en charge du logement et de l'égalité des chances,

concernant "l'avenir de l'application "Touche pas à ma pote"".

Interpellation de M. Christophe De Beukelaer 25

à M. Rudi Vervoort, ministre-président du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé du développement territorial et de la rénovation urbaine, du tourisme, de la promotion de l'image de Bruxelles et du biculturel d'intérêt régional,

à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,

à M. Sven Gatz, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des finances, du budget, de la fonction publique, de la promotion du multilinguisme et de l'image de Bruxelles,

et à M. Alain Maron, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la transition climatique, de l'environnement, de l'énergie et de la démocratie participative,

concernant "la taxe kilométrique".

Interpellation jointe de M. Emmanuel De Bock, 26

concernant "l'enterrement de la taxe kilométrique par la Wallonie et les plans

plannen om de luchtkwaliteit in Brussel te vrijwaren en de mobiliteit te verbeteren".

Toegevoegde interpellatie van mevrouw Alexia Bertrand, 26

betreffende "de toekomst van de kilometerheffing in Brussel".

Samengevoegde bespreking – Sprekers:

De heer Christophe De Beukelaer (cdH)

De heer Emmanuel De Bock (DéFI)

Mevrouw Alexia Bertrand (MR)

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)

De heer Petya Obolensky (PTB)

De heer Juan Benjumea Moreno (Groen)

De heer Ridouane Chahid (PS)

De heer John Pitseys (Ecolo)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

alternatifs pour préserver la qualité de l'air et améliorer la mobilité à Bruxelles".

Interpellation jointe de Mme Alexia Bertrand, 26

concernant "l'avenir de la taxe kilométrique à Bruxelles".

Discussion conjointe – Orateurs :

M. Christophe De Beukelaer (cdH)

M. Emmanuel De Bock (DéFI)

Mme Alexia Bertrand (MR)

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo)

M. Petya Obolensky (PTB)

M. Juan Benjumea Moreno (Groen)

M. Ridouane Chahid (PS)

M. John Pitseys (Ecolo)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

*Voorzitterschap: mevrouw Marie Lecocq, eerste ondervoorzitter.
Présidence : Mme Marie Lecocq, première vice-présidente.*

INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE FREMAULT

TOT DE HEER RUDI VERVOORT, MINISTER-PRESIDENT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET TERRITORIALE ONTWIKKELING EN STADSVERNIEUWING, TOERISME, DE PROMOTIE VAN HET IMAGO VAN BRUSSEL EN BICULTURELE ZAKEN VAN GEWESTELIJK BELANG,

betreffende "de invoering van een functie van verbindingsofficier tussen Franstaligen van het Waals en Brussels Gewest en van de Federatie Wallonië-Brussel".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER,

betreffende "de functie van verbindingsofficier tussen het Brussels Gewest, Wallonië en de Franse Gemeenschap".

Mevrouw de voorzitter.- Bij afwezigheid van mevrouw Cieltje Van Achter, die verontschuldigd is, wordt haar toegevoegde interpellatie geacht te zijn ingetrokken.

Mevrouw Céline Fremault (cdH) *(in het Frans).*- *De Franstalige krant L'Écho berichtte op 7 augustus 2019 over de invoering van een functie van verbindingsofficier tussen Franstaligen van het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de Federatie Wallonië-Brussel. Op zich vind ik het prijzenswaardig dat de banden tussen Franstaligen worden aangehaald, maar wie de kwestie nader bekijkt, ontwaart onder het glanzende laagje vernis een uiterst vaag en vormeloos institutioneel knutselwerk. In datzelfde persartikel erkent u dat de nieuwe functie nog definitief vorm moet krijgen.*

Sta me toe de gevolgde procedure in vraag te stellen. Is het niet passender om eerst

INTERPELLATION DE MME CÉLINE FREMAULT

À M. RUDI VERVOORT, MINISTRE-PRÉSIDENT DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL ET DE LA RÉNOVATION URBAINE, DU TOURISME, DE LA PROMOTION DE L'IMAGE DE BRUXELLES ET DU BICULTUREL D'INTÉRÊT RÉGIONAL,

concernant "la création d'un poste d'agent de liaison entre francophones des Régions wallonne, bruxelloise et de la Fédération Wallonie-Bruxelles".

INTERPELLATION JOINTE DE MME CIELTJE VAN ACHTER,

concernant "la fonction d'un agent de liaison entre la Région bruxelloise, la Wallonie et la Communauté française".

Mme la présidente.- En l'absence de Mme Cieltje Van Achter, excusée, son interpellation jointe est considérée comme retirée.

Mme Céline Fremault (cdH).- Le journal L'Écho du 7 août dernier révélait la création d'un poste d'agent de liaison entre francophones des Régions wallonne et bruxelloise et de la Fédération Wallonie-Bruxelles.

Au-delà de l'aspect louable du renforcement des liens entre les francophones de notre pays, auquel je suis particulièrement attachée, nous remarquons de façon relativement collective que lorsqu'on gratte le vernis, cette fonction ne ressemble plus qu'à un bricolage institutionnel aux contours extrêmement imprécis. Dans ce même article de presse, vous avez d'ailleurs vous-même reconnu que les contours de cette nouvelle fonction n'étaient

overeenstemming te bereiken over de inhoud en het nut van de functie en haar pas daarna in het leven te roepen? De burgers vragen een samenhangend, transparant en efficiënt beleid. Dit initiatief gaat duidelijk niet in de goede richting. Aan de Belgische institutionele lasagne voegt uw regering nog een laagje toe, mogelijk als gevolg van politiek gesjacher tussen de meerderheidspartijen.

Vragen daaromtrent in de Raad van de Franse Gemeenschapscommissie (PFB) zijn beantwoord door mevrouw Barbara Trachte, in haar hoedanigheid van minister-president belast met de beleidscoördinatie van het College. De vragen betroffen de relevantie van het project, de contacten voor de totstandbrenging van de functie en de adviesvragen aan gespecialiseerde personen.

Ik weet dat u daar bijzonder veel oog voor hebt. In eerdere gevallen, zoals de zaak van het aantal vertegenwoordigers op het Brussels grondgebied, hebt u eerst onderzoek verricht en dan pas beslissingen genomen.

Ik vroeg ook naar de details van de functie, de opdracht van de verbindingsofficier, de duur van zijn/haar ambtstermijn, de geplande functiebeoordeling, de instanties bij wie hij/zij ter verantwoording wordt geroepen, de toepassing van het subsidiariteitsbeginsel en het rechtskader voor de functie.

In haar antwoord wees mevrouw Trachte op talloze problemen. Ze onderstreepte dat het regeerakkoord geen melding maakt van samenwerking met de diensten van de verbindingsofficier. Als minister-president voegde ze er nog aan toe dat ze van plan was om met de regeringen van de andere deelstaten samen te werken tijdens gemeenschappelijke regeringsvergaderingen of interministeriële conferenties en dat dat kon volgens de bepalingen in de Waalse regeerverklaring die het Franstalige overleg wil vereenvoudigen.

Gisteren zei de heer Maron op televisie nog dat hij niet wist wat de rol van verbindingsofficier inhield. Toen de journalist hem erop wees dat het in het regeerakkoord stond, ontkende hij dat.

Volgens Ecolo was er op het einde van de onderhandelingen een akkoord over een vage functieomschrijving. Gelukkig blijven de

pas encore définitivement fixés. Nous étions alors début août.

Je me suis dès lors longuement interrogée sur le procédé utilisé : avant de créer une nouvelle fonction supplémentaire, ne serait-il pas plus opportun de s'entendre sur son contenu et sa réelle utilité ? À l'heure où les citoyens réclament du monde politique de la cohérence, de la transparence et de l'efficacité, cette décision ne va clairement pas dans la bonne direction. Nous avons l'impression que le gouvernement ne fait qu'ajouter une couche à la lasagne institutionnelle belge. Cette couche inutile peut s'apparenter à un marchandage politique entre formations de la majorité.

Divers éléments sont intervenus depuis lors. Des questions ont été posées au sein du Parlement francophone bruxellois, et Mme Barbara Trachte, qui est ministre-présidente en charge de la coordination de la politique du Collège, y a répondu. Il était notamment question de savoir si le projet était toujours d'actualité, si des contacts avaient été établis en rapport avec la création d'une telle fonction et si des personnes spécialisées en la matière étaient consultées sur ce point.

Je vous sais particulièrement attentif à ces éléments. Dans d'autres dossiers, notamment celui relatif au nombre de mandataires présents sur le territoire bruxellois, vous avez initié des études avant de prendre des décisions

J'ai par ailleurs posé des questions sur les détails de la fonction, la mission de l'agent de liaison, la durée de son mandat et l'évaluation prévue pour la fonction. Je voulais également savoir à qui cet agent de liaison devrait rendre des comptes et si le principe de subsidiarité serait appliqué. Enfin, je m'étais interrogée sur le cadre juridique de cette fonction.

Dans sa réponse, Mme Trachte a pointé de nombreux problèmes. Si elle a pris acte de l'existence de cette structure d'agent de liaison, elle a souligné que nous avons sûrement remarqué que l'accord de majorité ne faisait aucune mention d'une quelconque collaboration avec les services de cet agent de liaison. En sa qualité de ministre-présidente, elle a ajouté qu'elle comptait bien nouer les collaborations avec les gouvernements des

bevoegdheden van de ministers-presidenten gevrijwaard. De heer Maron zei ook nog dat hij rekende op de wijsheid van de heer Maingain om de functie zinvol in te vullen.

De Brusselse invulling van de functie is dus niet erg indrukwekkend. Wie er zin aan wil geven, moet de nodige contacten kunnen leggen. Aan Waalse zijde vielen er echter een heleboel verklaringen te horen die daartegen ingaan. De heer Borsus zei dat met de PS en Ecolo was overeengekomen dat er geen samenwerking zou komen met de verbindingsgagent. De regeerakkoorden in het Waals Gewest, de Federatie Wallonië-Brussel noch het Brussels Gewest maken er melding van. Ook bij de heer Jeholet, de minister-president van de Federatie Wallonië-Brussel viel geen ander geluid te horen.

Weet u inmiddels, ruim twee maanden na de pers aankondiging, al meer over deze inhoudsloze functie? Vertrouwt u de functie bepaling toe aan deskundigen?

Wilt u de functie nog altijd creëren? Met welk nut, wetende dat de andere overheden weigerachtig staan tegenover samenwerking met de gedoodverfde kandidaat?

De opdracht van de verbindingsgfunctionaris vereist een juridisch kader. Is er een samenwerkings-overeenkomst nodig? Wordt er een begroting opgesteld?

Vindt u het normaal dat een persoon wordt aangesteld nog vooraleer de functie-inhoud is bepaald? De rekrutering geschiedt logischerwijs toch nadien? Komt het besluit uitsluitend van de Brusselse regering of enkel van de Cocof? In dat geval begrijp ik de opmerkingen van mevrouw Trachte tijdens de plenaire vergadering van het PFB niet.

Hoog tijd voor meer duidelijkheid!

autres entités, sous la forme d'un gouvernement conjoint ou d'une conférence interministérielle, et que ces collaborations pourraient être entamées dans le cadre inscrit dans la déclaration de politique wallonne. Celui-ci envisage en effet de simplifier l'organe de concertation intrafrancophone, notamment en matière de santé et d'aide aux personnes. Elle a aussi indiqué avoir écrit à ses homologues bruxellois et non bruxellois de la Fédération Wallonie-Bruxelles et de la Région wallonne pour les inviter le 26 septembre. Je l'interrogerai à ce sujet.

Pas plus tard qu'hier, M. Maron, qui était invité sur un grand média audiovisuel, s'est interrogé sur le rôle de l'agent de liaison. Quand on lui a demandé ce que représentait cette fonction, il a répondu : "Personne ne sait encore très bien ce que cela veut dire. C'est un peu difficile." Il attribuait même la note de 5/10 à la fonction, "parce qu'on ne sait pas encore en quoi elle consiste". Lorsque le journaliste lui a répliqué que cela se trouvait dans son accord, M. Maron a répondu par la négative. Il a indiqué que des discussions avaient été menées entre formateurs en fin de négociations sur les mandats et sur les postes et que rien n'avait été écrit. Selon lui, les contours de la fonction n'étaient pas clairement définis.

Pour Ecolo, il y a eu un accord à la fin des négociations sur un poste aux contours encore imprécis. Des balises sont nécessaires et la fonction doit avoir un sens. On verra ce qui a été écrit dans la mission. Cela n'empiète pas sur les compétences des ministres-présidents, ce qui est heureux, car il s'agit aussi de respecter le contenu des textes. M. Maron a conclu en disant qu'il fallait voir si l'on arrivait à donner du sens à cette fonction. Il a ajouté qu'il comptait également sur la sagesse de M. Maingain pour essayer de lui donner ce sens.

Voilà pour le volet bruxellois. Vous l'admettrez, ce n'est guère brillant. Quand on a envie de faire sens dans une fonction, il faut pouvoir être accueilli et faire du lien là où c'est nécessaire. Au niveau de la Région wallonne, force est de constater que toute une série de déclarations ne vont pas dans ce sens. M. Borsus a déclaré qu'il a été convenu lors de négociations avec le PS et Ecolo de ne pas coopérer avec cette structure d'agent de liaison. D'ailleurs, l'accord de majorité de la Région wallonne et la Fédération Wallonie-Bruxelles n'en fait pas

mention, pas plus que celui de la Région bruxelloise. De même, M. Jeholet, ministre-président de la Fédération Wallonie-Bruxelles (PFWB), n'a pas dit autre chose non plus.

Plus de deux mois après l'annonce, par la presse, de la création de cette fonction dépourvue de corps et qui semble avoir été négociée en dernière minute, y voyez-vous plus clair ? La définition de cette fonction va-t-elle être confiée à des experts ?

Persistez-vous à vouloir créer ce poste, bien que nous n'ayons toujours aucune idée de ce qu'il recouvre ? Si oui, quelle pourrait être son utilité, les autres entités fédérées ne semblant pas enclines à travailler avec la personne pressentie pour l'occuper ?

Il est fondamental que la mission de l'agent de liaison bénéficie d'un cadre juridique. Un accord de coopération est-il nécessaire ? Un budget sera-t-il établi ?

Enfin, même si vous estimez la fonction nécessaire, est-il normal qu'une personne soit désignée avant que le contenu de ladite fonction ne soit établi ? La logique voudrait qu'on s'interroge sur la pertinence de celle-ci avant de passer à l'étape du recrutement. Cette décision dépend-elle du seul gouvernement bruxellois ou exclusivement de la Cocof, auquel cas je ne comprends plus les propos tenus par Mme Trachte lors de la séance plénière du Parlement francophone bruxellois ?

Après plus de deux mois, il est temps de faire un peu la clarté sur ce poste d'agent de liaison entre Régions bruxelloise et wallonne et la Fédération Wallonie-Bruxelles.

De heer Gilles Verstraeten (N-VA).- Bij haar aantreden kondigde de huidige bestuursploeg niet zonder enige trots de aanstelling aan van een verbindingsofficier tussen Brussel, Wallonië en de Franse Gemeenschap. In het RTL-programma "C'est pas tous les jours dimanche" van 8 september 2019 kwam deze functie aan bod.

De gelukkige die die taak op zich zou mogen nemen, was blijkbaar Olivier Maingain, de burgemeester van Sint-Lambrechts-Woluwe. Aan weerszijden van de taalgrens vroegen heel wat

M. Gilles Verstraeten (N-VA) (*en néerlandais*).- *Le 8 septembre, à l'émission "C'est pas tous les jours dimanche" sur RTL, il a été question de la fonction d'agent de liaison entre Bruxelles, la Wallonie et la Communauté française. C'est Olivier Maingain qui l'occuperait.*

Des deux côtés de la frontière linguistique, de nombreuses personnes se demandent ce que cette fonction apporte et si on ne jette pas l'argent des contribuables par la fenêtre.

mensen zich af wat de meerwaarde van die functie is en of ze geen verspilling van belastinggeld inhoudt.

Onlangs werd de Waalse regering in de steigers gezet. In het Waals regeerakkoord is geen sprake van een verbindingsofficier en MR-kopman Willy Borsus voegde daar nog fijntjes aan toe dat “er geen behoefte is aan dat soort bijkomende brol”.

Ik denk dat de heer Van Goidsenhoven het voorstel in de media ook al als een 'brol institutionnel' had bestempeld en mevrouw Fremault heeft die woorden net herhaald.

De verbindingsofficier zou zijn taak zagezegd kosteloos vervullen, maar de heer Maingain zou niettemin een kabinet met medewerkers krijgen.

Op zich is het mijn zorg niet hoe de Franstaligen zich organiseren en hun zaken oplossen, maar zodra hun uitspattingen het Brussels Gewest financieel dreigen te bezwaren, is het mijn plicht als volksvertegenwoordiger om daar vragen over te stellen.

De zaak begint ook steeds meer op een vaudeville te lijken. De voorzitter van de Franse Gemeenschapscommissie (Cocof), Barbara Trachte, zei tijdens de plenaire vergadering van de Cocof dat het verbinden van Franstalig Brussel en Wallonië binnen haar takenpakket valt en dat er dus geen sprake kan zijn van een aparte functie. Enkele dagen later beweerde de heer Maingain in een interview dan weer exact het tegenovergestelde, namelijk dat zijn functie wel degelijk bestaat.

Daarna trad de nieuwe minister-president van de Franse Gemeenschapsregering, Pierre-Yves Jeholet, zijn partijgenoot, de heer Borsus, bij toen hij, naar aanleiding van de feestdag van de Franse Gemeenschap, stelde dat er geen enkele dialoog zal komen met de heer Maingain. Hij beschreef die functie dan ook als een cadeautje van de socialisten.

Ondertussen weet niemand nog of die functie er komt. Het is een klein stukje komedie, dat tegelijkertijd ook iets tragisch heeft. De exacte invulling van de functie is hoe dan ook onduidelijk.

Heeft de functie een impact op de begroting van het Brussels Gewest? Zal er een kabinet worden

Par ailleurs, le récent accord de gouvernement wallon ne mentionne pas la fonction d'agent de liaison.

L'agent de liaison remplirait ses fonctions gratuitement, mais M. Maingain aurait un cabinet de collaborateurs.

En soi, la manière dont les francophones s'organisent ne me regarde pas, mais si leurs extravagances risquent de peser financièrement sur la Région bruxelloise, il est de mon devoir de poser des questions à ce propos.

Cela ressemble de plus en plus à un vaudeville. En séance plénière de la Commission communautaire française (Cocof), la présidente de la Cocof, Mme Trachte, a dit que la liaison entre la partie francophone de Bruxelles et la Wallonie faisait partie de ses tâches et qu'il ne pouvait donc pas être question d'une fonction séparée. Quelques jours plus tard, dans une interview, M. Maingain a prétendu le contraire, à savoir que sa fonction existait. Par ailleurs, à la fête de la Communauté française, le nouveau ministre-président du gouvernement de la Communauté française, M. Jeholet a dit qu'il n'y aurait pas de dialogue avec M Maingain et taxé cette fonction de petit cadeau des socialistes.

Entre temps, personne ne sait si cette fonction existera et son contenu est flou.

Cette fonction a-t-elle un impact sur le budget de la Région bruxelloise ? Bénéficiera-t-elle d'un cabinet payé avec des moyens régionaux ? Dans l'affirmative, qu'en pense le gouvernement bruxellois ?

Y aura-t-il un agent de liaison ? Quelles seront ses relations avec le gouvernement bruxellois ?

samengesteld dat betaald wordt met gewestelijke middelen? Zo ja, wat is het standpunt van de Brussels Hoofdstedelijke Regering?

Komt die verbindingsofficier er? Wat zal de relatie zijn tussen de Brusselse regering en de verbindingsofficier?

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (in het Frans).- *Ik heb de minister-president van de regering van de Franse Gemeenschapscommissie (Cocof), mevrouw Trachte, uitvoerig over deze functie geïnterpelleerd, die overigens al van naam is veranderd, namelijk van "verbindingsofficier" in "afgevaardigde voor de solidariteit tussen Brussel en Wallonië".*

Het debat over de vraag of de Cocof een dergelijke structuur financieel moet steunen, hoort hier niet thuis. Minister-president Trachte heeft evenwel geantwoord dat er op 26 september een vergadering tussen het Waals Gewest, het Brussels Gewest en de Federatie Wallonië-Brussel zou plaatsvinden over de versterking van de samenwerking. U bent daar dus direct bij betrokken.

Waarover ging de aangekondigde vergadering? Kwam de functie van afgevaardigde aan bod? In de pers wordt u regelmatig geciteerd als een van de acteurs in deze klucht, die nefast is voor het imago van de Cocof en het Brussels Gewest. Enige opheldering lijkt mij dus noodzakelijk, zeker in het kader van goed bestuur.

De heer Rudi Vervoort, minister-president (in het Frans).- *Ik was niet uitgenodigd op de vergadering van 26 september. Als minister-president van het Brussels Gewest wil ik neutraal blijven op het gebied van taalkwesties. Deze kwestie kwam ter sprake tijdens de onderhandelingen over het regeerakkoord. Het*

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- *J'ai déjà interpellé longuement votre homologue, ministre-présidente du gouvernement de la Commission communautaire française, sur cette fonction qui a déjà changé de nom, passant d' "agent de liaison" à "délégué aux solidarités Bruxelles-Wallonie". Cette mission semble donc à la fois mal assurée et peu construite, évoluant dans un flou assez préoccupant ! Le sujet est pourtant sensible, car il s'agit du dialogue et de la nécessaire coopération entre les francophones du pays.*

Bien entendu, il vous est loisible de dire que la Cocof devant intervenir financièrement, le cas échéant, pour soutenir cette structure, le débat n'a pas lieu de se tenir ici. Toutefois, la ministre-présidente, Mme Trachte, nous avait répondu que le 26 septembre, une réunion se tiendrait entre les Régions bruxelloise et wallonne, et la Fédération Wallonie-Bruxelloise sur les manières de renforcer la collaboration entre entités. À cet égard, vous aussi êtes concerné directement.

Quelle a été la teneur de la réunion annoncée par la ministre-présidente ? Comment a été abordée la question du délégué ? Bien sûr, vous aurez remarqué que la presse vous cite régulièrement comme l'un des acteurs de ce vaudeville. Cette histoire bien étrange a des conséquences sur l'image de la Cocof et de la Région bruxelloise, et elle mériterait quelques éclaircissements. C'est le moins que nous puissions exiger au nom de la bonne gouvernance.

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- *Je n'ai pas été convié à la réunion du 26 septembre. Au titre de ministre-président de la Région, je tiens à rester linguistiquement asexué. Ce point a été discuté dans le cadre de l'accord de majorité. Certes, il m'intéresse, mais très rapidement, il est apparu qu'il ne concernait en rien la Région. En*

onderwerp interesseert me, maar heeft niets te maken met het gewest.

Het gewest zal op dit gebied geen initiatief nemen en evenmin middelen begroten of een follow-up organiseren. Het interne debat van de Franstaligen in Brussel is een aangelegenheid voor de Franse Gemeenschapscommissie (Cocof), niet voor het Brussels Gewest. Het is de bedoeling bruggen te slaan tussen Franstaligen, maar dat is geen taak voor het gewest.

Toen ik in augustus vragen over deze kwestie kreeg, was ik nog veeleer onderhandelaar dan minister-president. De vraag ging over de bespreking die tot de beslissing had geleid, maar ik was nog niet als minister-president van het gewest bij de zaak betrokken. Ik leidde de onderhandelingen die hebben geleid tot een Franstalige meerderheid, maar ik heb niet meegewerkt aan de vorming van de meerderheid bij de Vlaamse Gemeenschapscommissie (VGC). Bij de Cocof speel ik natuurlijk wel mijn rol als Franstalige.

U moet zich bijgevolg tot de Cocof richten.

Mevrouw Céline Fremault (cdH) (in het Frans).- *U gaf een nietszeggend antwoord. In feite schuift u de hele kwestie door naar mevrouw Trachte.*

Mevrouw Trachte drukte zich voorzichtiger uit over dit onderwerp. Zij haalde juridische argumenten aan om onze aandacht te vestigen op de feiten, zowel wat de randvoorwaarden betreft als inzake de functie van de verbindingsofficier. Om de banden tussen de beleidsniveaus te versterken, zou zij zich baseren op het besluit inzake de bevoegdheidsverdeling van de Cocof. Er zal zich dus een juridisch probleem voordoen, dat u zult moeten oplossen.

Zij benadrukte ook dat er op Waals en communautair niveau noch een tussenpersoon, noch een specifieke functie aan deze opdracht is gewijd en was daarom van mening dat de opdracht

effet, nos partenaires néerlandophones n'avaient aucune raison d'être concernés par ce débat.

Il n'y aura aucune initiative, aucune ligne budgétaire et aucun suivi de la part du pouvoir régional. Le dialogue intrafrancophone à Bruxelles relève de la Commission communautaire française, pas de la Région. L'objectif est de jeter des ponts et de tisser des liens intrafrancophones, ce à quoi la Région ne participe pas.

Lorsque j'ai été interrogé en août, je l'étais davantage comme négociateur que comme ministre-président. La question qui m'était posée portait sur la discussion ayant débouché sur cette décision, mais elle ne m'impliquait pas au titre de ministre-président de la Région. À cette époque, je menais les négociations qui ont abouti à l'installation de la majorité intrafrancophone, mais je n'ai pas participé à la dynamique de la majorité à la Commission communautaire flamande (Vlaamse Gemeenschapscommissie, VGC). Par contre, à la Cocof, je reste francophone.

C'est donc à elle qu'il convient de vous adresser. Je n'ai aucun problème à vous répondre dans ce cadre, mais pas en tant que ministre-président régional. Puisque vous évoquiez un vaudeville, je propose que l'on ne multiplie pas les scènes. Retrouvons-nous sur une seule et même scène, à savoir celle de la Cocof.

Mme Céline Fremault (cdH).- Je vous remercie pour votre réponse, qui n'en est pas une ! J'ai bien compris que vous étiez asexué sur le plan régional, que le sujet était clos pour la Région de Bruxelles-Capitale et qu'il n'y aura pas de ligne budgétaire. Vous nous renvoyez donc vers Mme Trachte. Nous n'avons visiblement pas d'autre choix.

Il faut avouer que Mme Trachte s'était montrée plus que prudente, voire pas franchement emballée, lors de son intervention à ce sujet. Elle avait repris divers arguments juridiques, voulant attirer notre attention sur les faits, tant au niveau des modalités que du poste d'agent de liaison. Pour renforcer les liens entre les entités, elle déclarait qu'elle se baserait sur l'arrêté de répartition de compétences de la Cocof. Il se posera donc une difficulté juridique, que je vous laisse le soin de démêler.

aansluit bij haar functie als minister-president van de Cocof. Op juridisch vlak heeft zij gelijk: het is de rol van een minister-president om de verschillende initiatieven met de collega's op elkaar af te stemmen.

Wij zullen mevrouw Trachte dan ook vragen of zij van mening is veranderd en of er factoren zijn die haar daartoe hebben gedwongen. We zullen haar ook vragen hoe zij deze functie wenst in te vullen, als die nog steeds nodig zou blijken. Tot slot zullen wij haar vragen stellen over de begroting en de definitie van de functie. Het kan niet de bedoeling zijn dat de functie van verbindingsofficier belachelijk wordt gemaakt.

Als iemand zich zou afvragen of er een leven bestaat na de politiek: er zijn in Brussel heel wat mogelijkheden om verveling tegen te gaan, onder meer op het vlak van vrijwilligerswerk.

De heer Gilles Verstraeten (N-VA).- Uw antwoord is geen antwoord. Niemand lijkt overtuigd van de meerwaarde van deze nieuwe functie, behalve misschien de heer Maingain zelf.

De regeringsverklaring van het Brussels Gewest was, tegen de normale bevoegdheidsverdeling in, een gedeelde verklaring van het Verenigd College van de Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie (GGC) en de Brusselse Hoofdstedelijke Regering. Die verklaring stond bol met passages over gemeenschapsbevoegdheden, waarvoor het Brussels Gewest dus niet bevoegd is.

De meerderheidspartijen grijpen iedere gelegenheid aan om alles onder één algemeen Brussels hoedje te plaatsen. Ze willen de institutionele opdelingen en bevoegdheden overstijgen. Met andere woorden, ze willen de Grondwet niet langer naleven. U antwoordt dat het om een louter Franstalige aangelegenheid gaat. Zo

Elle soulignait également, comme d'autres avant elle, qu'il n'existe rien aux niveaux wallon et communautaire : ni intermédiaire, ni fonction spécifique dédiée à cette mission. Elle considérait dès lors qu'il en relevait à tout le moins de sa fonction, et elle a raison juridiquement. C'est le rôle d'une ministre-présidente d'articuler les différentes initiatives avec ses homologues.

Nous allons donc retourner vers Mme Trachte pour lui demander, tout d'abord, si elle a changé d'avis, si des éléments l'y ont contrainte depuis ses déclarations, tout de même récentes, du 18 septembre. Nous lui demanderons également comment elle compte s'engager pour donner corps à cette fonction, s'il échet toujours de la créer. Nous l'interrogerons enfin sur les budgets et la définition de la fonction.

La seule chose qu'il y a lieu d'éviter, c'est que ce poste d'agent de liaison tourne à la caricature non pas du vaudeville, mais du derviche tourneur, sous peine de sombrer dans le ridicule absolu.

Par ailleurs, il y a beaucoup à faire dans la vie. Si l'on s'inquiète de savoir comment occuper ses journées après sa vie politique, Bruxelles regorge de possibilités, notamment dans le bénévolat.

M. Gilles Verstraeten (N-VA) (en néerlandais).- *Votre réponse n'en est pas une. Excepté M. Maingain, personne ne semble convaincu de la plus-value de cette nouvelle fonction.*

Contrairement à la répartition normale des compétences, la déclaration gouvernementale de la Région bruxelloise était commune au Collège réuni de la Commission communautaire commune (Cocom) et au gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, pleine de passages relatifs aux compétences communautaires et non régionales.

Les partis de la majorité saisissent toutes les occasions pour tout fourrer dans l'escarcelle de Bruxelles. Ils veulent dépasser les divisions institutionnelles et les compétences, et donc bafouer la Constitution. Vous répondrez que ce n'est qu'une question francophone. Selon la situation, vous vous présentez comme Bruxellois ou comme francophone.

te horen bent u Brusselaar wanneer dat u goed uitkomt en Franstalige wanneer het u beter past.

Ik hoop alleszins dat u geen cent gewestelijk geld aan dit belachelijke initiatief zult besteden. Het Brussels Gewest heeft zijn middelen nodig voor belangrijker zaken.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW BIANCA DEBAETS

AAN DE HEER SVEN GATZ, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET FINANCIËN, BEGROTING, OPENBAAR AMBT, DE PROMOTIE VAN MEERTALIGHEID EN VAN HET IMAGO VAN BRUSSEL,

betreffende "het taalgebruik in de fiscaliteit".

Mevrouw Bianca Debaets (CD&V).- Artikel 13 van de Taalwet schrijft voor dat iedere plaatselijke dienst van Brussel-Hoofdstad in zijn betrekkingen met een particulier de door die laatste gekozen taal moet gebruiken. De Taalwet is van openbare orde.

Tot nu toe wordt in Brussel de aanslag in de onroerende voorheffing steeds in een enkele taal gevestigd. Er wordt wel meegedeeld dat een document in de andere taal op aanvraag beschikbaar is. De inkohiering verloopt echter nog steeds in een taal. Die taalkeuze is bepalend voor de procedure.

Wat is de norm voor de taalkeuze van de aanslag in de onroerende voorheffing? Hoe wordt met andere woorden de taal bepaald voor de inkohiering in de onroerende voorheffing bij echtgenoten of samenwonenden? Klopt het dat de taal van de echtgenoot bepalend is voor de taalkeuze? Zo ja, hoe kan dat in overeenstemming worden gebracht met de wetgeving inzake de gelijke kansen voor man en vrouw?

J'espère que vous ne dépenserez pas le moindre centime bruxellois pour cette ridicule initiative. La Région bruxelloise a besoin de ses deniers pour des choses plus importantes.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME BIANCA DEBAETS

À M. SVEN GATZ, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES FINANCES, DU BUDGET, DE LA FONCTION PUBLIQUE, DE LA PROMOTION DU MULTILINGUISME ET DE L'IMAGE DE BRUXELLES,

concernant "l'emploi des langues dans le domaine de la fiscalité".

Mme Bianca Debaets (CD&V) (*en néerlandais*).- *L'article 13 de la loi sur l'emploi des langues stipule que tout service local de Bruxelles-Capitale doit utiliser la langue choisie par le particulier auquel il s'adresse.*

Jusqu'à présent, l'avertissement-extrait de rôle du précompte immobilier est établi en une seule langue. Il est toutefois mentionné que le document peut être demandé dans l'autre langue. L'enrôlement n'a cependant lieu que dans une langue. Son choix est donc déterminant pour la procédure.

Quelle est la norme appliquée pour choisir la langue de l'avertissement-extrait de rôle, et donc de l'enrôlement du précompte immobilier, dans le cas de conjoints ou de cohabitants ? Est-il vrai que la langue du conjoint est déterminante ? Si oui, comment cela peut-il être conforme à la législation en matière d'égalité des chances entre femmes et hommes ?

Que se passe-t-il si l'avertissement-extrait de rôle du précompte immobilier est établi au nom de

Wat als de aanslag in de onroerende voorheffing op het hoofd van meerdere personen wordt gevestigd, waarvan sommigen Nederlandstalig en anderen Franstalig zijn? Wat is in zo'n geval bepalend voor de taalkeuze? Betekent het dat Nederlandstaligen in het Nederlands een bezwaar kunnen aantekenen en Franstaligen in het Frans? In welke taal wordt de beslissing na bezwaar dan geveld? Kan zij in beide talen worden geveld, waarbij elke beslissing dezelfde rechtskracht heeft?

Zou het niet raadzaam zijn de aanslag in de onroerende voorheffing in beide talen te laten vestigen?

Bestaat er geen gevaar voor nietigheid van de belastingheffing, indien de aanslag niet in de taal van de belastingplichtige wordt opgesteld? Er zijn immers al twee vonnissen tot vernietiging van de aanslag geveld inzake federale belastingen wegens niet-eerbiediging van de rechten van de partner inzake taalkeuze en -gebruik.

Een analoge vraag zou ik willen stellen in verband met de successierechten: als de erfgenamen van een erflater zowel Nederlands- als Franstaligen zijn, kan een successieaangifte dan geldig worden opgesteld in beide talen?

Welke richtlijnen bestaan er voor de ontvangers? Welke norm gebruiken zij voor het taalgebruik bij hun betrekkingen met de erfgenaam? Is de norm de taal van de aangifte of wordt de norm ingegeven door de individuele taalkeuze van de erfgenamen?

De heer Sven Gatz, minister.- Ik wil kort de krachtlijnen in herinnering brengen die de gewestdiensten moeten volgen inzake het gebruik van talen in bestuurszaken.

In haar adviezen bevestigt de Vaste Commissie voor Taaltoezicht (VCT) dat Brussel Fiscaliteit, krachtens artikel 41, § 1, van de wet van 18 juli 1966 op het gebruik van de talen in bestuurszaken, de taal moet gebruiken waarvan de natuurlijke persoon zich heeft bediend, voor zover die taal het Nederlands of het Frans is.

Voor rechtspersonen bepaalt § 2 van hetzelfde artikel dat ondernemingen die gevestigd zijn in een gemeente zonder speciaal statuut, met andere

plusieurs personnes, dont certaines sont néerlandophones et d'autres francophones ? Le cas échéant, qu'est-ce qui détermine le choix de la langue ? Cela signifie-t-il que les néerlandophones peuvent introduire une réclamation en néerlandais et les francophones en français ? Dans quelle langue sera rendue la décision faisant suite à la réclamation ? Peut-elle être rendue dans les deux langues, avec la même force juridique ?

Ne serait-il pas opportun de faire établir l'avertissement-extrait de rôle dans les deux langues ? N'existe-t-il pas un risque de nullité de l'imposition, s'il n'est pas rédigé dans la langue du contribuable ?

Idem pour les droits de succession : si les héritiers d'un testateur sont à la fois francophones et néerlandophones, la déclaration de succession peut-elle être valablement établie dans les deux langues ?

Quelles sont les directives pour les receveurs ? Quelle norme appliquent-ils pour l'emploi des langues dans leurs rapports avec les héritiers ? La norme est-elle induite par la langue de la déclaration ou par le choix individuel des héritiers ?

M. Sven Gatz, ministre (en néerlandais).- *La Commission permanente de contrôle linguistique (CPCL) confirme, dans ses avis, que Bruxelles Fiscalité doit utiliser, en vertu de l'article 41, § 1, de la loi du 18 juillet 1966 sur l'emploi des langues en matière administrative, la langue dont a fait usage la personne physique, pour autant qu'il s'agisse du néerlandais ou du français.*

Pour les personnes morales, le § 2 du même article prévoit que les entreprises privées établies dans une commune sans régime spécial doivent être servies dans la langue de leur région.

Pour toute clarté, l'article auquel vous faites référence ne concerne que les services locaux de

woorden gemeenten in het Vlaams of het Waals Gewest, moeten worden bediend in de taal van het betreffende taalgebied.

Voor alle duidelijkheid, artikel 19 waarnaar u in uw vraag verwijst, gaat louter over de plaatselijke diensten van Brussel-Hoofdstad, terwijl artikel 41 over de gewestelijke diensten gaat.

Wanneer de fiscale administratie aanwijzingen heeft over de taal van voorkeur van een natuurlijke persoon en die taal het Nederlands of het Frans is, moet de administratie de belastingplichtige bedienen in die taal. Die aanwijzingen kunnen bestaan uit:

- een document uitgaande van de belastingplichtige;
- de taal die de belastingplichtige heeft gebruikt in het kader van een andere belasting of in een ander belastingjaar;
- de vermelding van een taalrol in een authentieke bron, zoals het Rijksregister.

Dat gezegd zijnde, mag de betrokkene steeds aan Brussel Fiscaliteit vragen om het aanslagbiljet of andere correspondentie in een andere taal te ontvangen.

De wetgeving op het gebruik van de talen in bestuurszaken stelt dat natuurlijke personen en rechtspersonen met een maatschappelijke zetel in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest steeds mogen kiezen in welke taal zij bediend willen worden. Daaruit volgt dat een bezwaar tegen een belasting in beide talen kan worden ingediend. De beslissing wordt logischerwijze meegedeeld in de taal die de belastingplichtige heeft gekozen.

Om de taalkeuze zo toegankelijk mogelijk te maken voor de belastingplichtigen, kunnen zij sinds kort hun voorkeur ook elektronisch doorgeven via het digitale platform MyTax.brussels. Normaliter ontvingen jullie daarover onlangs een e-newsletter van Brussel Fiscaliteit.

Wat uw vraag over het taalgebruik betreft in gevallen waar de aanslag in de onroerende voorheffing op het hoofd van meerdere eigenaars

Bruxelles-Capitale, tandis que l'article 41 concerne les services régionaux.

Lorsque l'administration fiscale dispose d'éléments indiquant la langue privilégiée par une personne physique, le contribuable doit être servi dans cette langue. Ces indications peuvent être :

- un document émanant du contribuable ;*
- la langue utilisée par le contribuable dans le cadre d'une autre taxe ou d'un autre exercice fiscal ;*
- la mention d'un rôle linguistique dans une source authentique.*

Cela étant, l'intéressé peut toujours réclamer à Bruxelles Fiscalité l'envoi de son avertissement-extrait de rôle ou de toute autre correspondance dans une autre langue.

La législation sur l'emploi des langues en matière administrative stipule que les personnes physiques et les personnes morales ayant leur siège social en Région de Bruxelles-Capitale peuvent toujours choisir la langue dans laquelle elles souhaitent être servies. Par conséquent, une réclamation peut être introduite dans les deux langues. La décision est ensuite logiquement rendue dans la langue choisie par le contribuable.

Pour faciliter au maximum le choix de la langue, les contribuables peuvent depuis peu communiquer leur préférence en ligne sur la plate-forme numérique MyTax.brussels.

Lorsque l'avertissement-extrait de rôle du précompte immobilier est établi au nom de plusieurs propriétaires, Bruxelles Fiscalité suit une cascade d'identification pour savoir à qui adresser le document. Un seul avertissement-extrait de rôle est donc envoyé.

Avant la reprise du service par Bruxelles Fiscalité, l'avertissement-extrait de rôle était envoyé, en cas de parts égales, au contribuable masculin. Pour des raisons d'égalité, nous avons supprimé cette approche. Désormais, le document est envoyé à la personne qui doit s'acquitter de la plus grande

wordt gevestigd, kan ik verduidelijken dat Brussel Fiscaliteit een identificatiecascade hanteert die bepaalt naar wie het aanslagbiljet moet worden verstuurd. Er wordt dus maar één aanslagbiljet verzonden, zelfs wanneer er meerdere eigenaars zijn. Zo wordt bijvoorbeeld het aandeel in de eigendom in rekenschap gebracht voor de toewijzing van de ontvanger en wordt er gekeken naar onder meer de alfabetische volgorde van de familienaam of het nummer in het Rijksregister of de Kruispuntbank van Ondernemingen.

Vóór de overname van de dienst door Brussel Fiscaliteit werd bij gelijke delen het aanslagbiljet naar de mannelijke belastingplichtige gestuurd. Dat hebben wij, vanuit gelijkheidsoverwegingen, afgeschaft. De cascade houdt nu in dat als iemand een groter aandeel in de belasting moet betalen, die persoon ook de betekening zal ontvangen. Als het aandeel gelijk is, bijvoorbeeld bij een echtpaar, zal de oudste persoon die ontvangen. Heel wat mensen, onder meer ikzelf, zullen dit jaar om die reden het aanslagbiljet voor de onroerende voorheffing ontvangen op naam van hun vrouw.

In verband met het voorstel om de aanslag in beide talen te vestigen, heb ik al verwezen naar het feit dat Brussel Fiscaliteit – wanneer het over aanwijzingen over de taalaanhorigheid beschikt – verplicht is om de belastingplichtige in zijn taal te benaderen. Brussel Fiscaliteit kent voor het gros van de belastingplichtigen de taalrol op basis van voorgaande aanslagjaren en op basis van de gegevens uit authentieke bronnen.

Een veralgemeende verzending van het aanslagbiljet in beide talen zou dan ook strijdig zijn met de taalwetgeving op basis van het voornoemde artikel 41. Daarmee zeg ik niet dat uw suggestie niet van gezond verstand getuigt, maar momenteel staat de taalwet dat niet toe.

De belastingplichtige kan de nietigheid van een vordering inroepen als het aanslagbiljet niet in de juiste taal is opgesteld. In dat geval zal Brussel Fiscaliteit de belastingplichtige ontheffen van de aanslag en hem of haar inkohieren in de juiste taal.

Zoals u wellicht weet, heeft Brussel Fiscaliteit de successierechten nog niet in eigen beheer. Ik heb uw vragen daarover dan ook voorgelegd aan de

partie de l'impôt. À parts égales, comme dans le cas d'un couple, il est adressé au plus âgé des deux.

Pour ce qui est de votre proposition d'envoyer l'avertissement-extrait de rôle dans les deux langues, elle relève du bon sens, mais la législation linguistique ne l'autorise pas à ce stade. En effet, un tel envoi généralisé serait contraire à l'article 41.

Le contribuable peut invoquer la nullité du montant réclamé si l'avertissement-extrait de rôle n'a pas été rédigé dans la bonne langue. Dans ce cas, Bruxelles Fiscalité l'exonérera de l'avertissement envoyé et l'enrôlera dans la langue voulue.

Comme vous le savez sans doute, Bruxelles Fiscalité ne gère pas encore les droits de succession. J'ai dès lors soumis vos questions au service public fédéral Finances (SPF Finances), qui m'a transmis les éléments suivants.

L'emploi des langues en matière administrative concernant la déclaration de succession est lié au successible qui introduit la déclaration et avec lequel le bureau sécurité juridique interagit. La langue de la déclaration de succession doit donc être utilisée dans les rapports avec les héritiers.

Les héritiers ne sont toutefois pas tenus d'introduire une seule déclaration. Ils peuvent introduire une déclaration distincte, chacun dans leur langue. L'avis de paiement et le décompte afférent sont alors envoyés aux héritiers dans la langue en question.

Par ailleurs, toujours dans le cadre de la déclaration de succession, le SPF Finances indique qu'il n'existe pas de directives ou d'instructions spécifiques pour les receveurs. Ils doivent appliquer la législation relative à l'emploi des langues en matière administrative, dont je viens de vous exposer les conditions d'application.

Federale Overheidsdienst (FOD) Financiën.
Daarop ontving ik de volgende antwoorden.

Het taalgebruik in bestuurszaken inzake de aangifte van nalatenschap moet worden gerelateerd aan de erfgerechtigde die de aangifte indient en met wie het Rechtszekerheidskantoor aldus in betrekking treedt. De taal van de aangifte van nalatenschap, in casu het Nederlands of het Frans, geldt aldus voor het Rechtszekerheidskantoor in Brussel als de taal die moet worden gebruikt voor de betrekkingen met de erfgenamen.

De erfgenamen zijn bovendien niet verplicht één enkele aangifte in te dienen. Zij kunnen er ook voor kiezen om apart een aangifte van nalatenschap in te dienen, elk in de taal van hun keuze, het Frans of het Nederlands.

Het betalingsbericht en het bijbehorende berekeningsblad wordt in de betrokken taal aan de erfgenamen toegestuurd. Het berekeningsprogramma beschikt daarnaast wel over de functionaliteit om de nodige documenten voor het afhandelen van de aangifte van nalatenschap zowel in het Frans als in het Nederlands af te drukken, voor het geval erfgerechtigden verschillende talen willen gebruiken.

Met betrekking tot het taalgebruik bij de aangifte van nalatenschap, zegt de FOD Financiën overigens dat er geen specifieke richtlijnen of instructies gelden voor de ontvangers. Zij moeten in de uitvoering van hun bevoegdheden de wetgeving inzake het taalgebruik in bestuurszaken toepassen. Daarvan heb ik de uitvoeringsvoorwaarden net geschetst.

Mevrouw Bianca Debaets (CD&V).- Een veralgemeende verzending in twee talen is strijdig met de taalwetgeving, maar kunnen we het voor taalgemengde gezinnen of erfgenamen niet mogelijk maken om een vertaling te vragen tegen de betaling van een retributie? Op die manier geeft de overheid blijk van dienstbaarheid.

De heer Sven Gatz, minister.- Vanuit het oogpunt van taalfunctionaliteit en dienstverlening begrijp ik

Mme Bianca Debaets (CD&V) (en néerlandais).- *Un envoi généralisé dans les deux langues est contraire à la législation linguistique, mais ne pourrait-on pas permettre aux familles ou héritiers de langue différente de demander une traduction, moyennant rétribution ?*

M. Sven Gatz, ministre (en néerlandais).- *Du point de vue de la fonctionnalité et du service, je comprends votre suggestion. Il serait sans doute plus raisonnable de tout faire dans les deux*

uw suggestie. Op de website van Brussel Fiscaliteit zijn veel inlichtingen altijd in twee talen te vinden.

Het kan misschien redelijker lijken om alles in beide talen te doen, maar toch is dat, zelfs in een vertaling, niet altijd in overeenstemming met de taalwetgeving. Ik wil uw suggestie wel onderzoeken en advies inwinnen bij de VCT.

Uw vraag toont aan dat de wet van 1966 voor herziening vatbaar is, maar dan starten we een ruimer debat. De taalwet is relatief stroef, precies omdat zij een verdedigingsmechanisme vormt in het belang van de burger. Het gevolg is dat zelfs goedbedoelde overheidsinitiatieven strijdig kunnen zijn met de taalwetgeving.

Mevrouw Bianca Debaets (CD&V).- Als de aanvrager zelf om een vertaling vraagt, lijkt mij dat niet in strijd met de taalwetgeving. Misschien is dat een optie die u als minister van Meertaligheid kunt onderzoeken.

De heer Sven Gatz, minister.- Ook de minister die bevoegd is voor meertaligheid, moet rekening houden met de taalwetgeving.

Mevrouw Bianca Debaets (CD&V).- Vanzelfsprekend.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM

AAN MEVROUW NAWAL BEN HAMOU, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BEVOEGD VOOR HUISVESTING EN GELIJKE KANSEN,

betreffende "de inwerkingtreding van de ordonnantie over de gender mainstreaming".

Mevrouw Viviane Teitelbaum (MR) (*in het Frans*).- *Op 29 maart 2014 keurde het Brussels*

langues, mais ce n'est pas conforme aux lois linguistiques, même sous la forme d'une traduction. Je peux toutefois demander l'avis de la CPCL.

Votre question démontre que la loi de 1966 mériterait d'être révisée, mais nous ouvririons alors un plus vaste débat. Si les lois linguistiques sont relativement rigides, c'est précisément parce qu'elles constituent un mécanisme de défense dans l'intérêt du citoyen. Résultat : même des initiatives louables peuvent s'avérer contraires à la législation.

Mme Bianca Debaets (CD&V) (*en néerlandais*).- *Si le demandeur demande lui-même une traduction, cela ne me semble pas contraire aux lois linguistiques. Peut-être pourriez-vous examiner cette option, en tant que ministre du multilinguisme ?*

M. Sven Gatz, ministre (*en néerlandais*).- *Même le ministre du multilinguisme doit respecter la législation linguistique.*

Mme Bianca Debaets (CD&V) (*en néerlandais*).- *Naturellement.*

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME VIVIANE TEITELBAUM

À MME NAWAL BEN HAMOU, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, EN CHARGE DU LOGEMENT ET DE L'ÉGALITÉ DES CHANCES,

concernant "la mise en œuvre de l'ordonnance gender mainstreaming".

Mme Viviane Teitelbaum (MR).- *À quelques mois des célébrations des 25 ans de la conférence*

Parlement de gendermainstreamingordonnantie goed, waardoor de beleidsmakers voortaan rekening moeten houden met het aspect gender.

Welke strategische doelstellingen wil de regering realiseren op het vlak van gelijkheid tussen mannen en vrouwen?

Heeft de regering een methode ontwikkeld om het genderaspect in de hele begrotingscyclus te integreren? Kunt u die methode toelichten?

Zal aan elk ontwerp van de algemene uitgavenbegroting een gendernota worden toegevoegd? Krijgen we die nota volgende maand te zien tijdens de presentatie van de nieuwe begroting?

Volgens artikel 6 van de ordonnantie moet er een coördinatieteam komen met leden die de regering aanduidt bij de diensten van elke minister, staatssecretaris en instelling van openbaar nut (ION) van het gewest. Is dat team daadwerkelijk opgericht?

de Pékin sur les femmes, j'aimerais vous interroger sur un point très concret de sa mise en œuvre par le gouvernement bruxellois.

En effet, le 29 mars 2014, le parlement bruxellois a adopté l'ordonnance dite gender mainstreaming qui vise à porter l'intégration de la dimension de genre dans les lignes politiques de la Région.

Cette ordonnance dispose en son article 2 : "Le gouvernement veille à la mise en œuvre des objectifs de la quatrième conférence de Pékin, et plus particulièrement à l'intégration de la dimension de genre dans l'ensemble des politiques, mesures, préparations de budgets ou actions qu'il prend, et cela, en vue d'éviter ou de corriger d'éventuelles inégalités entre les femmes et les hommes. À cette fin, il présente en début de législature, à l'occasion de la déclaration de gouvernement, pour l'ensemble des politiques menées, les objectifs stratégiques qu'il entend réaliser au cours de celle-ci."

Afin de m'assurer du respect de cette ordonnance, j'aimerais vous poser les questions suivantes :

Pourriez-vous nous présenter les objectifs stratégiques qu'entend réaliser le gouvernement en termes d'égalité entre les femmes et les hommes ?

Le gouvernement a-t-il développé une méthode permettant d'intégrer la dimension de genre dans l'ensemble du cycle budgétaire ? Pouvez-vous nous la présenter ?

Le gouvernement peut-il nous assurer que, tel que décrit à l'alinéa 3 de l'article 2, "les crédits relatifs aux actions visant à réaliser l'égalité entre les hommes et les femmes sont identifiés par mission dans une note de genre annexée à chaque projet de budget général des dépenses" ? Pourrions-nous avoir accès à cette note lors de la présentation du premier budget au cours du mois prochain ?

Par ailleurs, et pour conclure, l'article 6 vise à instituer un groupe de coordination composé de personnes choisies par le gouvernement dans les services de chaque ministre et secrétaire d'État, et dans les organismes d'intérêt public de la Région. Ce groupe a-t-il effectivement été créé dans chacun des services en question ?

Mevrouw Nawal Ben Hamou, staatssecretaris (in het Frans).- *Om vrouwenrechten te waarborgen, voorziet de regeringsverklaring in een voorbeeldig beleid met betrekking tot alle regionale bevoegdheden. Gendermainstreaming zal bij alle beleidsmaatregelen aan bod komen om de gelijkheid van vrouwen en mannen te waarborgen. De regering zal er tevens de nodige middelen voor uittrekken.*

Deze doelstellingen zullen integraal deel uitmaken van de richtnota die u binnenkort zal worden voorgelegd. Het besluit van 14 juli 2016 inzake de vaststelling van een methode voor de integratie van de genderdimensie in de begrotingscyclus bepaalt het kader waarin de regering haar beleid zal voeren.

Met de proefprojecten die in 2020 zullen worden uitgevoerd, zal genderbudgettering voor het eerst op grote schaal worden toegepast. We zullen het proces evalueren en indien nodig aanpassen op grond van de resultaten.

De genderanalyses en de gendernota worden gepubliceerd als bijlagen bij de algemene verklaring over elk ontwerp van algemene uitgavenbegroting of middelenbegroting. Voor de begroting van 2020 zullen zij ook aan het parlement worden voorgelegd.

Het netwerk van gendercoördinatoren bestaat krachtens artikel 6 van de ordonnantie inzake gendermainstreaming uit vertegenwoordigers van alle administraties en instellingen van openbaar nut (ION). De ministers en staatssecretarissen moeten elk een vertegenwoordiger aanduiden, overeenkomstig artikel 2, § 4 van het uitvoeringsbesluit.

Equal.brussels werkt momenteel een functie- en taakomschrijving af voor de verschillende profielen van het gendernetwerk. Het is de bedoeling om het benoemingsproces voor nieuwe leden en de verlenging van het mandaat van leden die al in dienst zijn te bevorderen.

De eerste vergadering van de nieuw samengestelde gewestelijke coördinatiegroep is gepland in november.

Mme Nawal Ben Hamou, secrétaire d'État.- Je suis fière de vous annoncer qu'en vue de garantir le droit des femmes, la déclaration gouvernementale prévoit de mener une politique exemplaire dans toutes les matières régionales. L'approche intégrée de la dimension de genre apparaît par conséquent comme une stratégie essentielle à développer dans toutes les politiques pour garantir l'égalité entre les femmes et les hommes dans tous les domaines et à tous les niveaux.

Par ailleurs, le gouvernement s'est engagé à inclure une perspective de genre dans la mise en œuvre et dans l'évaluation de l'impact de toutes les politiques menées, ainsi qu'à y allouer les ressources financières nécessaires. Ces objectifs feront partie intégrante de la note d'orientation qui vous sera présentée prochainement. L'arrêté du 14 juillet 2016 du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale instaurant une méthode pour l'intégration de la dimension de genre dans le cycle budgétaire a développé et fixé le cadre dans lequel agira le gouvernement.

Avec les projets pilotes qui seront mis en œuvre en 2020, la budgétisation liée au genre sera appliquée pour la première fois de manière généralisée. Nous évaluerons le processus et adapterons, si nécessaire, les méthodes en fonction des résultats.

Les analyses de genre et la note de genre sont publiées comme annexes de l'exposé général relatif à chaque projet de budget général initial des dépenses et des budgets des voies et moyens, lesquels vous seront transmis. Pour le budget 2020, elles seront soumises simultanément au parlement.

Le réseau des coordinateurs genre est en place et rassemble les représentants de chaque administration et organisme d'intérêt public (OIP), conformément à l'article 6 de l'ordonnance relative à l'approche intégrée de la dimension de genre.

Parallèlement, les ministres et secrétaires d'État devront chacun désigner un représentant ou une représentante, conformément à l'article 2, § 4, de l'arrêté d'exécution.

Equal.brussels termine actuellement une description de fonction et une description des tâches pour les différents profils du réseau genre, afin de faciliter les processus de désignation des

Mevrouw Viviane Teitelbaum (MR) (*in het Frans*).- *Dit bemoedigende antwoord en deze genderbewuste begroting verheugen mij. Ik ben zo vaak op dit onderwerp teruggekomen dat ik niet meer durfde te hopen dat het verwezenlijkt zou worden.*

Komen er in het kader van deze gendermainstreaming en Peking +25 symbolische acties?

Mevrouw Nawal Ben Hamou, staatssecretaris (*in het Frans*).- *Ja. Wij zullen de geplande projecten tijdens de komende weken aankondigen.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM

AAN MEVROUW NAWAL BEN HAMOU, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BEVOEGD VOOR HUISVESTING EN GELIJKE KANSEN,

betreffende "de toekomst van de app 'Handen af! Stop seksisme'".

Mevrouw Viviane Teitelbaum (MR) (*in het Frans*).- *In maart 2018 lanceerde uw voorgangster de app "Touche pas à ma pote", waarmee vrouwen feiten zoals intimidatie of agressie in de openbare ruimte snel en vlot konden melden en voorbijgangers om hulp vragen.*

Het project beoogde meer steun aan jonge vrouwen en betere statistische gegevens. Sinds mei 2018 is

nouveaux membres et la confirmation des membres déjà en place.

La première réunion du groupe de coordination régional, dans sa nouvelle composition, est prévue pour novembre.

Mme Viviane Teitelbaum (MR).- Je voudrais tout d'abord remercier la secrétaire d'État pour cette réponse encourageante et ce budget effectivement sensible au genre. Je suis revenue à tant de reprises sur ce sujet que je n'osais plus espérer sa réalisation.

En ce qui concerne Pékin +25, le parlement fera symboliquement un beau travail.

Dans le cadre de cette approche intégrée de la dimension de genre et de Pékin +25, des actions symboliques seront-elles menées ? L'envisagez-vous ?

Mme Nawal Ben Hamou, secrétaire d'État.- Oui. Nous vous ferons part des projets qui seront lancés dans les semaines à venir.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME VIVIANE TEITELBAUM

À MME NAWAL BEN HAMOU, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, EN CHARGE DU LOGEMENT ET DE L'ÉGALITÉ DES CHANCES,

concernant "l'avenir de l'application "Touche pas à ma pote"".

Mme Viviane Teitelbaum (MR).- En mars 2018, la secrétaire d'État qui vous a précédée dans vos fonctions avait participé à la création et au lancement de "Touche pas à ma pote", la première application belge contre le harcèlement de rue. Celle-ci permet aux femmes victimes d'intimidation - voire d'agression - dans l'espace public de se signaler facilement et de mobiliser les

de applicatie 2.480 keer gedownload in België (waarvan 607 keer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest) en zijn ongeveer 100 feiten gesignaleerd, waarvan zowat 65 aanradingen op straat. De overige feiten vond plaats in het openbaar vervoer. In 32% van de gevallen betrof het lichamelijk geweld, wat duidt op het belang van een dergelijke app.

Bij gebrek aan financiering is de app niet langer beschikbaar. Het project draaide twee jaar uitsluitend op overheidsfinanciering.

De vzw "Touche pas à ma pote" die de app bedacht, kan de kosten niet dragen voor het nodige toezicht, de rol van moderator, de follow-up van waarschuwingen, de vertalingen, de vergunning, het onderhoud en de promotie.

Zonder overheidssteun is de app tot verdwijnen gedoemd. Nochtans gaat het om een openbare dienstverlening aan mensen in gevaar.

In de algemene beleidsverklaring staat: "De regering zal projectoproepen lanceren om innovatieve maatregelen, acties en instrumenten ter bestrijding van discriminatie uit te werken en te evalueren. Het doel is de strijd toe te spitsen op bepaalde specifieke fenomenen, zoals intimidatie op straat."

Waarom is er nog geen nieuwe financiering voor de app? Mogen we die in de begroting voor 2020 tegemoetzien?

Als dat niet zo is, hebben uw diensten dan de app geëvalueerd? Wat waren de conclusies? Hebt u een projectoproep voor een soortgelijke app gedaan? Is er een studie gaande om te bekijken hoe de app kan worden verbeterd?

De app is echt een nuttig instrument. Het zou echt jammer zijn mocht ze verdwijnen.

passants et les passantes connectés pour lui venir en aide.

Le projet visait un double objectif : créer un sentiment de soutien vis-à-vis des jeunes femmes victimes de harcèlement dans l'espace public, et récolter des statistiques sur cette problématique.

Depuis mai 2018, cette application a été téléchargée 2.480 fois en Belgique (dont 607 fois en Région bruxelloise) et quelque 100 alertes ont été lancées. Ces dernières nous ont appris que près de 65 % des cas concernaient des agressions en rue. Les autres avaient lieu dans les transports en commun. Nous avons aussi appris qu'il s'agissait d'agressions physiques dans 32 % des cas, ce qui démontre le besoin et le potentiel d'une telle application en matière de sécurité publique et d'outil pour les autorités publiques.

Aujourd'hui pourtant, faute de financements, l'application n'est plus disponible. Ce projet bénéficiait en effet d'un financement exclusivement public sur deux ans depuis 2017.

L'asbl Touche pas à ma pote, dont dépend l'application, ne saurait assurer toutes les charges liées à son développement. Une application de ce genre nécessite en effet un suivi constant pour répondre aux utilisateurs et utilisatrices. Elle doit aussi jouer le rôle de modérateur et surveiller les alertes. Elle doit en outre être proposée dans deux langues et nécessite un financement pour sa licence et sa maintenance. Enfin, il faut en faire la promotion pour qu'elle ait ou gagne de la visibilité.

Sans l'aide du secteur public, elle est donc vouée à disparaître. Il s'agit pourtant d'un service public offrant une assistance à personne en danger dans l'espace public.

Dans votre déclaration de politique générale, vous affirmez : "Le gouvernement lancera des appels à projets afin de mettre en place et évaluer des mesures, actions et outils innovants permettant de lutter contre les discriminations. L'objectif est de cibler la lutte contre certains problèmes particuliers comme, par exemple, le harcèlement de rue."

Pour quelles raisons le financement de cette application n'a-t-il pas encore été reconduit ? S'agit-il uniquement d'une question de calendrier,

Mevrouw Nawal Ben Hamou, staatssecretaris (in het Frans).- *De vzw Touche pas à ma pote kreeg in 2016 14.000 euro en tussen 1 november 2017 en 1 februari 2019 28.000 euro gewestelijke subsidie voor de ontwikkeling van de app. Bovendien kwam de app uitgebreid aan bod tijdens de 'Zero sexism'-campagne van equal.brussels in november 2018.*

De financiering van vzw-projecten ter bevordering van de gelijkheid van kansen gebeurt via projectoproepen. Tijdens de regeerperiode 2014-2019 deed equal.brussels zijn laatste projectoproep voor de verkiezingen en de opschorting van de begroting in februari 2019. De vzw Touche pas à ma pote diende toen geen subsidieaanvraag in.

Op 25 september 2019 kwam equal.brussels met een nieuwe projectoproep in verband met de toegenomen openbare ruimte. De vzw Touche pas à ma pote werd daarover geïnformeerd.

Subsidieaanvragen gebeuren op basis van de procedure in de subsidiegids die bij de projectoproepen zit en op de website van equal.brussels staat. Dossiers moeten voor 21 oktober 2019 worden ingediend, dus het is nog niet te laat. De toekenning of de weigering van de subsidie wordt op 21 januari 2020 bekendgemaakt. De projectoproep wordt ingeschreven op de begroting voor 2019.

Organisaties die projectsubsidies krijgen, moeten na afloop een activiteitenverslag en een financieel

auquel cas nous pourrions nous attendre à retrouver cet engagement au budget 2020 ?

Dans le cas contraire, une évaluation de cette application a-t-elle été réalisée par vos services ? Quelles en sont les conclusions ? Avez-vous lancé un appel à projets pour un outil similaire ? Le cas échéant, une étude est-elle en cours pour déterminer comment améliorer le potentiel de cette application à l'avenir ?

Il s'agit vraiment d'un bel outil. J'ai participé à son lancement et suivi son évolution. J'avais constaté qu'il était utilisé par un nombre élevé de femmes, de sorte que sa disparition serait regrettable.

Mme Nawal Ben Hamou, secrétaire d'État.- Pour le développement de son application, l'asbl Touche pas à ma pote a bénéficié de deux subventions régionales : en 2016, un montant de 14.000 euros et, du 1^{er} novembre 2017 au 1^{er} février 2019, un montant de 28.000 euros.

En outre, l'application Touche pas à ma pote a bénéficié d'une promotion centrale et d'une visibilité importante dans la campagne zéro sexisme d'equal.brussels pendant deux semaines en novembre 2018. Elle figurait sur tous les outils de la campagne, dont le budget était de 102.000 euros.

De manière générale, les financements de projets portés par des asbl dans le domaine de l'égalité des chances sont octroyés par le biais de demandes de subventions soumises à la procédure d'appel à projets. Sous la législature 2014-2019, equal.brussels a publié son dernier appel à projets avant les élections et la suspension du budget en février 2019. Or l'asbl Touche pas à ma pote n'a soumis aucune demande de subventions pour son application dans le cadre de cet appel.

Le 25 septembre 2019, equal.brussels a lancé un appel à projets thématique consacré à l'appropriation de l'espace public. Il a été publié sur le site internet et les réseaux sociaux d'equal.brussels. La liste de diffusion incluait également l'asbl Touche pas à ma pote.

Les demandes de subventions s'effectuent sur la base de la procédure décrite dans le guide des subventions joint à l'appel à projets et disponible

rapport indienen. De vzw Touche pas à ma pote heeft dat begin 2019 gedaan.

Op 4 februari 2019 organiseerde de commissie Infrastructuur hoorzittingen over seksisme in de openbare ruimte. De vzw Touche pas à ma pote presenteerde er statistieken waaruit bleek dat de app niet de verhoopte impact had gehad.

De vorige staatssecretaris en equal.brussels hadden cijfers opgevraagd over het eerste jaar dat de app in gebruik was, maar blijkbaar kon de vzw die wegens technische problemen niet leveren.

Momenteel overwegen we niet om een soortgelijke app uit te werken en een onderzoek is dus ook niet aan de orde.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (MR) *(in het Frans).*- *Het valt dus niet uit te sluiten dat er nog een verslag en een nieuw project worden ingediend. Dat is goed nieuws.*

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN DE HEER CHRISTOPHE DE BEUKELAER

**TOT DE HEER RUDI VERVOORT,
MINISTER-PRESIDENT VAN DE**

sur le site d'equal.brussels. Les dossiers doivent être envoyés avant le 21 octobre 2019. Il est donc toujours possible d'introduire un projet. L'octroi ou le refus de la subvention sera communiqué à partir du 21 janvier 2020. Cet appel à projets sera engagé sur le budget 2019.

Dans ce cadre, l'asbl Touche pas à ma pote pourra donc soumettre une proposition de projet et la motiver. Elle sera évaluée selon la procédure établie pour l'octroi des subventions.

J'en viens à l'évaluation des projets subventionnés. Les porteurs de projets sont tenus de soumettre un rapport d'activité et un rapport financier à la fin de leur projet. L'asbl Touche pas à ma pote a remis un rapport d'activité à equal.brussels au début de l'année 2019.

Le 4 février 2019, la commission de l'infrastructure du parlement bruxellois a organisé des auditions sur la problématique du harcèlement sexiste dans l'espace public, en particulier dans les transports en commun. L'asbl Touche pas à ma pote y avait été conviée et avait présenté des statistiques sur son application, lesquelles ne semblaient pas indiquer que ladite application aurait atteint ses objectifs d'impact.

La secrétaire d'État précédente et equal.brussels avaient demandé un bilan de l'application pour sa première année d'utilisation. Visiblement, des problèmes techniques ont empêché l'asbl de remettre un tel rapport. À ce stade et sur cette base, il n'est pas envisagé de lancer un appel à projets pour un outil similaire. Une étude sur le sujet n'est donc pas à l'ordre du jour.

Mme Viviane Teitelbaum (MR).- Effectivement, il n'est pas exclu que la situation se stabilise, que le rapport soit remis et que le projet se poursuive. C'est donc une bonne nouvelle.

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE M. CHRISTOPHE DE BEUKELAER

À M. RUDI VERVOORT, MINISTRE-PRÉSIDENT DU GOUVERNEMENT DE

**BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE
REGERING, BELAST MET
TERRITORIALE ONTWIKKELING EN
STADSVERNIEUWING, TOERISME, DE
PROMOTIE VAN HET IMAGO VAN
BRUSSEL EN BICULTURELE ZAKEN
VAN GEWESTELIJK BELANG,**

**TOT MEVROUW ELKE VAN DEN
BRANDT, MINISTER VAN DE
BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE
REGERING, BELAST MET
MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN EN
VERKEERSVEILIGHEID,**

**TOT DE HEER SVEN GATZ, MINISTER
VAN DE BRUSSELSE HOOFD-
STEDELIJKE REGERING, BELAST
MET FINANCIËN, BEGROTING,
OPENBAAR AMBT, DE PROMOTIE
VAN MEERTALIGHEID EN VAN HET
IMAGO VAN BRUSSEL,**

**EN TOT DE HEER ALAIN MARON,
MINISTER VAN DE BRUSSELSE
HOOFDSTEDELIJKE REGERING,
BELAST MET KLIMAATTRANSITIE,
LEEFMILIEU, ENERGIE EN
PARTICIPATIEVE DEMOCRATIE,**

betreffende "de kilometerheffing".

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE
HEER EMMANUEL DE BOCK,**

**betreffende "het opgeven van de
kilometerheffing in Wallonië en de
alternatieve plannen om de luchtkwaliteit in
Brussel te vrijwaren en de mobiliteit te
verbeteren".**

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN
MEVROUW ALEXIA BERTRAND,**

**betreffende "de toekomst van de
kilometerheffing in Brussel".**

**LA RÉGION DE BRUXELLES-
CAPITALE, CHARGÉ DU
DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL ET
DE LA RÉNOVATION URBAINE, DU
TOURISME, DE LA PROMOTION DE
L'IMAGE DE BRUXELLES ET DU
BICULTUREL D'INTÉRÊT RÉGIONAL,**

**À MME ELKE VAN DEN BRANDT,
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE
LA RÉGION DE BRUXELLES-
CAPITALE, CHARGÉE DE LA
MOBILITÉ, DES TRAVAUX PUBLICS
ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE,**

**À M. SVEN GATZ, MINISTRE DU
GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE
BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES
FINANCES, DU BUDGET, DE LA
FONCTION PUBLIQUE, DE LA
PROMOTION DU MULTILINGUISME
ET DE L'IMAGE DE BRUXELLES,**

**ET À M. ALAIN MARON, MINISTRE DU
GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE
BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE
LA TRANSITION CLIMATIQUE, DE
L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE
ET DE LA DÉMOCRATIE
PARTICIPATIVE,**

concernant "la taxe kilométrique".

**INTERPELLATION JOINTE DE
M. EMMANUEL DE BOCK,**

**concernant "l'enterrement de la taxe
kilométrique par la Wallonie et les plans
alternatifs pour préserver la qualité de l'air
et améliorer la mobilité à Bruxelles".**

**INTERPELLATION JOINTE DE MME
ALEXIA BERTRAND,**

**concernant "l'avenir de la taxe kilométrique
à Bruxelles".**

De heer Christophe De Beukelaer (cdH) (in het Frans).- *De autodruk in Brussel is enorm. Er moeten oplossingen worden uitgewerkt om het verkeer vlotter te laten verlopen en de levenskwaliteit van zowel Brusselaars als pendelaars te verbeteren.*

De autobelasting is een hefboom die tot gedragswijzigingen kan leiden, maar mag niet de enige zijn. Wie honderden euro's per maand aan zijn voertuig besteedt, zal niet malen om een belasting van enkele tientallen euro's meer. Gedragswijzigingen worden veeleer gedreven door alternatieven, zoals ontradingsparkings, fietsinfrastructuur, verlenging van MIVB-lijnen buiten Brussel, een hogere frequentie en capaciteit van de MIVB, verbetering van het aanbod van de NMBS en het gewestelijke expresnet (GEN), uniek vervoersbewijs, investeringen op federaal niveau, enzovoort.

Alvorens aan te kondigen dat het gewest de reiziger zal belasten, had u ambitieuzer kunnen zijn door alternatieven voor te stellen. Zoiets vergt echter meer tijd, werk en nuance dan uw bericht van 28 augustus 2019, waarin u aankondigde niet te zullen wachten op de andere gewesten om een kilometerheffing op te leggen. U zei dat u de voorkeur geeft aan overleg, maar zou de heffing toch invoeren, ook als de andere gewesten niet volgen. De onderhandelings technieken met de andere gewesten zijn al subtieler geweest!

De regering was verdeeld over dit onderwerp en verdedigde tegenstrijdige meningen in de pers. Iets meer dan een maand na de stemming over de regeringsverklaring rijst de vraag of er wel een akkoord is en waar het uit bestaat.

Kort daarna hebt u een stap teruggezet en overleg met de andere gewesten beloofd. Sindsdien hebben die echter een standpunt ingenomen. In de Vlaamse beleidsverklaring wordt de kilometerheffing niet vermeld. In het Waals Gewest blijkt uit alle antwoorden van de regering op de vragen van parlementsleden dat Wallonië wellicht niet zal volgen.

Zal er nog met de andere regeringen over de autobelasting worden overlegd? Is het niet verstandig om te wachten tot alle regeringen zijn

M. Christophe De Beukelaer (cdH).- La pression automobile à Bruxelles est énorme. Des solutions doivent être mises en place pour fluidifier le trafic et améliorer la qualité de vie, tant des Bruxellois que des navetteurs.

La fiscalité automobile est l'un des leviers permettant de changer les comportements, mais il n'est pas le seul et ne doit surtout pas être le premier. Pour un automobiliste qui dépense chaque mois plusieurs centaines d'euros pour son véhicule, une taxe de quelques dizaines d'euros supplémentaires ne va pas fondamentalement modifier la donne. Les changements de comportement sont plutôt guidés par les alternatives, qui doivent relever davantage de la carotte que du bâton : parkings de dissuasion, infrastructures pour l'usage du vélo, prolongement des lignes de la STIB en dehors de Bruxelles, fréquence et capacité de la STIB, amélioration de l'offre de la SNCB et du réseau express régional (RER), billet unique, investissements du niveau fédéral, puisque tout cela coûte beaucoup d'argent, etc. Voilà ce qui, plutôt que les taxes, convaincra les Bruxellois et les navetteurs de changer leur comportement.

Avant d'annoncer que la Région allait taxer le voyageur, il eût donc fallu présenter un plan ambitieux d'alternatives. Mais celles-ci demandent plus de temps, de travail et de nuances que votre communication sensationnaliste du 28 août 2019, où vous annonciez de manière tonitruante ne pas vouloir attendre les autres Régions pour imposer une taxe kilométrique. Vous disiez certes préférer la concertation, mais annonciez déjà - avant d'avoir essayé et avant même que les autres exécutifs ne soient formés - que Bruxelles le ferait de toute façon seule si les autres Régions ne suivaient pas. On a connu plus subtil comme technique de négociation et comme début de relation avec les autres Régions !

En l'espace d'une matinée, nous avons vu le gouvernement se déchirer sur ce sujet, ressemblant à s'y méprendre à une poule sans tête, courant dans tous les sens et défendant des avis contraires par presse interposée.

Un peu plus d'un mois seulement après le vote de la déclaration de politique régionale, c'est à se demander s'il existe un véritable accord et sur quoi

gevormd, al was het maar om op federaal niveau een betrouwbare gesprekspartner te hebben?

Bestaat er binnen de regering een consensus over de kilometerheffing en de stadstol? Wordt de kilometerheffing toch ingevoerd, zelfs als de andere gewesten niet volgen? Zijn er studies gepland over de gevolgen van die belasting? Volgens welke methode zal de belasting worden ingevoerd?

De kilometerheffing impliceert een geolokalisatie van de bestuurders. Hun gegevens zullen worden geregistreerd om correct te kunnen belasten. Kunt u misbruik van deze gegevens uitsluiten?

U zegt de kilometerheffing te willen compenseren: de andere belastingen zouden dalen. Houdt dat in dat de belastingdruk voor de Brusselaars niet zal toenemen?

il porte. Toute cette communication débridée nous laisse pantois et dubitatifs quant à la direction que vous comptez emprunter.

Plus tard dans la journée, vous avez fait machine arrière en promettant une vraie concertation avec les autres Régions. Depuis lors, les autres Régions ont cependant pris position sur la question. La déclaration de politique générale flamande n'évoque pas la taxe kilométrique. En Région wallonne, toutes les réponses du gouvernement aux questions des députés laissent transparaître une faible probabilité que la Wallonie nous suive sur ce sujet.

Quelles démarches de concertation sur la fiscalité automobile sont-elles prévues avec les autres gouvernements et dans quel délai ? Vous avez annoncé la semaine dernière votre intention de prendre rapidement contact avec eux. Vu la sensibilité du sujet, ne serait-il pas judicieux d'attendre la formation de tous les nouveaux exécutifs, notamment pour avoir un interlocuteur fiable au niveau fédéral ?

Quelle est la position du gouvernement sur la taxation kilométrique et le péage urbain ? A-t-il adopté une position consensuelle sur ces sujets ? Sa stratégie est-elle toujours d'adopter la taxe kilométrique même si les autres Régions ne suivent pas ? Des études sur les effets de l'instauration d'une telle taxe sont-elles prévues ? Si oui, quel en est le calendrier ? Quelle méthodologie adopterez-vous pour mener à bien l'instauration de cette taxe ? J'imagine qu'il y aura tout un processus de concertation et d'implication de la population. Comment planifiez-vous cette méthodologie ?

La taxe kilométrique implique une géolocalisation des conducteurs et les données seront enregistrées pour garantir de taxer le citoyen de manière adéquate. Qu'en est-il de la gestion des données ? Comment s'assurer qu'elles ne seront pas utilisées à des fins détournées ?

Enfin, vous évoquez une compensation pour cette taxe kilométrique : les autres taxes des Bruxellois diminueraient. Doit-on comprendre que l'opération sera neutre budgétairement et qu'il n'y aura aucune augmentation de la pression fiscale sur les Bruxellois ?

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) (in het Frans).- *Het Waals Gewest besliste onlangs om geen intelligente kilometerheffing in te voeren. Daardoor zullen Brusselaars, Walen en Vlamingen met verschillende systemen worden geconfronteerd.*

U verklaarde dat Brussel het zich niet kan permitteren om de kilometerheffing uit te stellen, maar de andere gewesten doen dat wel. Wie heeft er dan gelijk?

In 2014 kwamen de gewesten overeen om de kilometerheffing te testen. Sommigen begonnen er met tegenzin aan, maar veranderden al snel van mening.

Uiteraard mogen ook beleidsmakers van mening veranderen, maar hun beleid moet toch een beetje samenhangend en geloofwaardig zijn. Er bestaan trouwens geen duizenden oplossingen voor de vervuiling en de files. Bovendien moet u ook inzetten op een betere gezondheid en minder fijnstof voor iedereen die in Brussel woont en werkt.

In Wallonië pleit Ecolo niet voor dezelfde oplossingen als het op de problemen in Brussel aankomt, alsof er buiten de grenzen van het Brussels Gewest opeens geen sprake meer is van files en vervuiling.

DéFI was altijd al voor de intelligente kilometerheffing, zodat wie zijn auto verstandig gebruikt, minder betaalt dan wie er maar op los rijdt.

Het is geen nulsomspel, maar we hebben nood aan een belasting op het gebruik van de auto om een gedragswijziging te stimuleren. Op de Ring van Brussel stromen tussen 6 en 9.30 uur duizenden auto's toe met mensen die helaas almaar verder van hun werk wonen. De prijs van een woning belet sommigen om dicht bij hun werk te wonen, maar er wordt nooit rekening gehouden met de negatieve gevolgen voor de gezondheid en het tijdverlies. Het beleid zou daarop moeten inspelen.

Hoe zit het met het overleg waarop uw fractie en het regeerakkoord aansturen?

M. Emmanuel De Bock (DéFI).- Nous avons appris, il y a quinze jours, que la taxation kilométrique intelligente était abandonnée par la Région wallonne, ce qui est interpellant. Ainsi, des différents côtés des frontières régionales, selon qu'on est bruxellois, wallon ou flamand, pour un même problème, différentes solutions seraient appliquées.

Vous avez déclaré que Bruxelles n'avait pas le loisir d'attendre, mais les autres Régions peuvent-elles se payer le luxe de nous faire attendre ? On ne peut pas avoir raison tout seul.

Pour rappel, en février 2014, une convention tripartite régionale avait été signée, notamment par le ministre des travaux publics de l'époque, M. Benoît Lutgen, favorisant une phase de test de la taxation kilométrique. Certains sont peut-être entrés à contrecœur dans ce système, mais ils ont ensuite changé d'avis.

Je pense qu'en politique, même s'il n'est pas interdit de changer d'avis, il faut à tout le moins essayer d'être cohérent et crédible. Par ailleurs, il n'y a pas 36.000 solutions pour lutter contre les problèmes de pollution et de mobilité. En l'espèce, il est non seulement question de viser une meilleure mobilité pour demain, mais aussi un meilleur environnement, une meilleure santé et moins de particules fines pour l'ensemble des usagers et des habitants.

Nous avons également constaté qu'Ecolo en Wallonie n'envisageait pas les mêmes solutions pour résoudre les problèmes qui se posent à Bruxelles. Je ne sais pas ce que cela présage. Les problèmes de mobilité et de pollution s'arrêtent-ils aux frontières de notre Région ?

Nous avons toujours privilégié un système intelligent de taxation au kilomètre dans lequel les automobilistes qui utilisent leur véhicule de manière rationnelle, en dehors des heures de pointe et en privilégiant notamment le covoiturage ou les véhicules propres, paient moins d'impôts que ceux qui en font un usage moins rationnel.

Effectivement, ce n'est pas un jeu à somme nulle, mais nous avons besoin d'une taxation à l'usage et pas à la possession afin d'encourager un changement des comportements. Sur le ring de

Wanneer hoopt u resultaten voor te leggen? Wie neemt het voortouw in het dossier? Stuurt u aan op overleg tussen de drie gewesten of wilt u vooruitgang boeken met de gewesten die interesse tonen?

Is er een plan B? Voor ons is dat een stadstol, want we kunnen niet meer bij de pakken blijven zitten.

Klopt het dat u werkt aan een het belastingmodel dat rekening houdt met het gebruik van de auto, de mate waarin hij vervuult en het tijdstip waarop hij wordt gebruikt, zodat mensen die ervoor kiezen een minder vervuilende auto op een rationelere manier te gebruiken, ook minder belastingen betalen?

Mevrouw Alexia Bertrand (MR) *(in het Frans).*- *De MR-fractie vreest dat de kilometerheffing heel wat gezinnen zal benadelen en geen structurele oplossingen zal opleveren.*

Er is een vernieuwende aanpak nodig om de mobiliteit en de levenskwaliteit van de Brusselaars te verbeteren, maar er bestaat geen mirakeloplossing. Er is een hele waaier van maatregelen nodig, zoals de uitbreiding van het openbaar vervoer, de aanleg van overstapparkings, een multimodaal vervoersbewijs en een belasting die

Bruxelles, des dizaines de milliers de véhicules affluent entre 6h et 9h30 avec à bord des gens qui, malheureusement, habitent de plus en plus loin de leur lieu de travail. Même si le coût du logement peut en empêcher certains d'habiter à proximité de leur travail, on ne prend jamais en considération le coût de la santé et du temps perdu pour la qualité de vie. Ce coût devrait être incitatif et intégré dans nos politiques.

Qu'en est-il du mécanisme nécessaire de la concertation à laquelle notre groupe et l'accord de gouvernement aspirent ?

Qu'en est-il du calendrier des opérations ? Quel délai vous donnez-vous ? Qui pilotera in fine le dossier ? S'agira-t-il de plusieurs ministres, d'une concertation entre les trois Régions, ou tentera-t-on d'avancer avec ceux et celles qui veulent y travailler ?

Enfin, existe-t-il un plan B ? Pour nous, c'est celui du péage urbain. Chacun a sa petite idée sur la manière de le mettre en œuvre, mais nous ne pouvons pas rester les bras ballants en implorant les cieux, sans prendre de mesures. Si vous deviez rester sans réponse des autres Régions, travailleriez-vous à ce plan B ?

Pouvez-vous nous confirmer que le modèle sur lequel vous travaillez consistera à mieux taxer les véhicules selon leur usage, le taux de pollution et l'heure de pointe, ce qui reviendra à moins taxer les usagers qui opteraient pour des véhicules moins polluants et dont l'usage serait rationalisé et partagé ?

Vous fondez-vous sur des simulations ?

Mme Alexia Bertrand (MR).- L'essentiel ayant été dit par mes collègues, je mettrai l'accent sur ce qui est important aux yeux de notre groupe. Nous craignons qu'une taxe kilométrique pénalise une série de ménages sans apporter de solution structurelle. Christophe De Beukelaer l'a rappelé : outre une augmentation de l'offre en transports en commun aussi bien en Région bruxelloise qu'en périphérie, des parkings de dissuasion devront être créés.

Nous sommes d'accord avec le fait que des solutions innovantes et efficaces seront nécessaires,

rekening houdt met de vervuilingsgraad van het voertuig.

Die oplossingen moeten in sereen overleg tussen de gewesten worden bestudeerd, maar dat lijkt niet de weg te zijn die u wilt bewandelen. Wat ons het meest zorgen baart, is een mogelijke delokalisatie van onze bedrijven. In 2017 hebben 3.000 bedrijven het Brussels Gewest verlaten.

Hoeveel belang hecht u aan het overleg met de andere gewesten? Is dat al van start gegaan? Zijn er al resultaten geboekt?

Overweegt u alternatieven voor de kilometerheffing?

Om het budget van de gezinnen te sparen, zouden we bijvoorbeeld de verkeersbelasting en de belasting op inverkeerstelling kunnen hervormen en een progressieve fiscale bonus kunnen invoeren op basis van de ecoscore van het voertuig. Hoe staat u tegenover dat idee?

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) *(in het Frans).*- *Ecolo steunt de kilometerheffing, maar het klopt wel dat die maatregel alleen niet volstaat. Ze moet deel uitmaken van een algemeen programma om het gebruik van andere vervoerswijzen dan de wagen aan te moedigen, vooral tijdens de spitsuren.*

car la mobilité bruxelloise est chaotique et il faut améliorer la qualité de vie de chacun. Cela étant, il n'existe pas une solution miracle à même de concrétiser cet objectif à elle seule. Un éventail de solutions est nécessaire. J'évoquais ainsi les parkings de dissuasion, mais il y a aussi la carte multimodale, la taxation proportionnelle au caractère polluant du véhicule, etc. Je suis ravie que vous souteniez également cette dernière idée, M. De Bock.

Ces solutions peuvent être mises à l'étude et faire l'objet de concertations sereines entre les Régions. Pour l'heure, il semble qu'elles n'aient pas votre préférence. Aujourd'hui, c'est surtout le risque de délocalisation de nos entreprises qui nous préoccupe. En 2017, 3.000 entreprises ont quitté la Région bruxelloise. Il est tellement facile de se délocaliser dès lors que notre territoire, entouré des deux autres Régions, n'est pas - heureusement ou non - une île.

J'aimerais tout d'abord revenir sur une question que je vous avais déjà posée, à savoir la place que vous comptez attribuer à la concertation.

Pourriez-vous nous en dire davantage sur l'avancée des concertations ? La concertation interrégionale a-t-elle déjà débuté ? Le cas échéant, quelles sont les pistes qui en sont ressorties ?

Envisagez-vous des alternatives à cette taxe qui permettraient de remédier aux problèmes de congestion tout en préservant le budget des ménages ?

Enfin, que pensez-vous de l'idée de refonte des taxes de circulation et de mise en circulation par l'instauration d'un bonus fiscal progressif en fonction de l'écoscore du véhicule ?

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).- Nous soutenons la taxe kilométrique. Je suis d'accord avec vous : cette mesure ne se suffit pas à elle-même et elle doit être intégrée dans un programme général visant à encourager l'utilisation d'autres modes de transport que la voiture, surtout aux heures de pointe. Cependant, elle est essentielle.

Tout d'abord, elle répond à un problème économique et à un problème de santé. Pouvons-

De kilometerheffing is niettemin noodzakelijk om de gezondheid te beschermen. Elk jaar sterven 600 personen vroegtijdig door de luchtvervuiling.

Het gaat ook om onze levenskwaliteit. Wagens nemen het grootste deel van de openbare ruimte in, terwijl we meer bomen nodig hebben en plaats voor actieve of collectieve verplaatsingswijzen.

Verder moeten we een antwoord bieden op de fileproblemen die de automobilisten ondervinden, maar ook de kleine ondernemers die hun auto nodig hebben voor hun job. Daarvoor moet de reïssnelheid en de frequentie van het openbaar vervoer worden verbeterd.

We steunen dus de kilometerheffing, maar die moet correct worden uitgevoerd!

De heer Petya Obolensky (PTB) (in het Frans).- *Mobiliteit is belangrijk in deze legislatuur, zowel op ecologisch als sociaal vlak. De eerste maatregel die de regering met veel tromgeroffel heeft aangekondigd, is echter een oneerlijke en ondoeltreffende belasting.*

Aangezien er geen rekening wordt gehouden met het inkomen, is deze belasting eerlijk noch solidair. Mensen die niet altijd zelf beslissen wanneer zij hun auto gebruiken, zoals bezorgers, verplegers en huishoudhulpen worden niet alleen gestraft met een verkeersbelasting en accijnzen op brandstof, maar vanaf nu ook met een kilometerheffing. Er dreigt een mobiliteit met twee snelheden te ontstaan, waarbij alleen wie het kan betalen zijn auto naar eigen goeddunken kan blijven gebruiken.

Volgens de PTB is de enige slimme belasting er een waarbij multinationals en grote bedrijven betrokken worden, die ondanks hun monsterwinsten amper belastingen betalen.

Bij gebrek aan ambitieuze en prioritaire alternatieven die gepaard gaan met een becijferd plan, zal de kilometerheffing niet leiden tot een modal shift.

nous encore accepter que l'air soit pollué et que chaque année, 600 personnes décèdent prématurément à cause de la pollution ?

Il s'agit aussi de notre qualité de vie. La voiture et le stationnement occupent l'essentiel de l'espace public. Or nous avons besoin de plus d'arbres et de plus de places pour d'autres modes de transport plus actifs ou plus collectifs.

Elle est également une réponse aux problèmes de congestion que rencontrent non seulement les automobilistes, mais aussi tous les petits entrepreneurs qui doivent se rendre sur leur lieu de travail et qui n'ont d'autre choix que de le faire avec leur camionnette et leur matériel. C'est enfin une manière d'améliorer la régularité des transports en commun et leur vitesse commerciale.

Nous soutenons cette mesure, dont il faut maintenant veiller à la mise en œuvre. Faisons-le correctement !

M. Petya Obolensky (PTB).- La mobilité est un enjeu fondamental de cette législature, tant d'un point de vue écologique que social. Or, la première mesure phare annoncée en grande pompe à la fin de l'été par le gouvernement est une taxe injuste et inefficace.

Puisqu'elle ne tient pas compte des revenus, cette taxe n'est en effet ni juste, ni solidaire et elle pénalisera les travailleurs qui n'ont pas toujours le choix du créneau horaire où ils utilisent leur voiture : livreurs, infirmiers et infirmières, aides-soignants, travailleurs sous contrat titres-services... Ceux-ci seront triplement touchés : taxe d'utilisation, accises sur le carburant et, désormais, taxe kilométrique. On court le risque d'une mobilité à deux vitesses, où seuls ceux qui peuvent payer continueront d'utiliser leur voiture comme bon leur semble.

Le PTB pense que la seule taxe intelligente sera celle qui mettra à contribution les multinationales et les grandes entreprises, très peu sollicitées en dépit des bénéfiques monstres qu'elles destinent à leurs actionnaires.

En l'absence d'alternatives sérieuses et ambitieuses à la mesure des enjeux, élaborées en priorité et

Als we het klimaat- en milieuprobleem met succes willen aanpakken, moeten we een sociaal plan opstellen voor een eerlijke en solidaire mobiliteit. De PTB vraagt de regering dan ook om de kilometerheffing af te schaffen en beter en gratis openbaar vervoer te organiseren. Tijdens de campagne hoorde je dat idee bij veel partijen, maar sinds de verkiezingen blijft het stil op dat vlak.

Ik hoop dat we het binnen vijf jaar nog eens over gratis openbaar vervoer kunnen hebben.

Hoeveel bedraagt de kilometerheffing per kilometer, tijdens de spits en daarbuiten?

Hebt u ook een plan B bedacht dat minder bestraffend en neoliberal is?

De heer Juan Benjumea Moreno (Groen).- Mevrouw de minister, Groen is heel blij met uw voluntarisme. Tijdens de vorige regeerperiode bleek de hervorming van de verkeersfiscaliteit een ware processie van Echternach. U wilt nu echter snel vooruitgaan en dat verheugt ons.

De filedruk is erg hoog, de luchtkwaliteit is slecht en er is al lang genoeg gepalaverd over alternatieven om een modal shift te bewerkstelligen. De files zijn slecht voor Brusselaars en pendelaars, ze kosten ons geld. Het is hoog tijd om maatregelen te nemen.

Vorige week ging het tijdens de vergadering van de commissie Mobiliteit al over Good Move, het mobiliteitsplan waarin heel mooie dingen staan. Belastingen op het gebruik in plaats van op het bezit van een auto zijn eerlijker en efficiënter.

Buitenlandse voorbeelden, zoals Singapore, Stockholm of Londen, tonen aan dat zo'n heffing

accompagnées d'un plan chiffré et précis, la taxe kilométrique échouera à susciter un transfert modal.

Le PTB estime que si l'on veut gagner la bataille de l'indispensable révolution climatique et environnementale, il faut élaborer un plan social rassembleur, au bénéfice d'une mobilité juste et solidaire. Nous demandons donc au gouvernement d'abandonner purement et simplement la taxe kilométrique - qu'il y ait ou non concertation avec les autres Régions - et, peut-être, de mettre en place des transports en commun renforcés et gratuits. Durant la campagne, les lignes avaient bougé et beaucoup de partis allaient, avec diverses nuances, vers l'idée d'une STIB gratuite. Tout cela semble s'être évaporé depuis les élections.

C'est un peu dommage, et j'espère que nous ne serons plus amenés à en reparler dans cinq ans.

Tout d'abord, combien cette taxe kilométrique coûtera-t-elle par kilomètre, que ce soit en heure creuse ou en heure pleine ? Concrètement, de quel montant parlons-nous ?

Avez-vous concocté un plan B qui ne s'inscrive pas dans une logique punitive et néolibérale ?

M. Juan Benjumea Moreno (Groen) (en néerlandais).- Groen se réjouit de votre voluntarisme, Mme la ministre, qui tranche avec la précédente législature.

La congestion automobile est importante, la qualité de l'air est mauvaise et les palabres ont assez duré à propos d'alternatives pour réaliser un transfert modal.

Durant la réunion de la commission mobilité de la semaine dernière, nous avons déjà abordé Good Move, le plan de mobilité qui contient de très bons éléments.

Des exemples étrangers montrent qu'une taxe sur l'utilisation plutôt que la possession d'un véhicule est favorable pour le climat, la qualité de l'air et l'économie, et qu'elle permet d'améliorer les transports publics.

goed is voor het klimaat, de files, de luchtkwaliteit en de economie. Ze maakt ook alternatieven mogelijk: minder files betekent ook snellere bussen en trams, kortom veel beter openbaar vervoer.

Brussel heeft veel tijd verloren, maar dat biedt ons nu het voordeel om verder te gaan en het slimmer aan te pakken dan andere steden. De technologie staat veel verder, wat het mogelijk maakt de heffing te differentiëren, bijvoorbeeld op basis van de milieu-eigenschappen van een voertuig.

Zo'n heffing zal geen bedrijven weggagen, integendeel. In andere steden blijkt dat bedrijven er net blijven als de bereikbaarheid toeneemt. Het systeem is ook heel sociaal. We moeten weliswaar een oplossing zoeken voor wie geen alternatieven heeft. Ik kijk al uit naar de maatregelen die de regering zal nemen om het openbaarvervoeraanbod uit te breiden en betaalbaar te houden.

Bovendien zal de heffing geen strafmaatregel worden die voor de beloning komt, zoals vroeger werd beweerd. De heffing zal zowel bestraffend als belonend werken. Wie voor de voorgestelde alternatieven opteert, zal daar beter van worden.

Ik ben blij dat de minister van Mobiliteit heeft bevestigd dat de heffing niet louter als een fiscale maatregel wordt gezien, maar ook als een gedragssturende mobiliteitsmaatregel. De heffing mag niet enkel bedoeld zijn om geld binnen te halen, maar moet ook het probleem van de files en de luchtkwaliteit oplossen. De shift moet een grote besparing opleveren, zowel in de gezondheidskosten als in de kosten van mensen die nu lang in de file staan. Uit voorbeelden in het buitenland, zoals Stockholm, en uit de studie van Stratec blijkt dat lage tarieven op zich al tot een modal shift leiden. Dat is zeker nodig, maar het is niet voldoende.

Er is veel gesproken over overleg- en samenwerkingsfederalisme. Ik ben blij dat de nadruk op overleg wordt gelegd. Hoe beter die samenwerking en afstemming is, hoe beter we maatregelen kunnen uitwerken. We mogen echter ook niet blijven stilstaan, omdat de rest niet wil bewegen. Ik ben daarom blij dat de regering van bij het begin duidelijk stelt dat Brussel zijn bevoegdheden zal gebruiken. Dat is in het verleden niet gebeurd. De slechtste uitkomst zou een status-

Bruxelles a perdu beaucoup de temps, mais cela nous donne l'avantage d'aller plus loin et de nous y attaquer plus intelligemment que les autres villes, en profitant des évolutions technologiques.

Une telle taxe ne fera pas fuir les entreprises, bien au contraire. Le système est aussi très social. J'attends avec impatience les mesures que le gouvernement prendra pour élargir l'offre de transport public et la maintenir abordable.

Le prélèvement sera à la fois punitif et gratifiant. Ceux qui opteront pour les alternatives proposées s'en porteront mieux.

Je suis heureux que la ministre de la mobilité ait confirmé que la taxe est considérée non seulement comme une mesure fiscale, mais aussi comme une mesure de mobilité comportementale. Des exemples à l'étranger et l'étude Stratec montrent que de faibles tarifs entraînent déjà en soi un transfert modal.

Il a beaucoup été question du fédéralisme de consultation et de coopération. Plus cette coopération et cette coordination sont bonnes, mieux nous pouvons élaborer des mesures. Nous ne devons pas pour autant rester immobiles parce que les autres ne veulent pas bouger. Je me réjouis donc que le gouvernement ait clairement signifié dès le départ que Bruxelles fera usage de ses compétences.

La taxe ne doit pas forcément être uniforme. Nous devrions suivre le modèle de la taxe kilométrique pour les poids lourds, pour laquelle toutes les Régions collaborent, mais appliquent des tarifs différents.

M. Koen Algoed, ancien chef de cabinet de l'ancien ministre flamand des finances M. Muyters et aujourd'hui chef du département des finances, était un fervent partisan de la taxe kilométrique, mais avait averti que, d'un point de vue technologique, celle-ci ne pourrait être instaurée qu'en 2023 ou 2024, lorsqu'une technologie moins coûteuse serait disponible. Partagez-vous ce point de vue ?

Quel est l'état d'avancement de la réforme des deux systèmes de taxe de circulation ? Va-t-elle aboutir avant le système de taxe kilométrique intelligente ?

quo zijn, met andere woorden dat we vijf jaar babbelen en dat er niets van die heffing in huis komt.

Voor mij hoeft de heffing geen eenheidsworst te worden, zelfs in geval van overleg. Bij de kilometerheffing voor vrachtwagens werken alle regio's samen, maar de tarieven verschillen naar gelang van de regio. Dat is het model dat we moeten volgen.

De heer Koen Algoed, voormalig kabinetschef van gewezen Vlaams minister van Financiën Muylers en nu hoofd van het departement Financiën, was een groot voorstander van de kilometerheffing en vroeg aan de Vlaamse onderhandelaars om die in het regeerakkoord op te nemen. Hij waarschuwde wel dat de heffing technologisch gezien pas tegen 2023 of 2024 kan worden ingevoerd, wanneer er goedkopere technologie beschikbaar is. Deelt u dat inzicht? Denkt u ook dat we tot 2023 of 2024 moeten wachten om een kilometerheffing te kunnen invoeren?

Het Brussels Gewest zal vanaf volgend jaar de verkeersbelasting innen. Ik vermoed dat de hervorming daarvoor niet rond zal zijn. Hoe staat het met de hervorming van de twee systemen van verkeersbelasting? Komt die er nog voor de slimme kilometerheffing?

Is er nagedacht over de oprichting van een bestemmingsfonds, zodat de inkomsten uit de kilometerheffing kunnen worden aangewend voor de uitbreiding van het openbaar vervoer, zoals in Londen en Stockholm?

De heer Ridouane Chahid (PS) *(in het Frans)*.- *Ik juich uw vastberadenheid in deze zaak toe. In een moeilijk dossier als dit is het altijd goed om de zittingsperiode aan te vatten met debatten om tot een succesvol resultaat te komen.*

In tegenstelling tot wat sommigen zeiden, vind ik het sociaal onrechtvaardig dat iemand die één keer per week zijn auto gebruikt en daarbuiten het openbaar vervoer neemt, dezelfde verkeersbelasting betaalt als wie elke dag zijn auto gebruikt. Dat moet worden rechtgezet.

A-t-on envisagé de créer un fonds d'affectation pour que les recettes de la taxe kilométrique puissent être affectées au développement des transports publics ?

M. Ridouane Chahid (PS).- Je serai bref, de nombreuses questions ayant déjà été posées.

Mme la ministre, je voudrais avant tout saluer votre volontarisme dans le cadre de ce dossier. Nous vous soutiendrons dans les démarches que vous entreprendrez en vue de cette concertation. Dans un dossier aussi difficile que celui-ci, il est toujours sain de commencer la législature par des discussions et des négociations en vue d'aboutir.

Contrairement à ce que certains ont dit juste avant moi, je trouve socialement injuste qu'une personne qui utilise sa voiture une fois par semaine et prend

Kunnen we namens de Brusselse regering geen nota indienen bij het federale overlegcomité waarin we oproepen tot een vergaande hervorming van de autobelasting in het algemeen, en van de belasting op bedrijfswagens in het bijzonder. Die hebben op dit moment een aanzienlijke impact op Brussel.

In 2013 is een studie gestart, waarvan het proefproject is afgerond. Zijn de conclusies van die studie geëvalueerd? Kunnen we op die basis bepalen wat de beste oplossing is?

Mevrouw de voorzitter.- Elke fractie beschikt voor een interpellatie over vijf minuten. De heer Pitseys, die aangaf de vraag van mevrouw Parmentier te willen aanvullen, heeft nu het woord.

De heer John Pitseys (Ecolo) *(in het Frans).*- *Mevrouw de minister, ik dank u voor uw doortastendheid in dit dossier. De voorgestelde maatregel biedt een oplossing in meerdere beleidsdomeinen voor meerdere problemen.*

De eerste verdienste van de kilometerheffing bestaat erin dat ze de vervuiling compenseert. Die vervuiling wordt veroorzaakt door een reeks actoren en praktijken waar het Brussels Gewest vroeger geen vat op had. Bovendien zet de kilometerheffing mensen aan om minder te vervuilen en belet ze dat er op hetzelfde tijdstip te veel auto's rondrijden aangezien de tarieven afhankelijk worden van het tijdstip en het gebruik.

Sommigen zullen andere thema's belangrijker vinden of denken dat er andere maatregelen mogelijk zijn, maar het grote voordeel van de kilometerheffing is dat we verschillende problemen

les transports en commun le reste du temps paie la même taxe de circulation que celle qui utilise sa voiture chaque jour de la semaine. Aujourd'hui, nous devons corriger cette injustice.

Ensuite, nous avons parlé de la concertation avec les deux autres Régions. Certains ici ont évoqué les accises. Je me demande si nous ne devrions pas déposer une note au nom du gouvernement bruxellois au sein du Comité de concertation fédéral pour demander une réforme de grande envergure de la fiscalité automobile en général, et notamment de la fiscalité liée aux voitures de société. Celles-ci ont en effet une incidence considérable sur Bruxelles à l'heure actuelle.

Enfin, je voudrais vous poser une troisième question. Une étude a été lancée en 2013, dont l'expérience pilote a pris fin. Les conclusions de cette étude ont-elles été évaluées ? Pourrions-nous nous baser sur ses conclusions pour savoir ce qui est préférable et déterminer les bases sur lesquelles repartir dans ce dossier ?

Mme la présidente.- Certains parmi vous sont nouveaux. Je souhaiterais donc rappeler que chaque groupe parlementaire dispose de cinq minutes pour interpellier. M. Pitseys, qui a indiqué vouloir compléter la question posée par Mme Parmentier, peut à présent s'exprimer.

M. John Pitseys (Ecolo).- Je remercie les intervenants pour leurs questions. Mme la ministre, je vous remercie pour votre volontarisme dans ce dossier. La mesure que vous proposez a le mérite de pouvoir traiter plusieurs questions ensemble et de manière transversale.

La première mesure à prendre en matière de mobilité consiste à compenser la pollution produite. Cette pollution est produite par un certain nombre d'acteurs et générée par des pratiques et des dépenses d'énergie sur lesquelles la Région bruxelloise n'avait pas de prise directe auparavant.

La première vertu de cette taxe kilométrique, c'est la compensation de la pollution produite. La deuxième, c'est l'incitation à ne pas polluer et la troisième, c'est la lutte contre la concentration automobile. Comme vous l'avez expliqué en séance

tegelijk kunnen aanpakken. We moeten niettemin opletten dat de vervanging van (een deel van) de verkeersbelasting door een kilometerheffing geen bijkomende fiscale last vormt, zeker voor de meest kwetsbare gezinnen.

Het is belangrijk dat we de gezondheid en de levenskwaliteit van de Brusselaars in de centrumgemeenten verbeteren. We moeten de kilometerheffing dus zo afstemmen dat die gunstig voor hen is.

Een ander positief element is dat er bij de berekening van de verkeersbelasting rekening zal worden gehouden met de ecoscore, ook al is die gebaseerd op de theoretische in plaats van de reële vervuiling.

Een ecologisch beleid moet er tot slot niet alleen toe leiden dat het wagenpark groener wordt, maar ook dat de impact van het autoverkeer op het stadswefsel kleiner wordt.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Eerst en vooral wil ik duidelijk maken dat het niet om een aanvullende belasting gaat, maar om een veel ruimere maatregel die de luchtkwaliteit, de files en de Brusselse mobiliteit op velerlei manieren gaat verbeteren. Hij past in een*

plénière, la quatrième, c'est la modulation de la taxe en fonction des heures et des circonstances d'usage.

Bien sûr, on peut toujours estimer que d'autres sujets sont plus importants ou que d'autres politiques peuvent être mises en place. Je crois cependant que cette politique a pour avantage de répondre avec un seul outil à plusieurs questions en même temps. C'est plus qu'un avantage, je crois que c'est quelque chose de précieux dans ce que vous proposez.

Veillons néanmoins à ce que le remplacement en tout ou en partie de la taxe de circulation par un prélèvement kilométrique ne représente pas une charge fiscale supplémentaire, y compris pour les ménages les plus précarisés. Comme vous, nous sommes attentifs à ce que la santé et les conditions de vie des Bruxellois vivant au centre-ville et dans les communes du centre, parfois directement affectées par l'utilisation de la voiture, soient préservées.

Cette taxe kilométrique, indépendamment des modularisations qui devront y être apportées pour la rendre juste jusqu'au bout, leur sera bénéfique. Je suis certain que c'est aussi l'un des objectifs que vous poursuivez.

Enfin, l'introduction d'un bonus ou d'un facteur écoscore dans le calcul de la taxe de circulation présente bien entendu des avantages. Il s'agit là d'une mesure qui a déjà été envisagée sous différentes formes lors de la dernière législature.

Rappelons toutefois - vous aurez probablement l'occasion de revenir sur ce point - que cet écoscore calcule ce que les voitures pollueraient, et non pas ce qu'elles polluent effectivement.

En outre, je pense qu'une politique écologiste doit faire en sorte qu'il y ait des voitures plus vertes, mais aussi que nous soyons en mesure de réduire l'emprise de la voiture sur le tissu urbain.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Il importe de préciser qu'il ne s'agit pas d'une taxe supplémentaire mais d'une mesure beaucoup plus large, qui a plusieurs impacts sur la qualité de l'air, les embouteillages et la mobilité bruxelloise. Cette mesure s'inscrit dans toute une palette de

waaier van mobiliteitsinitiatieven in het regeerakkoord die minder media-interesse blijken op te wekken.

We zijn van plan om in overleg met de andere gewesten de autobelastingen te hervormen door het gebruik in plaats van het bezit van een auto te belasten. Wie zijn auto minder gebruikt, moet daar een financiële stimulans voor krijgen.

De maatregel heeft ook een sociale impact, want Brusselaartjes die opgroeien op minder dan 500 m van een grote invalsweg hebben minder ontwikkelde longen en de impact van de luchtvervuiling is groter in de armste wijken van Brussel. Niets doen zou gewoon onrechtvaardig zijn.

U zegt dat we een bijkomende belasting willen heffen, maar het is de bedoeling om het hele belastingsysteem te hervormen. Ik heb altijd gezegd dat het de voorkeur heeft om die verandering in overleg met de andere gewesten door te voeren. U vraagt of er alternatieven zijn en welke doelstellingen we nastreven, maar de Vlaamse regering is nog maar net gevormd en de besprekingen moeten dus nog beginnen.

Voor het ogenblik wil ik het bij plan A houden, namelijk een kilometerheffing. Als het niet lukt om tot een akkoord te komen, kunnen we op zoek naar alternatieven.

Ik wou wachten op de vorming van de andere regeringen om mijn ambtgenoten zo snel mogelijk over verscheidene interregionale projecten te spreken. Ik heb al contact genomen met de heer Henry van de Waalse regering. Ik denk dat we nu snel zullen weten wie mijn ambtgenoot in de Vlaamse regering wordt. Ook met de heer Bellot heb ik informeel een aantal dingen besproken.

Ik ben ervan overtuigd dat overleg met de andere gewesten en de federale overheid onontbeerlijk is. Brussel is geen eiland! Ik wil echt samenwerken aan projecten waar alle gewesten baat bij hebben, maar we kunnen in Brussel geen vijf jaar meer wachten!

Voorts heb ik helemaal niet de indruk dat de standpunten binnen de regering uiteenlopen. Iedereen schaaft zich achter het regeerakkoord. In

dispositions en matière de mobilité prévues dans l'accord de gouvernement, mais qui semblent moins intéresser les médias.

Nous prévoyons notamment, en accord avec les autres Régions, de modifier le régime de taxation des voitures en imposant l'utilisation plutôt que la possession du véhicule. Il importe avant tout de changer le système pour faire en sorte que le particulier qui utilise moins sa voiture soit stimulé financièrement.

Cette mesure a également un impact social, sachant que les petits Bruxellois qui grandissent à moins de 500 m d'un axe structurant ont des poumons moins développés, et que l'impact de la pollution atmosphérique est plus important dans les quartiers les plus pauvres de Bruxelles.

Ne rien faire serait injuste. Agir sur la qualité de l'air, c'est non seulement une question écologique, mais aussi une question sociale importante dans notre Région.

En outre, vous dites qu'il s'agit d'une une taxe supplémentaire, mais il est davantage question de changer le système fiscal dans son ensemble. J'ai toujours défendu qu'il serait préférable d'opérer ce changement de concert avec les autres Régions. Vous me demandez s'il existe un plan alternatif, quels sont nos objectifs... Il est important de répondre à ces questions mais, pour l'heure, le gouvernement flamand vient d'être créé - j'en félicite la Région flamande - et les discussions vont seulement pouvoir commencer.

S'il est intéressant de discuter des alternatives plus tard, je souhaite pour l'instant m'en tenir au "plan A". Je veux en discuter avec les représentants des autres Régions, car je préfère le plan exposé dans l'accord de majorité, selon lequel nous voulons instaurer une taxe kilométrique. C'est cette question qui sera traitée en priorité et nous aviserons en cas de bilan négatif, mais il est trop tôt pour envisager les alternatives.

Je comptais attendre la formation des autres gouvernements afin de rencontrer au plus vite mes homologues pour les différents projets interrégionaux. Cela peut se faire assez rapidement. J'ai déjà pris contact avec M. Henry du gouvernement wallon. Je pense que le nom de son

de gewestelijke beleidsverklaring (GBV) staat dat de verkeersbelasting herzien moet worden om een beter gebruik van de wagen mogelijk te maken zonder dat dat een negatieve sociale impact heeft. De verkeersbelasting is een instrument om de gewestelijke doelstellingen in het kader van het Nationaal Energie- en Klimaatplan (NEKP) te bereiken.

Op dat vlak bevestigt de regering opnieuw dat ze een samenwerkingsakkoord met de andere gewesten wenst te sluiten betreffende een slimme kilometerheffing op lichte voertuigen in de hoofdstedelijke zone of in heel België. Daarbij verwijst "slim" naar het feit dat er rekening wordt gehouden met het moment waarop er gereden wordt, het model van de wagen, het aantal inzittenden, de alternatieven enzovoort.

De kilometerheffing moet de huidige belasting vervangen. Dat staat zo in het regeerakkoord.

De regering zal een globale hervorming van de autofiscaliteit voorstellen die de levenskwaliteit in de stad dankzij een rechtvaardige en solidaire transitie moet verbeteren. De belasting op de inverkeerstelling (BIV) zal in grotere mate rekening houden met de milieuprestaties van auto's, om de aankoop van auto's die niet geschikt zijn voor verplaatsingen in de stad, te ontmoedigen.

De huidige verkeersbelasting krijgt ook een nieuwe invulling op basis van de doelstellingen van de lage-emissiezone (LEZ) en zal gebruik maken van de LEZ-technologie. Ze zal gelden voor alle auto's die in Brussel rijden en zal worden afgestemd op het gebruik om de autodruk te verminderen. Er komt een net van camera's met automatic number plate recognition (ANPR) dat dat mogelijk moet maken.

Ik zal mijn administratie vragen een overzicht te maken van alle bestaande onderzoeken en analyses. Er is ook een uitgebreid Vlaams onderzoek, maar dat heeft mijn administratie nog niet kunnen inkijken. Ik hoop mijn Vlaamse ambtgenoot zo snel mogelijk te spreken. Op basis daarvan moet het mogelijk zijn om een beter evenwicht te vinden tussen alle hervormingen van de autofiscaliteit, maar ook met die op het vlak van huisvesting en werkgelegenheid, zodat we het de

homologue au gouvernement flamand ne devrait pas tarder à être connu et, encore une fois, je le contacterai au plus vite. J'ai également eu un contact informel avec M. Bellot afin de discuter des points déjà mis en œuvre dans ces domaines, et ce, dans une logique purement fédérale. Nous attendons donc de pouvoir reprendre les discussions avec notre homologue flamand.

Je suis convaincue que la concertation avec les autres Régions et l'État fédéral est indispensable. Mon objectif est de développer de réels partenariats pour des projets qui bénéficient à chacune des Régions. Nous n'avons pas le luxe de pouvoir attendre cinq ans à Bruxelles ! Nous devons agir, mais j'ai toujours dit que nous devons nous concerter ! Bruxelles n'est pas une île, nous sommes entourés d'autres Régions et d'autres pays. Collaborons pour y arriver !

Concernant la position du gouvernement, je n'avais pas l'impression qu'il y avait de telles divergences dans les réponses. Il me semble que tout le monde soutient l'accord de gouvernement. Tout le monde acquiesce sur le fait que nous devons d'abord collaborer avec les autres Régions au sujet d'une taxe kilométrique et continuer à travailler sur une fiscalité automobile verte et sur les différents plans de mobilité.

La déclaration de politique régionale (DPR) précise que la fiscalité automobile doit être repensée pour permettre un meilleur usage de la voiture, tout en assurant qu'elle n'a aucun impact social négatif. La fiscalité automobile est un outil qui sera mobilisé pour atteindre des objectifs portés par la Région dans le cadre du plan national énergie-climat (PNEC).

À cet effet, le gouvernement réaffirme son souhait de conclure un accord de coopération entre les Régions, visant à mettre en œuvre une tarification kilométrique intelligente des véhicules légers dans la zone métropolitaine ou l'ensemble du territoire national. "Intelligente" signifie que l'on prend en compte le moment où l'on roule, le modèle de voiture, le nombre de passagers, les alternatives, etc.

burgers en ondernemingen in het Brussels Gewest niet lastiger maken.

We voeren ook oplopende tarieven in om tegelijkertijd alternatieven uit te kunnen werken, zoals bij de LEZ en het onderzoek naar de impact op de mobiliteit, de economische en sociale aspecten en de energie en de Roadmap naar de uitstap uit verbrandingsmotoren.

De ministers en administraties van Mobiliteit, Leefmilieu, Economie, Werk, Belasting en Huisvesting moeten bij die studies worden betrokken.

Wanneer de studies over de invoering van de kilometerheffing van start gaan, hangt af van de akkoorden met de andere gewesten en de nood aan aanvullende onderzoeken.

De planning voor de hervorming van de BIV en de verkeersbelasting wordt in overleg met mijn collega van Fiscaliteit opgesteld en zal zo goed mogelijk aansluiten bij de globale hervormingen. We komen zo snel mogelijk met concrete data.

Er zijn terecht vragen gesteld het gebruik dat de overheid maakt van gegevens die ze over automobilisten verzamelt. Daar bestaan erg strikte regels over. De overheid zal alleen gebruik maken van anonieme gegevens om de verkeerssituatie te verbeteren.

Het is nog te vroeg om in te gaan op de begrotingscompensatie en de fiscale neutraliteit. Het regeerakkoord omvat de principes die verdere uitwerking behoeven.

Het gewest heeft natuurlijk de ambitie om een aantrekkelijke woon- en werkplek te blijven. Het komt erop aan een goed belastingevenwicht te vinden om kortere verplaatsingen te stimuleren en de uitbouw van lokale diensten en huisvesting te stimuleren enzovoort.

Hoewel het verslag van de werkgroep voor de vergroening van de autofiscaliteit, destijds opgericht door het kabinet-Vanhengel en Brussel Fiscaliteit, een interessante basis vormt, vertoont het ook een aantal lacunes, want Leefmilieu Brussel en Brussel Mobiliteit zijn nog niet aan het woord gekomen en hun input is belangrijk om de

L'introduction d'une telle tarification doit supprimer et remplacer la taxe actuelle. Ce point figure également dans l'accord de majorité.

Dans le champ de ses propres compétences, le gouvernement proposera une réforme globale de la fiscalité automobile visant à améliorer la qualité de vie en ville pour tous dans le cadre d'une transition juste et solidaire. Le régime de taxe de mise en circulation sera revu par l'intégration d'une plus grande progressivité en fonction de la performance environnementale des véhicules - plusieurs facteurs tels que le poids, la puissance réelle et le type de carburant utilisé interviennent ici - dans le but de décourager l'achat de véhicules non adaptés aux déplacements dans un environnement urbain.

Le régime actuel de taxe de circulation sera également revu au regard des objectifs de la zone de basse émission et s'appuiera sur sa technologie. Ce nouveau régime visera l'ensemble des véhicules circulant à Bruxelles et sera modulé à l'usage afin de limiter la congestion automobile, en particulier aux heures de pointe. À cet effet, le gouvernement mettra en place son réseau de système de caméras de reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation (automatic number plate recognition, ANPR). Tout cela figure dans notre accord.

Plusieurs questions m'ont été posées sur les études déjà réalisées. Je vais charger mon administration de dresser la liste des nombreuses études et analyses déjà menées sur ces questions. Je pense notamment à celle réalisée par Stratec en 2011, qui est en phase de test, ou à l'étude trirégionale dans le cadre de l'accord politique, réalisée en 2013-2014. Par ailleurs, la Région flamande a mené une étude approfondie que mon administration n'a pas encore pu se procurer, mais j'espère pouvoir en parler avec mon homologue flamand dans les plus brefs délais afin de garantir la meilleure collaboration possible dans ce dossier. Sur cette base, il s'agira probablement de trouver le meilleur équilibre avec les réformes de la fiscalité automobile, mais aussi avec celles liées au logement et au travail, afin de compenser les effets du système et ne pas pénaliser les citoyens et les entreprises de la Région.

Il s'agira également d'instaurer une tarification progressive afin d'assurer en parallèle l'élaboration de solutions alternatives, à l'image du projet de

keuze voor lichtere, minder krachtige en minder vervuilende voertuigen te stimuleren.

Hoe we de milieuoëfficiënten precies bepalen, moet ik nog bekijken met de minister van Leefmilieu. Ik hoop mijn ambtgenoten zo snel mogelijk te spreken over de mogelijkheden om zo goed mogelijk aan te sluiten op wat in Vlaanderen en Wallonië van toepassing is.

Wat de ecoscore betreft, de verbetering of de versterking van de contracten met de universiteiten zijn een bevoegdheid van Leefmilieu Brussel. Samen met de minister van Leefmilieu zal ik natuurlijk op zoek gaan naar alternatieven.

De promotie van minder energieverlindende auto's en het terugdringen van de milieu-impact van de mobiliteit is een van onze belangrijkste doelstellingen. Dat komt tot uiting in de diverse maatregelen die in het Good Move staan en die burgers ertoe moeten aanzetten om korte verplaatsingen niet meer met de auto te maken en de uitstoot van het wagenpark terug te dringen.

Volgens het regeerakkoord wil de regering de ontwikkeling stimuleren van lichte auto's die weinig koolstof uitstoten en worden gedeeld. Na een analyse van de economische en ecologische efficiëntie zullen we het gebruik van alternatieven voor diesel en benzine aantrekkelijker maken.

Tezelfdertijd wordt de lage-emissiezone (LEZ) verder uitgebouwd, wil de regering uiterlijk in 2030 de verkoop van dieselauto's laten uitdoven en die op benzine en LPG in 2035. De begeleidingsmaatregelen van de regering zullen rekening houden met de sociale situatie van de gezinnen. Vanaf 2020 komen er nieuwe uitstootgrenzen op basis van overleg dat eerder dit jaar plaatsvond.

We richten een strategisch LEZ-comité met onafhankelijke experts op dat aanbevelingen moet doen over hoe het in de toekomst verder moet.

Een enkele maatregel kan vanzelfsprekend niet volstaan. Daarom is er Good Move, het plan dat alle stakeholders samenbrengt en vijftig acties onder zes prioritaire beleidslijnen voor de volgende tien jaar omvat.

zone de basse émission (LEZ) et de l'étude d'impact sur la mobilité, sur les aspects économiques et sociaux et sur l'énergie et Roadmap vers une sortie des véhicules thermiques, dans le cadre desquels les différentes administrations concernées collaborent efficacement.

Il faudra de mener ces études à tout le moins avec les ministres et les administrations en charge de la mobilité, de l'environnement, de l'économie, de l'emploi, de la fiscalité et du logement, autrement dit avec l'ensemble du gouvernement et des administrations.

Le calendrier d'étude de la mise en œuvre de la tarification kilométrique dépendra des accords qui seront établis avec les autres Régions et des besoins d'études complémentaires. On doit éviter les études inutiles, mais il faut mener celles nécessaires à l'obtention d'informations indispensables.

Le calendrier de la révision des montants de la taxe de mise en circulation et de celle de circulation sera établi avec mon collègue chargé de la fiscalité et s'intégrera au mieux avec les réformes globales. Nous communiquerons le calendrier exact le plus rapidement possible. Pour l'instant, nous sommes en train de voir si nous pouvons faire quelque chose qui aura plus de sens avec les autres Régions.

D'autres questions ont été posées quant à l'utilisation des données des automobilistes par les pouvoirs publics. Ces questions sont légitimes. Des réglementations très strictes sur l'usage des données et le respect de la vie privée existent et nous en avons besoin. L'anonymisation des données sera garantie et l'usage de ces dernières sera réservé au fonctionnement du système au bénéfice de tous les citoyens. Je pense qu'il est important de conserver cela.

Une autre question portait sur la compensation budgétaire et la neutralité fiscale pour les Bruxellois. Concernant les questions sur les paramètres spécifiques, c'est encore trop tôt pour répondre. Nous avons composé des principes dans l'accord de majorité. Nous avons des idées que nous souhaitons élaborer. Cependant, il est encore trop tôt pour donner des chiffres ou parler d'impact. Nous attendons les autres Régions, l'impact budgétaire, etc.

Ik zal de hele presentatie van vorige week niet overdoen, maar het klopt dat we nood hebben aan een waaier van maatregelen, waar de kilometerheffing er maar een van is.

De maatregelen die Brusselaars uit hun auto moeten houden, zoals de hervorming van de Brussel'Air-premie, gecombineerd met strengere normen voor de LEZ of de invoering van zonale tarieven, bieden nog andere mogelijkheden.

Ook het concept Mobility as a Service (MaaS), dat mensen helpt om zich anders te verplaatsen, is een alternatief. Ik weet zeker dat we dankzij MaaS een geïntegreerd aanbod kunnen brengen dat iedereen kan verleiden.

Ik zou het aanbod van de MIVB niet als ontoereikend bestempelen. De MIVB heeft haar aanbod al uitgebreid en zal dat blijven doen, maar ze hoeft zich nergens voor te schamen! We moeten zowel het openbaarvervoeraanbod verhogen als in parallelle maatregelen investeren.

De MIVB heeft haar busaanbod met 30% uitgebreid en er komen zeven tramlijnen en een metrolijn bij. We doen ook aanzienlijke investeringen in nieuwe fietspaden en P+R's.

We hebben contact met de Vlaamse Werkverenootschap, die de grote mobiliteitsprojecten moet coördineren. Vlaanderen plant ook meerdere P+R's rond Brussel en ik weet zeker dat het Waals Gewest ook bereid is om dat te doen.

Voor de trein zijn we afhankelijk van federale overheid. Ik hoop dat mobiliteit een belangrijk issue wordt in het nieuwe federale regeerakkoord, want we hebben nood aan een aantrekkelijk aanbod. Het aantal treinritten naar Brussel neemt toe en daarom is het belangrijk om te blijven investeren in de NMBS.

Bien entendu, notre Région a pour ambition d'encourager et de maintenir l'habitat et l'emploi dans son périmètre. Mme Bertrand, je vous garantis que nous avons aussi à cœur de le faire. Il s'agit de trouver le meilleur équilibre fiscal pour encourager indirectement les déplacements sur de plus courtes distances, le développement des services de proximité et de logements à Bruxelles pour les personnes qui y travaillent, etc.

Bien que M. Uyttendaele soit au Sénat en ce moment, je répondrai à ses questions.

C'est dans le cadre des réflexions sur la réforme de la fiscalité automobile, à la suite d'une décision du gouvernement bruxellois, que le cabinet de M. Vanhengel et Bruxelles Fiscalité ont mis sur pied un groupe de travail sur le verdissement de la fiscalité automobile.

Même s'il constitue une première base de réflexion intéressante, son rapport est un peu lacunaire, Bruxelles Environnement et Bruxelles Mobilité n'ayant pas encore été conviées au groupe de travail. Il conviendra de les y associer afin de répondre au mieux aux enjeux environnementaux et d'orienter les choix vers des véhicules plus légers, moins puissants et moins polluants.

La méthode pour établir et définir les coefficients environnementaux de la réforme bruxelloise doivent encore faire l'objet d'une concertation avec le ministre de l'environnement, sur la base d'une analyse à mener avec nos administrations respectives.

J'espère pouvoir discuter assez vite avec mes homologues des opportunités de convergences avec les mécanismes d'application en Flandre et en Wallonie.

Concernant l'écoscore, la correction ou le renforcement des contrats avec les universités relève plus spécifiquement de Bruxelles Environnement, dans le cadre de la verdurisation du parc automobile. J'aborderai évidemment cette question avec le ministre de l'environnement, afin que nous trouvions ensemble des alternatives.

En matière de mobilité, concernant la promotion des véhicules économes en ressources, la réduction de l'impact de la mobilité sur le climat et

l'environnement est bel et bien l'une des actions prioritaires. Celle-ci se traduira par diverses mesures reprises dans le Plan régional de mobilité Good Move dont nous avons parlé la semaine dernière. Leur but est d'encourager les citoyens à ne plus effectuer de déplacements courts en voiture, mais également de limiter les émissions créées par le parc de véhicules.

L'accord de majorité précise aussi que le gouvernement privilégiera le développement des véhicules légers, à basse émission de dioxyde de carbone et partagés. Après une analyse relative à l'efficacité économique et environnementale, en fonction des objectifs fixés sur le plan de la mobilité, il favorisera les systèmes d'énergie de propulsion alternatifs au diesel et à l'essence.

En parallèle, le gouvernement poursuivra le développement de la zone de basse émission (LEZ), affirmera sa volonté de ne plus du tout recourir au diesel au plus tard en 2030, ainsi qu'à l'essence et au LPG au plus tard en 2035. Le gouvernement déterminera les mesures d'accompagnement en tenant compte de la situation sociale des ménages. Dès 2020 et pour la période 2025-2035, de nouveaux jalons seront définis pour tout type de véhicule, et ce, sur la base des conclusions de la consultation déjà menée en 2019.

Un comité stratégique relatif à la LEZ, composé d'experts indépendants, sera créé de manière pérenne afin de fournir des recommandations quant à l'évolution et l'adéquation des restrictions prévues. Nous serons donc attentifs à mettre en œuvre les recommandations prévues par l'accord de gouvernement.

J'en viens à vos questions concernant la nécessité de prévoir des alternatives et des mesures complémentaires. Ces questions ouvrent le débat et reviennent à me demander ce que je compte faire au cours des cinq années à venir. Je suis tout à fait d'accord qu'il ne peut s'agir d'une seule et unique mesure. C'est pourquoi le plan Good Move, qui rassemble l'ensemble des acteurs de la mobilité, reprend cinquante actions réparties en six axes prioritaires, à mener en parallèle durant la période 2020-2030.

Je ne vais pas répéter ici ce qui a été présenté la semaine dernière, mais il est vrai que nous avons

besoin de tout un arsenal d'offres. La taxe kilométrique n'est qu'une des mesures proposées parmi cet arsenal d'alternatives.

Les mesures incitant les Bruxellois à renoncer à leur voiture personnelle, comme la révision de la prime Bruxell'air, combinées au renforcement de la LEZ ou à la mise en place d'une tarification zonale, sont autant de mesures possibles, mais qui doivent encore être mises en place.

Parmi les alternatives, je voudrais citer le concept Mobility as a Service (MaaS). Il s'agit d'accompagner les gens dans leur volonté de se déplacer autrement et de donner plus de crédit à toute l'offre existante. Avec le MaaS, je suis convaincue que nous pourrions proposer une offre intégrée - notamment des tarifs - de manière claire et lisible pour les usagers et faire en sorte que tout le monde connaisse l'offre existante et soit tenté de l'utiliser.

Je ne suis pas d'accord avec l'affirmation selon laquelle l'offre de la STIB est médiocre. Oui, l'offre pourrait être étoffée et la STIB l'a déjà augmentée et poursuivra dans ce sens. Mais la STIB est une entreprise performante et n'a pas à rougir de son offre ! Nous ne devons pas attendre que des alternatives existent pour prendre des mesures, sans quoi nous pourrions attendre longtemps ! Il faut à la fois augmenter l'offre et investir dans des mesures parallèles.

La STIB a augmenté son offre de bus de 30 % et prévoit sept lignes de tram et une ligne de métro supplémentaires. Des investissements importants sont également prévus en Région bruxelloise pour des pistes cyclables supplémentaires et des parkings de dissuasion.

Nous avons eu des contacts avec la Werkvennootschap chargée de coordonner de grands projets de mobilité. La Flandre prévoit également plusieurs parkings de dissuasion aux alentours de Bruxelles et en Région flamande et je suis certaine que la Région wallonne a la volonté de faire de même.

Concernant le train, nous dépendons des décisions qui seront prises par l'État fédéral. J'espère que la mobilité sera au cœur du projet car nous avons besoin d'une offre attractive. Des investissements

De heer Christophe De Beukelaer (cdH) *(in het Frans).*- *Er zal heel wat afhangen van de onderhandelingen met de andere gewesten. Er zijn twee scenario's mogelijk. Ofwel slaagt u erin om uw collega's mee te krijgen in het verhaal van de kilometerheffing en kunnen we hier samen de parameters bespreken die nodig zijn om die heffing zo efficiënt en rechtvaardig mogelijk te maken. Ofwel willen de andere regeringen u niet volgen en moeten we samen een andere oplossing uitwerken.*

U zegt dat het niet om een bijkomende belasting gaat. We kunnen op twee manieren te werk gaan: ofwel wordt de algemene factuur zwaarder voor de Brusselaar, maar worden er mobiliteitsvoordelen toegekend, ofwel blijven we binnen hetzelfde budget, in welk geval het niet om een bijkomende belasting gaat. Dat is evenwel nog niet bevestigd.

Ik hoop dat het mogelijk is om met de andere regeringen tot een akkoord te komen. Het had evenwel beter geweest om anders over die maatregel te communiceren. We hadden de Brusselaars gemakkelijker aan boord gekregen door de nadruk op de alternatieven te leggen. U hebt geen vat op de manier waarop uw uitspraken in de media worden weergegeven, maar ik raad u aan om duidelijk te maken dat u bereid bent om tot een akkoord met de andere gewesten te komen en alternatieven uit te werken in plaats van steeds de nadruk te leggen op de heffing, want dat komt uw zaak niet ten goede.

sont réalisés. On constate une augmentation des déplacements en train vers Bruxelles. Nous devons donc continuer à investir dans la SNCB pour les Bruxellois et pour les non-Bruxellois qui viennent visiter Bruxelles ou y travailler.

M. Christophe De Beukelaer (cdH).- Je vous remercie de ces précisions, même si vous n'êtes pas en mesure d'en donner beaucoup puisque de nombreux éléments dépendent de vos futures discussions avec vos collègues.

Je comprends bien que soit vous parvenez à convaincre vos collègues de rentrer dans une démarche de taxe kilométrique, auquel cas nous débattons ici des paramètres de cette taxe afin qu'elle soit la plus efficace et socialement la plus juste ; soit nous reviendrons ici pour repenser à un autre modèle, puisque si les autres gouvernements ne suivent pas, vous n'envisagez pas d'appliquer la taxe kilométrique telle quelle et vous êtes ouverte à d'autres solutions, auxquelles nous n'hésiterons pas à contribuer.

Vous dites qu'il ne s'agit pas d'une taxe supplémentaire. C'était le sens de ma dernière question. Soit, de manière globale, on alourdit la facture pour les Bruxellois, avec des avantages en matière de mobilité - mais cela reste malgré tout une taxe -, soit on reste dans la même enveloppe et alors ce n'est pas une taxe supplémentaire. Cet aspect n'est toutefois pas encore vérifié.

J'entends bien, et c'est ma volonté, qu'il est possible d'avoir un accord avec les autres gouvernements sur ce sujet. Mais, dans ce cadre-là, j'estime qu'il n'aurait pas fallu communiquer de cette manière sur cette mesure. Nous aurions pu emmener plus aisément tous les Bruxellois dans la barque s'ils avaient senti que l'accent était d'abord mis sur les solutions alternatives.

Je sais qu'on ne gère ni les grands titres des médias ni la façon dont y sont relatés tous les propos, mais je vous invite à montrer toute votre volonté à trouver des accords avec les autres Régions, à concevoir des pistes alternatives, au lieu de mettre en avant de manière spécifique cette taxe, d'autant que ces propos ont pu braquer des interlocuteurs

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) (in het Frans).- *Ik ben blij dat u bereid bent om een inspanning te leveren. Het is goed mogelijk dat het Brussels Gewest als enige de juiste keuze maakt, al vergt dat enige moed.*

In het Vlaams regeerakkoord wordt er met geen woord over de kilometerheffing gerept. Het is verontrustend dat Wallonië en Vlaanderen niet bereid zijn om samen te werken om de klimaatverandering tegen te gaan. U kunt in elk geval op de steun van DéFI rekenen.

Eenvoudig is het niet. Het is niet de bedoeling dat de armsten het recht krijgen om te blijven vervuilen, simpelweg omdat ze het geld niet hebben om andere keuzes te maken, maar het is evenmin de bedoeling dat de maatregelen enkel de rijksten bevoordelen.

Er moet vooral een ruimer aanbod van alternatieven voor de auto komen, waarbij ook aandacht naar intermodaliteit moet gaan. Om te beginnen moeten de door het Brussels Parlement goedgekeurde resoluties worden uitgevoerd. De treinstations in de Rand moeten bijvoorbeeld binnen dezelfde tariefzone vallen als de stations net buiten het gewest.

Ik bedoel onder meer de stations van Linkebeek, Sint-Genesius-Rode, Groot-Bijgaarden en Vilvoorde.

Nu kan je met een bus van de MIVB van Brussel naar een van de gemeenten in de Rand reizen zonder dat je hoeft bij te betalen. Met de trein kan dat niet omdat de NMBS weigert om die Brusselse stations in dezelfde zone onder te brengen als de stations in de Rand.

Voorts weigert de NMBS ook om overstapparkings bij die stations in de Rand aan te leggen.

De mobiliteit in het Brussels Gewest is een complex probleem, dat niet met één enkele oplossing weg te werken is. Dat moeten we met vereende krachten aanpakken.

dans les autres Régions, ce qui n'a pas aidé à la cause.

M. Emmanuel De Bock (DéFI).- Je salue le volontarisme et le courage de la ministre. Dans ce débat, il est non seulement impossible d'avoir raison tout seul, mais il faut aussi faire preuve d'une certaine dose de courage, tout en ne sombrant pas dans la naïveté.

La déclaration de politique générale du gouvernement flamand ne dit pas un mot sur la taxe kilométrique. Il est inquiétant de constater que les deux Régions qui devraient être les partenaires de cette mesure censée être volontariste et répondre à l'urgence climatique n'envisagent pas les mêmes solutions que nous. Nous continuerons, bien entendu, à vous soutenir dans ce combat.

Les problèmes sont multiples et compliqués. Nous ne devons pas accorder un droit de polluer aux personnes les plus précarisées sous prétexte qu'elles n'ont pas les moyens de faire face au coût de la mobilité, ni édicter des mesures en faveur des plus nantis.

Je rejoins Mme Bertrand quant à la nécessité d'augmenter l'offre de transport, de prévoir des modes alternatifs de déplacement et d'être attentif à l'intermodalité. Tout le monde a un rôle à jouer à ce niveau. Pour commencer, il s'agit de répondre à l'ensemble des résolutions que nous avons adoptées au sein de ce parlement. La proposition d'intégrer les gares de la périphérie dans la même zone que Bruxelles a ainsi emporté la quasi-unanimité, car les gares intérieures ne présentent aucun intérêt pour des milliers d'habitants de la deuxième couronne.

Par contre, techniquement, elles sont plus proches des gares de la périphérie, comme celles de Linkebeek, Rhode-Saint-Genèse, Grand-Bigard et Vilvoorde.

Là où on peut se rendre en périphérie avec la STIB pour le même prix, il n'est toujours pas possible de prendre un train de la SNCB. Il faut parfois passer une heure dans les transports en commun de la STIB pour rejoindre le bout de Bruxelles alors qu'il y a des transports publics. La SNCB refuse d'entendre cette logique et d'intégrer une fois pour

Mevrouw Alexia Bertrand (MR) *(in het Frans)*.- *U werkt momenteel niet aan een plan B, C of D, maar beperkt zich tot plan A, namelijk de kilometerheffing. Dat project lijkt evenwel bij voorbaat tot mislukking gedoemd na de verklaringen van de medevoorzitter van een van de meerderheidspartijen. U hebt een telefoongesprek met uw collega Henry gehad. Wat is er toen gezegd? In welke richting evolueert het overleg? Houdt hij er een andere mening op na dan de medevoorzitter?*

Ik ben het overigens niet met u eens dat het aanbod volstaat. Ik test momenteel verschillende vervoerswijzen om naar het parlement te komen. Onlangs moest ik tijdens het spitsuur zeven of acht minuten op een metro wachten. Dat is veel te veel! In andere steden is dat twee of drie minuten. Er is dus niet alleen een probleem met het aanbod, maar ook met de frequenties. Dat geldt overigens niet alleen voor de metro, maar ook voor het busnet.

Misschien is er een debat mogelijk over de vraag of we eerst alternatieven moeten uitwerken voordat we dwingende maatregelen nemen, maar de uitbreiding van het aanbod lijkt mij alvast een prioriteit.

toutes les gares de la périphérie proche dans la même zone tarifaire.

Autre exemple qui me concerne personnellement, car j'habite à l'extrémité de la Région bruxelloise : la SNCB ne souhaite pas créer de parkings de dissuasion autour de ces gares. J'habite au sud d'Uccle, à côté de la gare de Linkebeek. Après avoir attendu dix ans que la SNCB aménage un parking, celle-ci a finalement cédé le terrain à la commune pour un euro et l'endroit est depuis lors devenu une gare de triage de bus.

Tout cela pour dire que nous ne devons pas nous montrer hypocrites dans ce débat. Chacun doit assumer l'ensemble de cette problématique compliquée. Il n'existe pas une solution unique, mais un ensemble de solutions à appliquer. J'espère que nous y travaillerons ensemble, tous pouvoirs confondus.

Mme Alexia Bertrand (MR).- Vous dites qu'à ce stade, vous ne travaillez pas à un plan B, C, D ou E, mais que vous vous en tenez au plan A, à savoir celui de la taxation kilométrique. Or j'avais cru comprendre que ce projet était mort-né, après les déclarations du coprésident d'un des partis de votre majorité. Vous nous dites avoir eu un entretien téléphonique avec votre homologue M. Henry. Quelle était la teneur de ses propos lors de cet échange ? Dans quel sens s'oriente votre concertation ? Ses propos étaient-ils différents de ceux de son coprésident ?

Par ailleurs, je ne peux pas souscrire à vos propos selon lesquels l'offre est suffisante. Je teste en ce moment différents modes de transport pour me rendre au parlement bruxellois afin de déterminer lequel est le plus rapide, le moins polluant et le plus écologique. Dernièrement, j'ai dû attendre sept ou huit minutes pour avoir un métro à l'heure de pointe. C'est trop ! Dans d'autres villes, ce délai est de deux ou trois minutes.

Cet avis est largement partagé par de nombreux Bruxellois. Le problème se pose sur le plan de l'offre, mais aussi des fréquences. Sur les lignes de bus, la problématique est bien connue, dans ma commune et davantage encore dans celles du nord

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) *(in het Frans)*.- *Ik heb veel ervaring met openbare werken. Om alternatieven te kunnen uitwerken, moeten er eerst minder auto's in de stad zijn, want het verkeer verhindert ons vaak om de nodige werken uit te voeren en de regelmaat van de bussen te waarborgen. Ik ben het dus niet met u eens dat we eerst alternatieven moeten uitwerken voordat we maatregelen nemen.*

Mevrouw Alexia Bertrand (MR) *(in het Frans)*.- *Dat is niet wat ik heb gezegd. U verdraait mijn woorden.*

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) *(in het Frans)*.- *Hoe dan ook is er een probleem. De kilometerheffing maakt deel uit van de oplossing, want we kunnen niet op een correcte manier alternatieven uitwerken zonder de verkeersdruk aan te pakken.*

De heer Petya Obolensky (PTB) *(in het Frans)*.- *Velen hier schijnen te denken dat we het klimaatprobleem kunnen oplossen door het gebruik van een auto te belasten in plaats van het bezit ervan.*

De PTB is het ermee eens dat het autogebruik moet afnemen, niet alleen in Brussel, maar wereldwijd. Dat moet echter mogelijk worden door het uitbreiden van alternatieven voor de auto. De PTB is voorstander van gratis openbaar vervoer omdat in andere steden al is gebleken dat het werkt. U

de Bruxelles. On me rapporte régulièrement des problèmes de fréquence sur les lignes de bus.

Je sors volontiers du débat s'il peut nous être utile de savoir s'il faut d'abord élaborer des alternatives et ensuite passer par la contrainte. Travaillons de manière constructive. La question n'est pas de savoir si, chronologiquement, nous devons commencer par la poule ou l'œuf, mais bien de faire de l'augmentation de l'offre une priorité.

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).- Je voudrais réagir à ce qui vient d'être dit, car j'ai une longue expérience comme chef de projets dans le cadre du réaménagement d'espaces publics.

Nous sommes vraiment confrontés au problème de la poule et de l'œuf. Pour élaborer des alternatives, il faut avoir moins de voitures en ville, car c'est le principal facteur qui nous empêche de réaliser les travaux nécessaires et de garantir la régularité de la circulation des bus. Il y a trop de voitures et toute la ville est congestionnée.

On ne peut donc pas dire qu'il faut attendre d'élaborer des alternatives avant de prendre des mesures.

Mme Alexia Bertrand (MR).- Ce n'est pas ce que j'ai dit, vous déformez mes propos.

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).- Quoi qu'il en soit, c'est vraiment un souci. L'élaboration de cette taxe kilométrique fait partie de la solution, parce qu'on ne peut pas développer correctement les pistes alternatives sans résoudre le problème de la congestion.

M. Petya Obolensky (PTB).- Vous êtes nombreux à avoir parlé de l'importance qu'il y a de passer d'une taxe sur la possession à une taxe sur l'usage, comme s'il s'agissait là du changement de paradigme dont nous avons besoin pour relever les défis climatiques. Nous sommes d'accord pour dire qu'il convient de diminuer le nombre de voitures et de réfléchir aux différents moyens de décongestionner la ville. C'est fondamental, tant à l'échelle bruxelloise que belge, européenne et mondiale.

moet onderzoeken waarom dat zo is. Welke maatregelen namen die steden? Met welke gevolgen?

Duizenden werknemers komen met de auto naar Brussel omdat ze niet anders kunnen. Bij hen zal de kilometerheffing niet in goede aarde vallen.

De PTB vindt dat vooral rijke multinationals moeten betalen, aangezien de 300 meest belangrijke 40% van de luchtvervuiling veroorzaken.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Ik heb met de heer Henry informeel contact gehad. We willen snel onze Vlaamse collega ontmoeten. Hoewel de kilometerheffing geen deel uitmaakt van het Waals regeerakkoord, staan leefmilieu en gezondheid wel centraal in die tekst. Het debat is dus open en ik heb de bereidheid gehoord om naar oplossingen te zoeken.*

Ik heb niet gezegd dat het aanbod volstaat. Het moet nog worden uitgebreid, maar we mogen niet met andere maatregelen wachten tot dat is gebeurd. We kunnen niet wachten tot elke straat zijn eigen bus of tram heeft, want nu zitten die vast in het verkeer. Het is onze ambitie om zo veel mogelijk trajecten in eigen baan te creëren, maar we moeten ook de mensen overtuigen om hun gedrag te wijzigen en die gedragswijziging financieel belonen.

We zullen het busaanbod uitbreiden en de doorstroming verbeteren. Tijdens de spitsuren is er om de 2 of 2,5 minuten een metro, maar soms zijn er problemen op de lijnen. Dankzij het Avantiprogramma zullen we de frequenties nog kunnen verhogen.

Pour ce faire, il convient de développer des alternatives. Vous dites avoir cinq ans devant vous, mais nous aurions aimé que vous commenciez par là. Nous revenons souvent à la question de la gratuité des transports publics, car ce système semble fonctionner dans des villes comparables à Liège, comme Dunkerque. Il serait intéressant de mener une enquête pour connaître les raisons du succès d'un tel système. Quelles mesures ont-elles été prises ? Quelles en sont les conséquences à différents niveaux ?

Pour rappel, des milliers de travailleurs ont recours à la voiture pour entrer et sortir de la périphérie bruxelloise, par nécessité et non par choix. Ils seraient également concernés par la taxe kilométrique et auraient beaucoup de mal à l'accepter.

Pour nous, le changement de paradigme doit consister à faire payer les grandes fortunes multinationales, dont les 300 plus importantes sont responsables de 40 % de la pollution de l'air.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je vais répondre aux questions complémentaires.

J'ai eu un contact informel avec M. Henry et nous avons prévu de nous voir rapidement, avec notre homologue flamand. Même si le sujet ne fait pas partie de l'accord de gouvernement, l'environnement et la santé sont au cœur du projet wallon. Le sujet est donc ouvert et la volonté de trouver des solutions existe. Mettons-nous autour de la table pour obtenir des résultats !

Je n'ai pas dit que l'offre était suffisante, mais plutôt qu'on ne pouvait attendre qu'elle soit suffisante. Mme Parmentier l'a dit, la STIB est une entreprise performante et il y a une offre à Bruxelles, mais il faut encore l'augmenter. Pour cette raison, la STIB dispose d'un plan d'investissements pluriannuel et l'accord de majorité a de grandes ambitions en la matière. Nous ne pouvons toutefois pas attendre que chaque rue ait son propre tram ou bus, car pour l'instant, ceux-ci sont coincés dans les embouteillages. Les solutions alternatives en site propre sont un enjeu et une ambition, mais il faut aussi convaincre les gens et encourager financièrement les autres choix.

Ik heb geen antwoord gegeven over het gratisbeleid, omdat die vraag morgen aan bod komt in commissie.

Sommigen vrezen dat de kilometerheffing de personen zal benadelen die geen andere keuze hebben dan hun auto te gebruiken. Het zal om een slimme heffing gaan die rekening houdt met het tijdstip waarop de mensen hun wagen gebruiken. We zullen vooral een kilometerheffing invoeren tijdens de spitsuren en voor trajecten waarvoor een alternatief bestaat. Als er geen alternatief is of als de wagen wordt gebruikt buiten de uren waarop er openbaar vervoer is, zal de heffing heel laag of nul zijn. Een forfaitaire belasting zoals die vandaag bestaat, is geen slimme oplossing en pakt de problemen niet efficiënt aan.

Voor de tarieven moeten we uiteraard een akkoord met de NMBS sluiten.

- De incidenten zijn gesloten.

Il est prévu d'augmenter l'offre de bus et de rendre leur circulation plus fluide. Le métro non plus ne passe pas toujours toutes les 7-8 minutes pendant les heures de pointe. J'avoue qu'il y a parfois des problèmes de circulation dans les métros. Actuellement, la fréquence des métros varie entre 2 et 2,5 minutes, en fonction des lignes. Il faut encore l'améliorer, mais cela dépend aussi des investissements que nous réaliserons avec le programme Avanti pour augmenter les fréquences sur les lignes existantes.

En ce qui concerne la gratuité, je n'ai pas répondu par respect pour la question qui me sera posée demain en commission à propos de la gratuité des transports en commun. Je vous invite à venir à assister à ce débat demain pour éviter de mener tous les débats au sein de cette commission-ci.

En réponse à ceux qui disent que certaines personnes n'ont pas le choix et que la taxe kilométrique sera une punition, je ne peux que répéter que la taxe est intelligente, ce qui signifie qu'elle tiendra compte du moment où les automobilistes roulent. C'est surtout pendant les heures de pointe et pour les trajets où il existe une alternative que nous mettrons une taxe kilométrique en place. Si les gens n'ont pas d'autre choix parce qu'ils habitent sur un tracé dépourvu de solution alternative en transports en commun, où s'ils circulent pendant des heures où il n'existe pas d'offre de transports en commun, évidemment la taxe sera nulle ou très faible. L'idée est de changer le système et ce sera assez intelligent. Une taxe forfaitaire telle que celle qui existe actuellement n'est pas une solution intelligente et n'arrive pas à résoudre les problèmes auxquels nous faisons face.

Concernant la tarification, effectivement, il faudra boucler un accord avec la SNCB.

- Les incidents sont clos.