BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

PARLEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

Integraal verslag

Compte rendu intégral

Plenaire vergadering van

VRIJDAG 15 JULI 2005
ZATERDAG 16 JULI 2005

vrijdag 15 juli 2005
(ochtendvergadering)

Séance plénière du

VENDREDI 15 JUILLET 2005
SAMEDI 16 JUILLET 2005

vendredi 15 juillet 2005
(séance du matin)

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

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

INHOUD

VERONTSCHULDIGD 6

MINUUT STILTE 6

REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN 6

MEDEDELINGEN AAN HET PARLEMENT

– Arbitragehof 7

ONTWERP VAN ORDONNANTIE

– Indiening 7

STEDENBOUWKUNDIG COLLEGE

– Voordracht van dubbeltallen van kandidaten voor vier vacante mandaten 8

VOORSTELLEN VAN ORDONNANTIE EN VAN RESOLUTIE

– Inoverwegingnemingen 9

– Verzending naar een Commissie 9

VRAAG TOT URGENTIEVERKLARING

– betreffende het voorstel van ordonnantie (van mevrouw Anne-Sylvie Mouzon en c.s.) betreffende de Maatschappij voor Verwerving van Vastgoed (nr. A-172/1 – 2004/2005). 10

NAAMSTEMMING 13

ONTWERPEN VAN ORDONNANTIE EN ONTWERP VAN VERORDENING 15

– Ontwerp van ordonnantie houdende de eerste aanpassing van de Algemene Uitgavenbegroting van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor het begrotingsjaar 2005 (nrs A-151/1, 2 en 3 – 2004/2005). 15

Algemene bespreking – Sprekers : **mevrouw Julie Fiszman, rapporteuse**, **de heer Jacques Simonet, mevrouw Isabelle Emmery, de heer** 15

SOMMAIRE

EXCUSÉS 6

MINUTE DE SILENCE 6

ORDRE DES TRAVAUX 6

COMMUNICATIONS FAITES AU PARLEMENT

– Cour d'arbitrage 7

PROJET D'ORDONNANCE

– Dépôt 7

COLLÈGE D'URBANISME

– Présentation d'une liste double de candidats à quatre mandats vacants 8

PROPOSITIONS D'ORDONNANCE ET DE RÉSOLUTION

– Prise en considération 9

– Renvoi en Commission 9

DEMANDE D'URGENCE

– portant sur la proposition d'ordonnance de Mme Anne-Sylvie Mouzon et consorts relative à la Société d'acquisition foncière (n° A-172/1 – 2004/2005). 10

VOTE NOMINATIF 13

PROJETS D'ORDONNANCE ET PROJET DE RÈGLEMENT 15

– Projet d'ordonnance contenant le premier ajustement du Budget général des dépenses de la Région de Bruxelles-Capitale pour l'année budgétaire 2005 (n^{os} A-151/1, 2 et 3 – 2004/2005). 15

Discussion générale – Orateurs : **Mme Julie Fiszman, rapporteuse**, **M. Jacques Simonet, Mme Isabelle Emmery, M. Benoît Cerexhe,** 15

Benoît Cerexhe, minister**, de heer Serge de Patoul,**

Artikelsgewijze bespreking 29

– Ontwerp van ordonnantie houdende instemming met : het Verdrag inzake het merken van kneed- en bladspringstoffen ten behoeve van de opsporing ervan, gedaan te Montréal op 1 maart 1991 (nrs A-129/1 en 2 – 2004/2005). 31

Algemene bespreking – Spreker : **de heer Joël Riguelle**, rapporteur. 31

Artikelsgewijze bespreking 31

– Ontwerp van ordonnantie houdende instemming met : de Overeenkomst inzake zeevervoer tussen de Europese Gemeenschap en haar Lidstaten enerzijds en de regering van de Volksrepubliek China anderzijds, gedaan te Brussel op 6 december 2002 (nrs A-133/1 en 2 – 2004/2005). 32

Algemene bespreking – Spreker : **de heer Joël Riguelle**, rapporteur. 32

Artikelsgewijze bespreking 32

– Ontwerp van ordonnantie houdende instemming met volgende internationale Akten : 32

– de Overeenkomst inzake politieke dialoog en samenwerking tussen de Europese Gemeenschap en haar Lidstaten enerzijds en de Andesgemeenschap en haar lidstaten (Bolivia, Colombia, Ecuador, Peru en Venezuela) anderzijds en de Bijlage, gedaan te Rome op 15 december 2003;

– de Overeenkomst inzake politieke dialoog en samenwerking tussen de Europese Gemeenschap en haar Lidstaten enerzijds en de Republieken Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua en Panama anderzijds en de Bijlage, gedaan te Rome op 15 december 2003 (nrs 134/1 en 2 – 2004/2005).

Algemene bespreking – Sprekers : **de heer Joël Riguelle**, rapporteur, **de heer Paul Galand, de heer Benoît Cerexhe,** minister. 33

Artikelsgewijze bespreking 34

ministre**, M. Serge de Patoul.**

Discussion des articles 29

– Projet d'ordonnance portant assentiment à : la Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection, faite à Montréal le 1er mars 1991 (nos A-129/1 et 2 – 2004/2005). 31

Discussion générale – Orateur : **M. Joël Riguelle,** rapporteur**.** 31

Discussion des articles 31

– Projet d'ordonnance portant assentiment à : l'Accord entre la Communauté européenne et ses Etats membres, d'une part, et la République populaire de Chine, d'autre part, relatif aux transports maritimes, fait à Bruxelles le 6 décembre 2002 (nos A-133/1 et 2 – 2004/2005). 32

Discussion générale – Orateur : **M. Joël Riguelle,** rapporteur**.** 32

Discussion des articles 32

– Projet d'ordonnance portant assentiment aux Actes internationaux suivants : 32

– l'Accord de dialogue politique et de coopération entre la Communauté européenne et ses Etats membres, d'une part, et la Communauté andine et ses pays membres (Bolivie, Colombie, Equateur, Pérou et Vénézuela), d'autre part, et l'Annexe, faits à Rome le 15 décembre 2003;

– l'Accord de dialogue politique et de coopération entre la Communauté européenne et ses Etats membres, d'une part, et les Républiques du Costa Rica, d'El Salvador, du Guatemala, du Honduras, du Nicaragua et du Panama, d'autre part, et l'Annexe, faits à Rome le 15 décembre 2003 (nos A-134/1 et 2 – 2004/2005).

Discussion générale – Orateurs : **M. Joël Riguelle,** rapporteur**, M. Paul Galand, M. Benoît Cerexhe,** ministre. 33

Discussion des articles 34

– Ontwerp van verordening tot wijziging van de verordening van 15 juli 1993 betreffende de verwijdering van afval door middel van ophalingen (nrs A-171/1 en 2 – 2004/2005). 34

Algemene bespreking – Spreker : **de heer Stéphane de Lobkowicz,** rapporteur. 34

Artikelsgewijze bespreking 35

PERSONEELSSTATUUT VAN DE PERMANENTE DIENSTEN VAN HET PARLEMENT 36

Ontwerp van wijzigingen van het statuut en aanpassing van de personeelsformatie 36

Artikelsgewijze bespreking 37

INTERPELLATIES 37

– van de heer Joël Riguelle, 37

tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,

betreffende « het in de pers aangekondigde taxiplan en de concrete maatregelen in dit verband ».

– Toegevoegde interpellatie van de heer Jacques Simonet, 37

betreffende « het taxiplan ».

– Toegevoegde interpellatie van de heer Mahfoudh Romdhani, 37

betreffende « het taxiplan ».

Algemene bespreking – Sprekers : **de heer Joël Riguelle, de heer Jacques Simonet, de heer Mahfoudh Romdhani, de heer Johan Demol, mevrouw Céline Delforge, de heer René Coppens, de heer Christos Doulkeridis**, **de heer Pascal Smet,** minister. 37

Moties – Indiening 68

MONDELINGE VRAGEN 69

– van de heer Bernard Clerfayt, 69

aan de heer Charles Picqué, minister-president

– Projet de règlement modifiant le règlement du 15 juillet 1993 relatif à l'enlèvement par collecte des immondices (n^os^ A-171/1 et 2 – 2004/2005). 34

Discussion générale – Orateur : **M. Stéphane de Lobkowicz,** rapporteur. 34

Discussion des articles 35

STATUT DU PERSONNEL DES SERVICES PERMANENTS DU PARLEMENT 36

Projet de modifications du statut et adaptation du cadre du personnel 36

Discussion des articles 37

INTERPELLATIONS 37

– de M. Joël Riguelle, 37

à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,

concernant « le plan taxi annoncé par la presse et ses mesures concrètes ».

– Interpellation jointe de M. Jacques Simonet, 37

concernant « le plan taxi ».

– Interpellation jointe de M. Mahfoudh Romdhani, 37

concernant « le plan taxi ».

Discussion générale – Orateurs : **M. Joël Riguelle, M. Jacques Simonet, M. Mahfoudh Romdhani, M. Johan Demol, Mme Céline Delforge, M. René Coppens, M. Christos Doulkeridis**, **M. Pascal Smet,** ministre. 37

Ordres du jour – Dépôt 68

QUESTIONS ORALES 69

– de M. Bernard Clerfayt, 69

à M. Charles Picqué, ministre-président du gou-

van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Stadsvernieuwing, Huisvesting, Openbare Netheid en Ontwikkelingssamenwerking,

betreffende « de criteria om de algemene dotatie aan de gemeenten te verdelen ».

– van de heer Bernard Clerfayt, 69

aan de heer Charles Picqué, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Stadsvernieuwing, Huisvesting, Openbare Netheid en Ontwikkelingssamenwerking,

betreffende « de voordelen die aan het personeel van de gemeenten worden toegekend in de vorm van een eindejaarsgratificatie ».

– van de heer Bernard Clerfayt, 70

aan de heer Charles Picqué, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Stadsvernieuwing, Huisvesting, Openbare Netheid en Ontwikkelingssamenwerking,

betreffende « de voordelen die aan het personeel van de gemeenten worden toegekend in de vorm van vakantiegeld ».

– van de heer Bernard Clerfayt, 70

aan de heer Charles Picqué, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Stadsvernieuwing, Huisvesting, Openbare Netheid en Ontwikkelingssamenwerking,

betreffende « de vakantiedagen van het personeel van de gemeenten ».

– van de heer Bernard Clerfayt, 70

aan de heer Charles Picqué, minister-president

vernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du Territoire, des Monuments et Sites, de la Rénovation urbaine, du Logement, de la Propreté publique et de la Coopération au Développement,

concernant « certains critères utilisés pour répartir la dotation générale aux communes ».

– de M. Bernard Clerfayt, 69

à M. Charles Picqué, ministre-président du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du Territoire, des Monuments et Sites, de la Rénovation urbaine, du Logement, de la Propreté publique et de la Coopération au Développement,

concernant « les avantages accordés au personnel des communes, sous la forme de prime de fin d'année ».

– de M. Bernard Clerfayt, 70

à M. Charles Picqué, ministre-président du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du Territoire, des Monuments et Sites, de la Rénovation urbaine, du Logement, de la Propreté publique et de la Coopération au Développement,

concernant « les avantages accordés au personnel des communes, sous la forme de pécules de vacances ».

– de M. Bernard Clerfayt, 70

à M. Charles Picqué, ministre-président du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du Territoire, des Monuments et Sites, de la Rénovation urbaine, du Logement, de la Propreté publique et de la Coopération au Développement,

concernant « les jours de congé accordés au personnel des communes ».

– de M. Bernard Clerfayt, 70

à M. Charles Picqué, ministre-président du gou-

van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Stadsvernieuwing, Huisvesting, Openbare Netheid en Ontwikkelingssamenwerking,

betreffende « de voordelen die in de vorm van maaltijdcheques worden toegekend aan het personeel van de gemeenten ».

– van de heer Didier Gosuin, 71

aan de heer Charles Picqué, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Stadsvernieuwing, Huisvesting, Openbare Netheid en Ontwikkelingssamenwerking,

betreffende « het voorontwerp van ordonnantie betreffende de leegstaande en alleenstaande gebouwen ».

– van de heer Jacques Simonet, 71

aan de heer Charles Picqué, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Stadsvernieuwing, Huisvesting, Openbare Netheid en Ontwikkelingssamenwerking,

betreffende « het driepartijenakkoord federale Staat/Gewest/Brussel-Stad ».

– van mevrouw Marie-Paule Quix, 74

aan mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Leefmilieu, Energie en Waterbeleid,

betreffende « de Brusselse inbreng op de Interministeriële Conferentie over duurzame ontwikkeling ».

vernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du Territoire, des Monuments et Sites, de la Rénovation urbaine, du Logement, de la Propreté publique et de la Coopération au Développement,

concernant « les avantages accordés au personnel des communes, sous la forme de chèques-repas ».

– de M. Didier Gosuin, 71

à M. Charles Picqué, ministre-président du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du Territoire, des Monuments et Sites, de la Rénovation urbaine, du Logement, de la Propreté publique et de la Coopération au Développement,

concernant « l'avant-projet d'ordonnance relative aux immeubles abandonnés et isolés ».

– de M. Jacques Simonet, 71

à M. Charles Picqué, ministre-président du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du Territoire, des Monuments et Sites, de la Rénovation urbaine, du Logement, de la Propreté publique et de la Coopération au Développement,

concernant « l'accord tripartite Etat fédéral/Région/Ville de Bruxelles ».

– de Mme Marie-Paule Quix, 74

à Mme Evelyne Huytebroeck, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de l'Environnement, de l'Energie et de la Politique de l'Eau,

concernant « la contribution bruxelloise à la Conférence interministérielle de développement durable ».

VOORZITTERSCHAP VAN **DE HEER ÉRIC TOMAS**, VOORZITTER

PRÉSIDENCE : **M. ÉRIC TOMAS**, PRÉSIDENT

– De vergadering wordt geopend om 9.35 uur.

De voorzitter.- Ik verklaar de plenaire vergadering van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement van vrijdag 15 juli 2005 geopend.

VERONTSCHULDIGD

De voorzitter.- Verontschuldigen zich voor hun afwezigheid :

– de heer Eric André,

– de heer Didier Gosuin,

– de heer François Roelants du Vivier,

– de heer Rudi Vervoort.

MINUUT STILTE

Aanslagen in Londen op 7 juli 2005

De voorzitter.- Aangezien we gisteren niet de kans hadden om ons bij de nationale actie aan te sluiten, stel ik voor dat we een minuut stilte in acht nemen voor de slachtoffers van de aanslagen van Londen, voordat we met de werkzaamheden beginnen.

(De vergadering staat recht en neemt een minuut stilte in acht)

REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN

De voorzitter.- Ik stel u voor de agenda te wijzigen met de bespreking en de stemming van de wijzigingen aan het personeelsstatuut van de permanente diensten van het parlement en van de aanpassing van de personeelsformatie.

– Geen bezwaar ?

– Aldus wordt besloten.

De bespreking zal plaatsvinden na afloop van punt 2 van de agenda van het parlement.

– La séance est ouverte à 9h35.

M. le président.- Je déclare ouverte la séance plénière du parlement de la Région de Bruxelles-Capitale du vendredi 15 juillet 2005.

EXCUSÉS

M. le président.- Ont prié d'excuser leur absence :

– M. Eric André,

– M. Didier Gosuin,

– M. François Roelants du Vivier,

– M. Rudi Vervoort.

MINUTE DE SILENCE

Attentats de Londres du 7 juillet 2005

M. le président.- Chers collègues, étant donné que nous n'avons pas eu l'occasion de nous associer à l'action nationale menée hier, je vous propose, avant d'entamer nos travaux, d'observer une minute de silence à la mémoire des victimes des attentats de Londres.

(L'Assemblée se lève et observe une minute de silence)

ORDRE DES TRAVAUX

M. le président.- Je vous propose de modifier l'ordre du jour par la discussion et le vote des modifications au statut du personnel des services permanents du parlement et de l'adaptation du cadre du personnel.

– Pas d'observation ?

– Il en sera ainsi.

La discussion interviendra à l'issue du point 2 de l'ordre du jour du parlement.

MEDEDELINGEN AAN HET PARLEMENT

Arbitragehof

De voorzitter.- Verscheidene mededelingen werden door het Arbitragehof aan het parlement gedaan.

Zij zullen bij het integraal verslag van deze vergadering worden gevoegd.

ONTWERP VAN ORDONNANTIE

Indiening

De voorzitter.- Op 1 juli 2005 werd het ontwerp van ordonnantie tot wijziging van de ordonnantie van 8 september 1994 houdende oprichting van de Economische en Sociale Raad voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (nr. A-169/1 – 2004/2005) ingediend door de Brusselse Hoofdstedelijke Regering.

– Verzonden naar de commissie voor Economische Zaken, belast met het Economisch Beleid, het Werkgelegenheidsbeleid en het Wetenschappelijk Onderzoek.

WET VAN 5 AUGUSTUS 1991 BETREFFENDE DE IN-, UIT- EN DOORVOER VAN EN DE BESTRIJDING VAN DE ILLEGALE HANDEL IN WAPENS, MUNITIE EN SPECIAALVOOR MILITAIR GEBRUIK OF VOOR ORDEHANDHAVING DIENSTIG MATERIEEL EN DAARAAN VERBONDEN TECHNOLOGIE

Jaarlijks verslag

De voorzitter.- Bij brief van 30 juni 2005 bezorgt de minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt en Externe Betrekkingen, met toepassing van artikel 17 van de wet van 5 augustus 1991 betreffende de in-, uit- en doorvoer van en de bestrijding van de illegale handel in wapens, munitie en speciaal voor militair gebruik of voor ordehandhaving dienstig materieel en daaraan verbonden technologie, zoals gewijzigd, het jaarlijks verslag dat de regering aangenomen heeft op 23 juni 2005 en dat slaat op de periode van 1 september 2003 tot 31 december 2003 en de periode van 1 januari 2004 tot 31 december 2004.

– Verzonden naar de commissie voor Economische

COMMUNICATIONS FAITES AU PARLEMENT

Cour d'arbitrage

M. le président.- Diverses communications ont été faites au parlement par la Cour d'arbitrage.

Elles figureront en annexe au compte rendu intégral de cette séance.

PROJET D'ORDONNANCE

Dépôt

M. le président.- En date du 1er juillet 2005, le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a déposé le projet d'ordonnance modifiant l'ordonnance du 8 septembre 1994 portant création du Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale (n° A-169/1 – 2004/2005).

– Renvoi à la commission des Affaires économiques, chargée de la Politique économique, de la Politique de l'Emploi et de la Recherche scientifique.

LOI DU 5 AOÛT 1991 RELATIVE À L'IMPORTATION, À L'EXPORTATION, AU TRANSIT ET À LA LUTTE CONTRE LE TRAFIC D'ARMES, DE MUNITIONS ET DE MATÉRIEL DEVANT SERVIR SPÉCIALEMENT À UN USAGE MILITAIRE OU DE MAINTIEN DE L'ORDRE ET DE LA TECHNOLOGIE Y AFFÉRENTE

Rapport annuel

M. le président.- Par lettre du 30 juin 2005, le ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Finances, du Budget, de la Fonction publique et des Relations extérieures, transmet, en application de l'article 17 de la loi du 5 août 1991 relative à l'importation, à l'exportation, au transit et à la lutte contre le trafic d'armes, de munitions et de matériel devant servir spécialement à un usage militaire ou de maintien de l'ordre et de la technologie y afférente, telle que modifiée, le rapport annuel que le gouvernement a approuvé le 23 juin 2005 et couvrant la période du 1er septembre 2003 au 31 décembre 2003 et la période du 1er janvier 2004 au 31 décembre 2004.

– Renvoi à la commission des Affaires économiques,

Zaken, belast met het Economisch Beleid, het Werkgelegenheidsbeleid en het Wetenschappelijk Onderzoek.

STEDENBOUWKUNDIG COLLEGE

Voordracht van dubbeltallen van kandidaten voor vier vacante mandaten

De voorzitter.- Ik herinner u eraan dat de staatssecretaris bevoegd voor Huisvesting en Stedenbouw, bij brief van 28 april 2005, aan het parlement vroeg om de vereiste procedure op te starten om de regering de dubbeltallen voor te dragen met het oog op de vervanging van de heer Bart Eeman, ontslagnemend, en de benoeming van drie bijkomende leden van het Stedenbouwkundig College.

Na de oproep tot kandidaatstelling tijdens de plenaire vergadering van 3 juni 2005 werden de volgende kandidaturen ingediend :

– de heer Michel Renard, licentiaat in de sociale communicatie;

– de heer Jean-Luc Quoistiaux, licentiaat in stedenbouw en ruimtelijke ordening;

– de heer Gert De Cock, architect-stedenbouwkundige;

– de heer Marcel Bonnechère, architect en burgerlijk ingenieur in de bouwkunde;

– mevrouw Anne Marcus Helmons, licentiaat in de rechten.

Het parlement moet een voldoende aantal kandidaturen ontvangen om aan de regering vier dubbeltallen te kunnen voordragen voor de vier vacante mandaten (ten minste 8 kandidaturen).

Ik stel u voor de termijn voor het indienen van de kandidaturen, aangekondigd tijdens de plenaire vergadering van 3 juni 2005, te verlengen tot maandag 29 augustus 2005 om 12 uur.

De kandidaturen moeten aan mij worden gericht en op de griffie van het parlement toekomen. De kandidaten worden verzocht bij hun kandidatuur een uittreksel uit hun geboorteakte te voegen evenals een curriculum vitae met hun diploma's en hun beroepservaring.

– Geen opmerking ?

chargée de la Politique économique, de la Politique de l'Emploi et de la Recherche scientifique.

COLLÈGE D'URBANISME

Présentation d'une liste double de candidats à quatre mandats vacants

M. le président.- Je vous rappelle que, par lettre du 28 avril 2005, la secrétaire d'Etat chargée du Logement et de l'Urbanisme demandait au parlement d'initier la procédure adéquate afin que le gouvernement soit saisi de la liste double de candidats en vue du remplacement de M. Bart Eeman, démissionnaire, et de la nomination de trois membres supplémentaires du Collège d'urbanisme.

A la suite de l'annonce faite en séance plénière du 3 juin 2005, les candidatures suivantes ont été introduites :

– M. Michel Renard, licencié en communication sociale;

– M. Jean-Luc Quoistiaux, licencié en urbanisme et aménagement du territoire;

– M. Gert De Cock, architecte-urbaniste;

– M. Marcel Bonnechère, architecte et ingénieur civil des constructions;

– Mme Anne Marcus Helmons, licenciée en droit.

Le parlement doit être saisi d'un nombre suffisant de candidatures pour pouvoir présenter au gouvernement une liste double de candidats aux quatre mandats vacants (soit au minimum huit candidatures introduites).

Je vous propose dès lors de prolonger le délai de dépôt des candidatures, annoncé en séance plénière du 3 juin 2005, jusqu'au lundi 29 août 2005 à 12 heures.

Les candidatures devront m'être adressées et parvenir au greffe du parlement. Les candidats sont invités à joindre à leur candidature un extrait d'acte de naissance, ainsi qu'un curriculum vitae indiquant leurs qualifications et leur expérience professionnelle.

– Pas d'observation ?

– Il en sera ainsi.

– Aldus zal geschieden.

VOORSTELLEN VAN ORDONNANTIE EN VAN RESOLUTIE

Inoverwegingnemingen

De voorzitter.- Aan de orde is de inoverwegingneming van het voorstel van ordonnantie van de heer Philippe Pivin houdende aanvulling van artikel 14*bis* van de nieuwe gemeentewet (nr. A-136/1 – 2004/2005).

– Geen bezwaar ?

– Verzonden naar de commissie voor Binnenlandse Zaken, belast met de Lokale Besturen en de Agglomeratiebevoegdheden.

De voorzitter.- Aan de orde is de inoverwegingneming van het voorstel van ordonnantie van de heren Philippe Pivin, Serge de Patoul en mevrouw Michèle Hasquin-Nahum tot wijziging van artikel 326 van de nieuwe gemeentewet (nr. A-146/1 – 2004/2005).

– Geen bezwaar ?

– Verzonden naar de commissie voor Binnenlandse Zaken, belast met de Lokale Besturen en de Agglomeratiebevoegdheden.

De voorzitter.- Aan de orde is de inoverwegingneming van het voorstel van ordonnantie (van de heren Philippe Pivin, Serge de Patoul en mevrouw Michèle Hasquin-Nahum) tot invoering van een artikel 328*bis* in de nieuwe gemeentewet (nr. A-147/1 – 2004/2005).

– Geen bezwaar ?

– Verzonden naar de commissie voor Binnenlandse Zaken, belast met de Lokale Besturen en de Agglomeratiebevoegdheden.

De voorzitter.- Aan de orde is de inoverwegingneming van het voorstel van ordonnantie (van de heren Philippe Pivin, Serge de Patoul en mevrouw Michèle Hasquin-Nahum) tot wijziging van artikel 322 van de nieuwe gemeentewet (nr. A-148/1 – 2004/2005).

– Geen bezwaar ?

PROPOSITIONS D'ORDONNANCE ET DE RÉSOLUTION

Prises en considération

M. le président.- L'ordre du jour appelle la prise en considération de la proposition d'ordonnance de M. Philippe Pivin visant à compléter l'article 14*bis* de la nouvelle loi communale (n° A-136/1 – 2004/2005).

– Pas d'observation ?

– Renvoi à la commission des Affaires intérieures, chargée des Pouvoirs locaux et des Compétences d'Agglomération.

M. le président.- L'ordre du jour appelle la prise en considération de la proposition d'ordonnance de MM. Philippe Pivin, Serge de Patoul et Mme Michèle Hasquin-Nahum portant modification de l'article 326 de la nouvelle loi communale (n° A-146/1 – 2004/2005).

– Pas d'observation ?

– Renvoi à la commission des Affaires intérieures, chargée des Pouvoirs locaux et des Compétences d'Agglomération.

M. le président.- L'ordre du jour appelle la prise en considération de la proposition d'ordonnance de MM. Philippe Pivin, Serge de Patoul et Mme Michèle Hasquin-Nahum portant insertion d'un article 328*bis* dans la nouvelle loi communale (n° A-147/1 – 2004/2005).

– Pas d'observation ?

– Renvoi à la commission des Affaires intérieures, chargée des Pouvoirs locaux et des Compétences d'Agglomération.

M. le président.- L'ordre du jour appelle la prise en considération de la proposition d'ordonnance de MM. Philippe Pivin, Serge de Patoul et Mme Michèle Hasquin-Nahum portant modification de l'article 322 de la nouvelle loi communale (n° A-148/1 – 2004/2005).

– Pas d'observation ?

– Verzonden naar de commissie voor Binnenlandse Zaken, belast met de Lokale Besturen en de Agglomeratiebevoegdheden.

De voorzitter.-Aan de orde is de inoverwegingneming van het voorstel van resolutie van mevrouw Marie-Paule Quix betreffende de aanmoediging van het gebruik van biobrandstoffen uit teeltgewassen (nr. A-154/1 – 2004/2005).

Mevrouw Quix heeft het woord.

Mevrouw Marie-Paule Quix.- Dit voorstel van resolutie moet nog ondertekend worden door de heer Christos Doulkeridis. Gelieve dit te noteren.

De voorzitter.- De heer Doulkeridis zal worden toegevoegd aan de lijst van personen die het voorstel hebben ingediend.

– Verzonden naar de commissie voor Leefmilieu, Natuurbehoud, Waterbeleid en Energie.

De voorzitter.- Aan de orde is de inoverwegingneming van het voorstel van ordonnantie (van mevrouw Anne-Sylvie Mouzon en c.s.) betreffende de Maatschappij voor Verwerving van Vastgoed (nr. A-172/1 – 2004/2005).

VRAAG TOT URGENTIEVERKLARING
(artikel 57, 2° van het reglement)

De voorzitter.- Mevrouw Emmery heeft het woord.

Mevrouw Isabelle Emmery *(in het Frans).- In december 2004 keurde het parlement een begrotingsbijbepaling goed waarin stond dat de regering het parlement binnen zes maanden een ordonnantie ter bekrachtiging van de statuten van de Maatschappij voor de Verwerving van Vastgoed (MVV) zou voorleggen.*

Die termijn is ondertussen verstreken. Ik vraag daarom dat dit voorstel urgent wordt verklaard.

(Samenspraak)

De voorzitter.- De heer Simonet heeft het woord.

De heer Jacques Simonet *(in het Frans).- Op 23 mei antwoordde de minister-president op een schriftelijke*

– Renvoi à la commission des Affaires intérieures, chargée des Pouvoirs locaux et des Compétences d'Agglomération.

M. le président.- L'ordre du jour appelle la prise en considération de la proposition de résolution de Mme Marie-Paule Quix relative à l'encouragement de l'utilisation des biocarburants issus des plantes de grande culture (n° A-154/1 – 2004/2005).

La parole est à Mme Quix.

Mme Marie-Paule Quix *(en néerlandais).- Cette proposition de résolution doit encore être signée par M. Christos Doulkeridis. Veuillez le noter.*

M. le président.- M. Doulkeridis sera ajouté à la liste des personnes qui ont introduit la proposition.

– Renvoi à la Commission de l'Environnement, de la Conservation de la Nature, de la Politique de l'Eau et de l'Energie.

M. le président.- L'ordre du jour appelle la prise en considération de la proposition d'ordonnance (de Mme Anne-Sylvie Mouzon et consorts) relative à la Société d'acquisition foncière (n° A-172/1 – 2004/2005).

DEMANDE D'URGENCE
(article 57, 2° du règlement)

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

Mme Isabelle Emmery.- Je me permets d'invoquer l'urgence pour cette proposition d'ordonnance. En décembre de l'année dernière, nous avons voté un budget qui comportait un cavalier budgétaire. Celui-ci précisait que, dans les six mois, une ordonnance précisant les statuts de la Société d'acquisition foncière (SAF) serait déposée au parlement.

Afin de respecter ces délais – qui sont maintenant quelque peu dépassés –, je demande que cette proposition d'ordonnance puisse être débattue en urgence.

(Colloques)

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

M. Jacques Simonet.- On me l'avait annoncé et j'ai eu l'occasion d'en parler au ministre-président, ainsi

vraag van de heer Gosuin dat de ordonnantie betreffende de MVV in de loop van 2005 zou worden voorgesteld, dat de juristen van zijn kabinet samen met een gespecialiseerde advocaat werkten aan een voorontwerp en dat die tekst nog niet aan de afdeling wetgeving van de Raad van State was voorgelegd.

Deze vraag tot urgentieverklaring getuigt van weinig ernst. Men wil ons snel laten stemmen over een van de belangrijkste instrumenten van het economisch beleid van deze regering. Men zou op zijn minst het advies van de Raad van State moeten inwinnen.

Als het de bedoeling is om deze tekst vandaag nog in de plenaire vergadering te laten goedkeuren, zullen we de regeling van de werkzaamheden moeten aanpassen, aangezien de commissieleden niet tegelijk in de commissie en in de plenaire vergadering aanwezig kunnen zijn. Misschien kan het probleem naar vanavond worden verdaagd.

De voorzitter.- Mevrouw Mouzon heeft het woord.

Mevrouw Anne-Sylvie Mouzon *(in het Frans).- Mijnheer de voorzitter, u moet de werkzaamheden regelen. Ik hoop dat dit geen motie van wantrouwen tegen de*

qu'au ministre de l'Economie. Je ne vais pas être malhonnête.

Mais ce n'est pas sérieux ! La création de la Société d'acquisition foncière a été annoncée en décembre dernier. Le gouvernement n'a pas souhaité passer par le biais d'un projet d'ordonnance pour éluder le passage par un avis du Conseil d'Etat, ce qui est des plus surprenants, à moins que M. Picqué ne souhaite être remplacé par Mme Mouzon … Je n'ai aucun problème pour déposer une motion de défiance constructive visant à ce que M. le ministre-président soit remplacé par Mme Mouzon.

Je rappelle qu'en date du 23 mai, le ministre-président répondait à une question écrite de M. Gosuin en indiquant que, je cite : « l'ordonnance relative à la SAF sera présentée dans le courant de l'année 2005 (…), l'avant-projet est en cours de rédaction. Les personnes chargées de sa rédaction sont des juristes membres de mon cabinet. Ils sont assistés dans cette rédaction par un avocat spécialisé. ». L'avis de la section législation du Conseil d'Etat n'a pas encore été demandé sur le projet de texte.

La demande d'urgence d'aujourd'hui n'est pas sérieuse. On veut nous faire voter à la hussarde un des actes majeurs de la politique économique de ce gouvernement : c'est ce qui nous a été annoncé. J'ajoute qu'en votre qualité de président et compte tenu des déclarations qu'a faites le ministre-président en mai dernier, vous devriez demander à tout le moins l'avis du Conseil d'Etat.

Si l'objectif est de passer ce texte en séance plénière encore aujourd'hui, nous allons devoir organiser nos travaux, étant entendu qu'il est exclu que, pendant ces travaux, des membres de cette commission soient distraits de leurs travaux en séance plénière.

Je souhaite intervenir sur l'ajustement budgétaire. J'ai une interpellation, une question orale et j'ai introduit une question d'actualité concernant M. Smet : je dois donc être présent à mon banc tout le temps. Si on reporte le problème à ce soir, je n'ai pas de difficultés à aller en commission, mais je pense que proposer l'urgence ce matin n'est pas sérieux.

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

Mme Anne-Sylvie Mouzon.- M. le président, je m'en remets à vous en toute confiance pour l'organisation de nos travaux. Je souhaite de tout coeur ne pas faire

heer Picqué wordt. Deze zaak is dringend omwille van de toekomst.

(Rumoer bij de MR)

Moeten we drie maanden verliezen door de stemming over deze ordonnantie uit te stellen tot oktober ?

(Rumoer bij de MR)

De parlementaire meerderheid en de regering willen geen drie maanden verliezen. De voorbije zes maanden heeft de regering hard gewerkt om een voorstel van ordonnantie te kunnen voorleggen dat door alle partijen bestudeerd en goedgekeurd is.

(Rumoer)

Dit project is niet nieuw. Het werd al aangekondigd in de regeringsverklaring. Vanaf november 2004 tot nu werd er regelmatig over gedebatteerd in het parlement.

U moet dus niet beweren, mijnheer Simonet, dat u niet voorbereid bent om dit dossier te behandelen. Gisteren hebt u nog uitgebazuind dat u een hele reeks amendementen en nota's hebt voorbereid.

(Rumoer)

Ik vraag dus om de urgentie, zodat de regering geen drie maanden verliest om te onderhandelen over de aankoop van grondreserves, die fundamenteel zijn voor de toekomst van het gewest, zijn bewoners en zijn ondernemingen.

une motion de défiance à l'égard de M. Picqué et de le remplacer, ce n'est pas du tout dans mes projets. Aujourd'hui, l'urgence ne se justifie pas par le passé, mais par l'avenir.

(Rumeurs sur les bancs du MR)

La question qui se pose aujourd'hui est de savoir si nous pouvons perdre trois mois sur ce dossier en reportant au mois d'octobre le vote de cette ordonnance.

(Rumeurs sur les bancs du MR)

C'est la seule question qui se pose aujourd'hui. La majorité parlementaire et le gouvernement ne souhaitent pas perdre trois mois dans la poursuite de négociations fondamentales pour l'intérêt de la Région. Les six mois passés n'ont pas été perdus, car si aujourd'hui nous sommes capables de soumettre une proposition d'ordonnance rédigée avec des statuts approuvés par les parties concernées et longuement épluchés par les avocats des parties, c'est évidemment parce que, pendant ces six mois, le gouvernement a beaucoup travaillé.

(Rumeurs)

Et vous le savez d'autant mieux que ce projet n'est pas neuf, il est annoncé dans la déclaration gouvernementale. Nous en avons tous parlé, vous les premiers, lors d'une question d'actualité de M. Gosuin le 19 novembre 2004. Nous en avons reparlé aussi lors de l'ajustement budgétaire 2004, au début décembre 2004. Nous en avons reparlé au budget initial 2005, le 22 décembre 2004. Il y a eu des questions en janvier; en février, une interpellation de M. Simonet; en mars 2005 une question de M. Gosuin; enfin, nous en avons reparlé à l'ajustement 2005.

Ensuite, ne venez pas nous parler d'une urgence à laquelle vous ne seriez pas préparé, puisque hier, M. Simonet, vous vous répandiez dans ces locaux pour dire à qui voulait l'entendre que vous aviez préparé une grande série d'amendements et de notes. Vous connaissez donc parfaitement bien le sujet et vous êtes parfaitement préparé.

(Rumeurs)

M. le président, je demande donc l'urgence, pour que le gouvernement ne perde pas trois mois dans les négociations sur l'acquisition de réserves foncières, qui sont fondamentales pour l'avenir de la Région, de ses habitants, et surtout de ses entreprises.

De voorzitter.- Ik heb dus, overeenkomstig artikel 57, 2° van het reglement, een vraag tot urgentieverklaring ontvangen, ingediend door mevrouw Isabelle Emmery, betreffende het voorstel van ordonnantie van mevrouw Anne-Sylvie Mouzon en c.s. betreffende de Maatschappij voor Verwerving van Vastgoed (nr. A-172/1 – 2004/2005).

Ik herinner er u aan dat, overeenkomstig artikel 57.4, van het reglement, de goedkeuring van de urgentieverklaring de toepassing schorst van de bepalingen die de voorrang en de termijnen voorschrijven.

Wordt deze vraag tot urgentieverklaring gesteund door 6 leden ?

(6 leden staan recht)

Vraagt iemand het woord ?

Mijnheer Clerfayt, het spijt me, maar slechts één lid van elke fractie mag het woord nemen.

De heer Serge de Patoul *(in het Frans).- Waarom zijn er dan twee PS'ers aan bod gekomen ?*

De voorzitter.- Omdat één van hen de indiener van het voorstel was.

De heer Jacques Simonet *(in het Frans).- Mijnheer de voorzitter, bent u van plan om het advies van de Raad van State in te winnen ? Hoewel de naam van mevrouw Mouzon onder het document staat, is het duidelijk een tekst van de regering.*

Vervolgens wil ik meer informatie over de organisatie van de werkzaamheden, als de urgentieverklaring zou worden aangenomen.

De voorzitter.- Ik ben niet van plan om de Raad van State te raadplegen en wacht het resultaat van de stemming af om een voorstel te formuleren.

NAAMSTEMMING

De voorzitter.- Wij gaan over tot de naamstemming

M. le président.- Je suis donc saisi, en application de l'article 57, 2° du règlement, d'une demande d'urgence, déposée par Mme Isabelle Emmery, portant sur la proposition d'ordonnance de Mme Anne-Sylvie Mouzon et consorts relative à la Société d'acquisition foncière (n° A-172/1 – 2004/2005).

Je vous rappelle qu'en application de l'article 57.4, du règlement, l'adoption de l'urgence suspend les dispositions relatives aux priorités et délais.

Cette demande d'urgence est-elle appuyée par 6 membres ?

(6 membres se lèvent)

Quelqu'un demande-t-il la parole ?

Non, M. Clerfayt, je suis désolé : c'est un membre par groupe politique.

M. Serge de Patoul.- Pourquoi deux membres PS ont-ils pu s'exprimer ?

M. le président.- L'auteur de la proposition y était inclus, conformément à l'article 57 § 3 du règlement. Nous allons passer au vote sur l'urgence.

M. Jacques Simonet.- M. le président, je vais émettre deux remarques. D'abord, avez-vous l'intention de consulter le Conseil d'Etat, dès lors qu'il s'agit manifestement d'un texte gouvernemental qui a été mis sous la plume de Mme Mouzon, comme le ministre-président le disait en réponse à la question écrite de M. Gosuin du 23 mai dernier ? C'est votre privilège en qualité de président de l'assemblée de consulter le Conseil d'Etat, fût-ce en urgence.

Ensuite, je vous ai demandé une réponse quant à l'organisation de nos travaux, dans le cas où l'urgence devait être adoptée.

M. le président.- Pour le premier point, je n'ai pas l'intention de consulter le Conseil d'Etat. Pour le deuxième, j'attends le résultat du vote pour vous soumettre une proposition.

VOTE NOMINATIF

M. le président.- Nous passons au vote nominatif sur

over de vraag tot urgentieverklaring met betrekking tot het voorstel van ordonnantie van mevrouw Anne-Sylvie Mouzon en c.s. betreffende de Maatschappij voor Verwerving van Vastgoed (nr. A-172/1 – 2004/2005).

Tot stemming wordt overgegaan.

UITSLAG VAN DE STEMMING

67 leden zijn aanwezig.
49 antwoorden ja.
18 antwoorden neen.

Hebben ja gestemd :

Tomas Eric, Chabert Jos, Riguelle Joël, Vandenbossche Walter, Mouzon Anne-Sylvie, Emmery Isabelle, Quix Marie-Paule, De Pauw Brigitte, Dejonghe Carla, Vanraes Jean-Luc, de Groote Julie, Grimberghs Denis, Pesztat Yaron, Byttebier Adelheid, Azzouzi Mohamed, De Galan Magda, Romdhani Mahfoudh, Ahidar Fouad, Beghin Jan, Ampe Els, de Lobkowicz Stéphane, du Bus de Warnaffe André, Doyen Hervé, Delpérée Francis, Braeckman Dominique, Doulkeridis Christos, Ozkara Emin, Madrane Rachid, Bouarfa Sfia, Decourty Willy, Jamoulle Véronique, Derbaki Sbaï Amina, Fremault Céline, Moussaoui Fatima, Daems Alain, Delforge Céline, Galand Paul, Dubié Josy, Vyghen Carine, El Ktibi Ahmed, Lahlali Mohamed, El Yousfi Nadia, Saidi Fatiha, Diallo Bea, Leduc Alain, Chahid Mohammadi, Parmentier Joseph, Fizman Julie, P'Tito Olivia.

Hebben neen gestemd :

Demol Johan, Simonet Jacques, Lemesre Marion, Draps Willem, de Jonghe d'Ardoye d'Erp Yves, Bertieaux Françoise, Payfa Martine, Schepmans Françoise, de Patoul Serge, Clerfayt Bernard, Molenberg Isabelle, Gilson Nathalie, Razzouk Souad, Pivin Philippe, Hasquin-Nahum Michèle, Teitelbaum Viviane, Zenner Alain, Rousseaux Jacqueline.

De vraag tot urgentieverklaring met betrekking tot het voorstel van ordonnantie betreffende de Maatschappij voor Verwerving van Vastgoed is aangenomen.

– De commissie voor de Financiën, Begroting, Openbaar Ambt, Externe Betrekkingen en Algemene Zaken zal deze middag bijeenkomen om het voorstel van ordonnantie (van mevrouw Anne-Sylvie Mouzon en c.s.) betreffende de Maatschappij voor Verwerving van Vastgoed (nr. A-172/1 – 2004/2005) te bespreken.

la demande d'urgence portant sur la proposition d'ordonnance de Mme Anne-Sylvie Mouzon et consorts relative à la Société d'acquisition foncière (n° A-172/1 – 2004/2005).

Il est procédé au vote.

RÉSULTAT DU VOTE

67 membres sont présents.
49 répondent oui.
18 répondent non.

Ont voté oui :

Tomas Eric, Chabert Jos, Riguelle Joël, Vandenbossche Walter, Mouzon Anne-Sylvie, Emmery Isabelle, Quix Marie-Paule, De Pauw Brigitte, Dejonghe Carla, Vanraes Jean-Luc, de Groote Julie, Grimberghs Denis, Pesztat Yaron, Byttebier Adelheid, Azzouzi Mohamed, De Galan Magda, Romdhani Mahfoudh, Ahidar Fouad, Beghin Jan, Ampe Els, de Lobkowicz Stéphane, du Bus de Warnaffe André, Doyen Hervé, Delpérée Francis, Braeckman Dominique, Doulkeridis Christos, Ozkara Emin, Madrane Rachid, Bouarfa Sfia, Decourty Willy, Jamoulle Véronique, Derbaki Sbaï Amina, Fremault Céline, Moussaoui Fatima, Daems Alain, Delforge Céline, Galand Paul, Dubié Josy, Vyghen Carine, El Ktibi Ahmed, Lahlali Mohamed, El Yousfi Nadia, Saidi Fatiha, Diallo Bea, Leduc Alain, Chahid Mohammadi, Parmentier Joseph, Fizman Julie, P'Tito Olivia.

Ont voté non :

Demol Johan, Simonet Jacques, Lemesre Marion, Draps Willem, de Jonghe d'Ardoye d'Erp Yves, Bertieaux Françoise, Payfa Martine, Schepmans Françoise, de Patoul Serge, Clerfayt Bernard, Molenberg Isabelle, Gilson Nathalie, Razzouk Souad, Pivin Philippe, Hasquin-Nahum Michèle, Teitelbaum Viviane, Zenner Alain, Rousseaux Jacqueline.

La demande d'urgence portant sur la proposition d'ordonnance relative à la Société d'acquisition foncière est adoptée.

– La commission des Finances, du Budget, de la Fonction publique, des Relations extérieures et des Affaires générales se réunira à 12h30 pour examiner la proposition d'ordonnance de Mme Anne-Sylvie Mouzon et consorts relative à la Société d'acquisition foncière (n° A-172/1 – 2004/2005).

De heer Serge de Patoul *(in het Frans).- Dit voorstel verbaast me. Er was immers al lang een vergadering van het Bureau van het Franstalige Brusselse parlement gepland op dat ogenblik.*

De voorzitter.-Aangezien de werkzaamheden van het Franstalige Brusselse parlement afgelopen zijn, veronderstel ik dat de voorzitter ermee zal instemmen om die vergadering te verplaatsen.

(Rumoer)

De heer Jacques Simonet *(in het Frans).- Dan worden de werkzaamheden van de commissie Financiën ook opgeheven, wanneer de plenaire vergadering weer begint.*

De voorzitter.- We zullen afwachten hoe de werkzaamheden van de commissie Financiën vorderen. Ik wil ook vermijden dat de commissievergadering en de plenaire vergadering elkaar overlappen.

De heer Bernard Clerfayt *(in het Frans).- Wanneer zullen de stemmingen plaatsvinden ?*

De voorzitter.- Dat hangt ervanaf hoe de debatten zullen evolueren.

ONTWERPEN VAN ORDONNANTIE EN ONTWERP VAN VERORDENING

ONTWERP VAN ORDONNANTIE HOUDENDE DE EERSTE AANPASSING VAN DE ALGEMENE UITGAVENBEGROTING VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST VOOR HET BEGROTINGSJAAR 2005 (NRS A-151/1, 2 EN 3 – 2004/2005).

Algemene bespreking

De voorzitter.- De algemene bespreking is geopend.

Mevrouw Julie Fiszman, rapporteur, heeft het woord.

Mevrouw Julie Fiszman, rapporteur *(in het Frans).- Op 16 juni 2005 is de commissie begonnen met de bespreking van de begrotingsaanpassing. Minister Cerexhe legde uit dat de regering heeft beslist om de inkomstenbegroting niet aan te passen. Bij de voorbe-*

M. Serge de Patoul.- Je suis étonné de cette proposition, sachant que, depuis longue date, il était prévu que le Bureau du parlement francophone bruxellois tiendrait une réunion au même moment.

M. le président.- Etant donné qu'il n'y a plus de travaux au parlement francophone, j'imagine que son président acceptera de déplacer cette réunion.

(Rumeurs)

M. Jacques Simonet.- M. le président, j'entends bien votre proposition. Mais cela signifie aussi que les travaux de la commission des Finances sont suspendus à la reprise des travaux du parlement en séance plénière.

M. le président.- Nous verrons quelle sera l'avancée des travaux de la commission des Finances. Je partage votre souci d'éviter des chevauchements entre les travaux de la commission des Finances et ceux en séance plénière.

M. Bernard Clerfayt.- Par souci pratique, pourrions-nous savoir si vous prenez des dispositions pour l'heure des votes annoncée ? Sera-t-elle déplacée plus tard dans la soirée, lundi en fin de matinée, ou encore lundi soir ?

M. le président.- M. Clerfayt, nous verrons. Cela dépendra de l'intensité des débats.

PROJETS D'ORDONNANCE ET PROJET DE RÈGLEMENT

PROJET D'ORDONNANCE CONTENANT LE PREMIER AJUSTEMENT DU BUDGET GÉNÉRAL DES DÉPENSES DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE POUR L'ANNÉE BUDGÉTAIRE 2005 (N^{OS} A-151/1, 2 ET 3 – 2004/2005).

Discussion générale

M. le président.- La discussion générale est ouverte.

La parole est à la rapporteuse, Mme Julie Fiszman.

Mme Julie Fiszman, rapporteuse.- Lors de sa réunion du 16 juin 2005, notre commission a procédé à l'examen du projet d'ordonnance contenant le premier ajustement du Budget général des dépenses de la Région de Bruxelles-Capitale pour l'année budgétaire

reiding van de begrotingsaanpassing wist ze immers niet dat de federale regering haar raming van de opbrengst van de personenbelasting zou aanpassen en waren er nog niet veel gegevens over de opbrengst van de gewestbelasting. De MIVB werd nog niet opgenomen in de consolidatieperimeter.

Wat de uitgavenbegroting betreft, bedraagt het verschil tussen de oorspronkelijke en de aangepaste begroting 1 miljoen euro in ordonnanceringen en 1,986 miljoen euro in vastleggingen.

Een aantal kredieten werd verhoogd.

– *In afdeling 11 de participatie in incubatorprojecten en de vastleggingskredieten voor de sociale economie. Het gewest zal daarvoor federale toelagen krijgen.*

– *In afdeling 12 variabele kredieten als gevolg van de vereffening van het Wegenfonds.*

– *In afdeling 13 de middelen voor het contract voor beroepsproject.*

– *In afdeling 18 de toelage van het Agentschap Net Brussel.*

In afdeling 10 zijn er transfers ten bate van personeelskosten.

Deze uitgaven zijn mogelijk door de vermindering van de interesten op de schuld in afdeling 23. De begroting blijft in evenwicht en in overeenstemming met alle afspraken. De begrotingsaanpassing houdt nog geen rekening met het begrotingsakkoord voor 2005-2009 van het Overlegcomité.

De saldi van de instellingen die zijn opgenomen in de consolidatieperimeter, blijven gelijk. De ordonnanceringen van het ministerie dalen met 1 miljoen euro. De code-8-verrichtingen nemen daardoor toe. Het betreft de participatie in de twee incubatorprojecten.

Het financieringssaldo is dus gelijk gebleven na de eerste begrotingsaanpassing van 2005, namelijk een overschot van 1,6 miljoen euro.

Het rapport van het Rekenhof werd voorgesteld en besproken. De volgende punten kwamen aan bod :

– *de code-8-verrichtingen en de implicaties daarvoor van het begrotingsakkoord in het Overlegcomité;*

2005.

M. le ministre Benoît Cerexhe a souligné que son exposé serait technique, à l'image de l'ajustement. Ainsi, M. le ministre a notamment expliqué que le gouvernement a décidé de ne pas modifier les recettes, car au moment où l'ajustement a été élaboré, l'ajustement du budget fédéral en impôt des personnes physiques (IPP) n'était pas encore connu. De plus, le gouvernement ne disposait pas, pour les impôts régionaux, de toutes les réalisations. Il disposait seulement de trois mois (partiellement quatre).

En outre, M. le ministre a rappelé qu'en ne modifiant pas le budget des recettes, le gouvernement n'a pas encore tenu compte de l'introduction de la STIB dans le périmètre de consolidation de la Région. Le budget des voies et moyens est donc resté inchangé.

En ce qui concerne les dépenses, M. le ministre a souligné que l'augmentation totale des dépenses ajustées 2005 par rapport au montant initial atteint 1 million d'euros en ordonnancements et 1.968.000 d'euros en engagements.

M. le ministre a expliqué comme suit les principales augmentations de crédits :

– en division 11, notamment la prise de participation dans les incubateurs et les crédits d'engagement en économie sociale, qui correspondent à une recette future en provenance du fédéral;

– en division 12, l'augmentation des crédits variables forme le pendant de la liquidation du Fonds des routes;

– en division 13, principalement pour les contrats de projet professionnel;

– et en division 18, en dotation à l'Agence Propreté.

En outre, des transferts ont pu être réalisés en division 10 en faveur des frais de personnel.

Enfin, une grande partie de ces hausses de crédits a pu être réalisée grâce à une diminution des intérêts payés sur la dette en division 23.

En ce qui concerne l'équilibre budgétaire, M. le ministre a souligné qu'il n'y a pas de modification des codes 9, pas de modification de la sous-utilisation des crédits, et pas de modification de la norme du Conseil su-

– *de kwalificatie van de kosten voor de inning van de gewestbelastingen;*

– *het feit dat de middelenbegroting niet wordt aangepast;*

– *de inschrijving in de federale begroting van het deel van de personenbelasting toegewezen aan het Brussels Gewest en de gewestbelastingen;*

– *het begrotingsakkoord voor 2005-2009 van het Overlegcomité;*

– *de technische aspecten van de aanpassing en het begrotingsevenwicht;*

– *de nieuwe financiering van bepaalde beleidslijnen;*

– *de integratie van de MIVB in de consolidatieperimeter (uitgesteld tot de tweede aanpassing) en de inspanning die van het gewest gevraagd wordt inzake het netto te financieren saldo en de schuldenlast;*

– *de onderfinanciering van het gewest;*

– *het begrotingsbeleid;*

– *de rechtspersoonlijkheid van de MVV;*

– *de opbrengsten uit successierechten, schenkingsrechten en registratierechten.*

Voor specifieke kredietaanpassingen verwijs ik naar het schriftelijk verslag.

De commissieleden vroegen om de volgende documenten :

– *het begrotingsakkoord voor 2005-2009;*

– *het percentage effectief geïnde gewestbelastingen;*

– *de lijst van ambtenaren die in 2005 met pensioen gaan en het recruteringsplan van het ministerie voor 2003-2004;*

– *de documenten van Ethias over de pensioenen van de ambtenaren;*

– *een gedetailleerd overzicht van de bijkomende financiering van het Brussels Agentschap voor de Onderneming met 400.000 euro;*

périeur des finances (CSF).

Il a précisé que le Comité de concertation du 8 juin dernier a approuvé une nouvelle trajectoire 2005-2009 pour les entités fédérées, mais que le gouvernement n'a pas pu intégrer cette nouvelle norme dans l'ajustement.

M. le ministre a précisé que tous les soldes des organismes appartenant au périmètre de consolidation restent également inchangés. Il a ajouté que le solde brut des ordonnancements du ministère diminue d'un million d'euros. Ce million augmente également le solde « codes 8 » du ministère, puisqu'il s'agit d'une prise de participation dans les deux sociétés d'incubateurs.

Ainsi, le solde de financement obtenu après ce premier ajustement 2005 est exactement le même que celui que la Région atteignait à l'initial, soit un bonus de 1,6 million d'euros.

Le rapport de la Cour des comptes a été présenté et ensuite discuté.

Dans la discussion générale et la discussion sur le rapport de la Cour, les commissaires ont notamment soulevé des questions et émis des remarques sur :

– la problématique « des codes 8 » et les objectifs fixés en cette matière dans le cadre de l'accord intervenu en Comité de concertation le 8 juin 2005;

– l'inscription en dépenses de fonctionnement des frais relatifs à la perception des taxes régionales;

– le « non-ajustement » du budget des voies et moyens;

– le détail des inscriptions dans le budget fédéral de l'Etat de la part attribuée de l'IPP à la Région de Bruxelles-Capitale et des recettes des impôts régionaux;

– la nouvelle trajectoire 2005-2009, telle qu'arrêtée par le Comité de concertation le 8 juin dernier;

– le caractère technique de l'ajustement et l'équilibre du budget;

– le refinancement de certaines politiques, notamment communautaires, liées au secteur non-marchand;

– l'intégration de la STIB dans le périmètre de consolidation, renvoyée au deuxième ajustement, et l'ef-

– *de betalingen in verband met het voormalige militair ziekenhuis;*

– *de bezoekersaantallen van de informatievergaderingen over het tram-busplan;*

– *de uitgaven voor informatica voor de gemeenten;*

– *de toestand van de gewestelijke schuld op 31 mei 2005;*

– *een inventaris van de studies in het kader van de kredieten voor universitair onderzoek.*

Deze documenten worden bij het schriftelijk verslag gevoegd.

Artikel 1 werd unaniem aangenomen.

De artikels 2 tot 10 werden aangenomen met negen stemmen tegen drie.

Het geheel van het ontwerp van ordonnantie werd aangenomen met negen stemmen tegen drie.

Het rapport werd goedgekeurd door de commissie op 7 juli 2005.

(Applaus)

fort demandé à la Région bruxelloise à propos du solde net à financer et de l'endettement;

– le sous-financement de la Région bruxelloise;

– les politiques à mener dans le cadre du budget;

– la dotation de la personnalité juridique par ordonnance à la SAF;

– les détails des recettes en matière de droits de succession, de droits de donation et de droits d'enregistrement.

En ce qui concerne les questions et remarques plus précises sur des ajustements de crédits prévus sur des allocations des bases particulières, je vous renvoie au rapport écrit.

En outre, une série de documents ont été demandés par les commissaires, à savoir :

– la trajectoire 2005-2009 des Régions et Communautés fixée au Comité de concertation du 9 juin 2005;

– le pourcentage de réalisation des taxes régionales;

– la liste des agents admis à la retraite au cours de l'année 2005 et le plan de recrutement du ministère 2003-2004;

– les informations et documents fournis par Ethias relatifs aux pensions du personnel du ministère;

– le détail du financement complémentaire de l'ABE de 400.000 euros;

– l'état des montant versés dans le cadre du dossier de l'ex-hôpital militaire;

– les taux de fréquentation des réunions d'informations concernant le nouveau plan tram-bus;

– la situation de l'en-cours et des prévisions de paiements sur le crédit de l'allocation de base relative aux dépenses de capital en vue de promouvoir les projets en matière d'équipement informatique des communes;

– le rapport de la dette régionale au 31 mai 2005;

– la liste des études prévues dans le cadre des crédits de l'allocation relative à la recherche universitaire à

De voorzitter.- De heer Simonet heeft het woord.

De heer Jacques Simonet *(in het Frans).- De MR-fractie en heel wat andere volksvertegenwoordigers vinden dat de regering een zootje heeft gemaakt van de begrotingsaanpassing van 2005. Ze houdt zich niet aan de regels en camoufleert de werkelijke toestand. De minister van Begroting zegt zelf dat pas de tweede begrotingsaanpassing een realistisch beeld zal geven. Hij vindt dat niet erg. De MR beschouwt de begroting echter als een ernstige aangelegenheid. Ik geef vijf tekortkomingen.*

Ten eerste heeft de regering de middelenbegroting niet aangepast. Minister Vanhengel beweert dat de noodzakelijke aanpassingen onbeduidend zijn en kunnen wachten tot de tweede begrotingsaanpassing. Volgens het Rekenhof moeten de ontvangsten echter met 2,7 miljoen euro worden verminderd – nog los van het feit dat de ontvangsten uit de dode hand met 28,5 miljoen euro zijn overschat. Dat zijn helemaal geen « onbeduidende » aanpassingen. De minister van Financiën beweert dat de opbrengst van de schenkingsrechten de middelenbegroting zouden rechttrekken. Dat is een fabeltje.

Voorts had de regering de MIVB moeten opnemen in de consolidatieperimeter. Dat weet ze al sinds oktober 2004. Het Instituut voor de Nationale Rekeningen (INR) heeft het gewest hiervoor op de vingers getikt, maar de regering heeft die verwittiging in de wind geslagen en een uitgave van 30 miljoen euro voor metrostellen afgewenteld op de MIVB. Zo is er een fictieve bonus van 1,6 miljoen euro ontstaan.

Tijdens het debat over de begroting van 2005 heeft de

long terme.

Ces documents ont été fournis par le gouvernement et figurent en annexe du rapport écrit.

L'article 1er a été adopté à l'unanimité des douze membres présents.

Les articles 2 à 10 ont été adoptés par neuf voix contre trois.

L'ensemble du projet d'ordonnance a été adopté par neuf voix contre trois.

Le rapport a été lu et approuvé lors de la réunion de notre commission du jeudi 7 juillet 2005.

(Applaudissements)

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

M. Jacques Simonet.- Les députés MR, et probablement bon nombre de parlementaires d'autres groupes, considèrent que le gouvernement a bâclé son travail consistant à ajuster le budget 2005. Cette attitude démontre à quel point le gouvernement ne se soucie absolument pas des règles d'orthodoxie budgétaire, et, ce qui est plus préoccupant, reste décidé à cacher aux citoyens les réalités budgétaires de cette Région.

Le gouvernement livre ici un budget ajusté et, dans le même temps, le ministre du Budget annonce en commission : « Attention ! Les circonstances nouvelles auxquelles nous sommes confrontés vont nécessiter un exercice budgétaire réaliste seulement à partir du deuxième ajustement … Mais rassurez-vous, nous dit M. Vanhengel, ce n'est pas grave ! ». Pour nous, au contraire, agir de manière inconsidérée par rapport à l'orthodoxie budgétaire, c'est grave … Je voudrais démontrer en cinq points les lacunes fondamentales du document que nous serons appelés à voter tout à l'heure.

Premièrement, le budget des voies et moyens. Cela a été rappelé par Mme Fiszman, le gouvernement n'a pas ajusté le budget des voies et moyens. Toutefois, le ministre régional du Budget explique que de petites corrections sont dès à présent nécessaires mais que, vu leur impact soi-disant limité, on a préféré reporter cet exercice au prochain ajustement. De son côté, la Cour des Comptes estime qu'il fallait diminuer les recettes de 2,7 millions d'euros, sans tenir compte des problèmes de surqualification des recettes de la main-morte qui représentent 28,5 millions d'euros de recettes en

heer Gosuin al gewezen op de kritiek van het INR. Niettemin beweert de minister van Begroting dat er geen tijd is geweest om de consolidatieperimeter uit te breiden.

De regering stelt belangrijke beslissingen steeds weer uit en spiegelt de Brusselaars ten onrechte voor dat de begroting een overschot vertoont.

De MR-fractie heeft tijdens het begrotingsdebat ook gewezen op het misbruik van de code-8-verrichtingen, die met 33 % waren gestegen ten opzichte van 2004 en in totaal 65 miljoen euro bedroegen. We hadden gewaarschuwd voor de reactie van het INR. Veel trekt de regering zich daar niet van aan want nu komen er nog voor 1 miljoen euro code-8-verrichtingen bij. De kans is groot dat het INR een deel van die verrichtingen een andere kwalificatie zal geven.

De regering wil met die kunstgreep het fictieve begrotingsoverschot van 1,6 miljoen euro veilig stellen. Op het Overlegcomité van 8 juni jongstleden is echter beslist dat het Brussels begrotingsoverschot 3,2 miljoen euro moet bedragen. Volgens de regering is er geen reden tot paniek en zal de discrepantie in de tweede begrotingsaanpassing worden weggewerkt. Waar zal de regering de rest van dat bedrag vandaan halen ?

De regering heeft in overleg met de federale overheid aanvaard om 44 miljoen euro aan kredieten niet te benutten. De triomfantelijke toon van 2004 is verleden tijd. De begroting hangt met los zand aan elkaar.

De regering heeft de MIVB opgezadeld met een uitgave van 30 miljoen euro die eigenlijk moet worden opgenomen in de consolidatieperimeter. Ze heeft die noodzakelijke beslissing doorgeschoven naar het volgende parlementaire jaar, met alle gevolgen van dien voor de begroting.

De regering ligt onder vuur door de herkwalificatie van een aantal code-8-verrichtingen door het INR. Het gaat om 15 à 20 miljoen, meer bepaald geld dat is gestort in het Brussels Gewestelijk herfinancieringsfonds van de Gemeentelijke Thesauriën.

De regering vermijdt de discussie over de herfinanciering van het beleid inzake de non-profitsector. Moeten we voor meer toelichting daarover ook wachten op de tweede begrotingsaanpassing ?

Ik vraag de regering om de akkoorden van het Overlegcomité nauwgezet uit te voeren. Het is onbegrijpelijk

trop. On est donc bien loin de « petites corrections techniques » évoquées par M. Vanhengel !

Quant au ministre des Finances, on l'a également entendu récemment dans la presse se réjouir des nouvelles recettes des droits de donation, ce qui laissait supposer que le budget des voies et moyens allait, tout naturellement, être ajusté. Il n'en a rien été.

Deuxièmement, la question, déjà évoquée lors de la discussion du budget en tant que telle, du périmètre de consolidation. Tout le monde dans cette assemblée sait, depuis octobre 2004, qu'il faut introduire la STIB dans le périmètre de consolidation de la Région. Un rappel à l'ordre fut d'ailleurs formulé à la Région par l'Institut des comptes nationaux (ICN). Cependant, dès le budget initial, le gouvernement a ignoré cet avertissement de l'ICN et a reporté 30 millions d'euros – la charge des BOA – vers la STIB pour alléger d'autant le budget régional et pouvoir venir triompher face aux caméras en annonçant un boni budgétaire fictif de 1,6 million d'euros.

Vous avez refusé d'entendre les mises en garde de l'ICN, que nous avons relayées par la bouche de M. Gosuin, lors des discussions sur le budget initial 2005. Or, aujourd'hui, nous sommes confrontés à l'ajustement, et le gouvernement nous dit, par la voix du ministre du Budget : « On n'a pas de chance. On n'a pas eu le temps matériel de procéder à l'extension du périmètre de consolidation. Des réunions se tiennent encore avec les services de la Banque nationale, mais le travail n'est pas achevé. Mais ne vous en faites pas, on en reparlera au deuxième ajustement budgétaire ! ».

Je vous le dis sans détour : personne dans cette assemblée n'est dupe. On reporte des choix indispensables et on persiste encore à vouloir tromper les citoyens bruxellois avec un boni fictif, comme nous le disions déjà au mois de novembre.

Troisième remarque déjà formulée lors de la discussion du budget initial : la sur-utilisation des « codes 8 ». Nous avions dénoncé en novembre les agissements du gouvernement puisqu'il y avait une augmentation de plus de 33 % des « codes 8 » par rapport à 2004. Cela correspond à une opération qui porte sur plus de 65 millions d'euros et nous prédisions à l'époque une réaction de l'Institut des comptes nationaux.

Comment le gouvernement intègre-t-il cet avertissement que nous formulions à l'automne ? Il augmente

dat ze is weggekomen met een norm die ze onmogelijk kan respecteren als ze al haar beloften waarmaakt. Ze heeft zich belachelijk gemaakt bij de federale minister van Begroting. De regering moet eindelijk eens keuzes durven maken, anders zal ze niet uit de impasse geraken. Is ze bereid om sommige projecten te schrappen ?

Wat de begroting betreft, staat de regering met de rug tegen de muur. Er gaapt een diepe kloof tussen de ronkende verklaringen en wat in werkelijkheid uitvoerbaar is. De meerderheid zal snel door de realiteit worden ingehaald.

Er werd gesproken over meer geld voor de economie, de werkgelegenheid, de huisvesting, de energie, enzovoort. De regering rekende op het hemelse manna van de federale overheid in ruil voor de splitsing van Brussel-Halle-Vilvoorde, maar dat ging niet door, omdat de Franstaligen, dankzij de MR, een regeling hebben geweigerd die een bedreiging vormde voor de Franstaligen in de Rand. Bij gebrek aan middelen storten de plannen uit het begin van de regeerperiode als een kaartenhuis ineen.

Deze begrotingsaanpassing is een keerpunt. De regering heeft geprofiteerd van de golf van vertrouwen die elke nieuwe regering draagt.

Gezien de harde werkelijkheid is het echter uw taak, heren en dames ministers, om aan de bevolking uit te leggen dat u heel wat verwachtingen niet kunt waarmaken en dat u alleen maar gespeeld hebt op het aankondigingseffect.

Als regeringsleden wint u met deze aanpassing misschien enkele maanden, maar voor de wederopbouw van Brussel, die u zo na aan het hart ligt, verliest u kostbare tijd.

Deze aanpassing is grotendeels kunstmatig. U zult dus in de herfst, bij de tweede begrotingsaanpassing de kaarten op tafel moeten leggen. U kunt dan niet meer verwijzen naar laattijdige beslissingen van het Overlegcomité, naar het feit dat u geen verslagen van de Nationale Bank hebt ontvangen of dat het Instituut voor de Nationale Rekeningen haar opmerkingen niet op tijd heeft meegedeeld.

Uw oorspronkelijke begroting was puur theater en de aangepaste begroting is niet beter. Uit respect voor de Brusselaars, vraag ik u op te houden met uw kortzichtig beleid. Ons gewest en onze bevolking lijden eronder.

les « codes 8 » à son ajustement d'un million d'euros. Le gouvernement expose la Région à un risque évident de requalification par l'Institut des comptes nationaux d'une partie importante de ces « codes 8 ».

Le gouvernement croit une nouvelle fois conforter, par cet artifice, ce boni fictif de 1,6 million d'euros. A la suite de la réunion du Comité de concertation fédéral-entités fédérées, on sait que l'objectif à atteindre pour Bruxelles n'est pas de 1,6 million d'euros, mais de 3,2 millions d'euros de boni. Le gouvernement, et le ministre régional des Finances, nous répond que ce n'est pas grave : pas de panique ! « Le Comité de concertation du 8 juin s'est réuni trop tardivement. A nouveau, on n'a pas eu le temps d'intégrer cette nouvelle norme – les 3,2 millions d'euros – dans l'ajustement. On n'a pas de compte rendu de réunions, mais c'est promis nous allons faire mieux au deuxième ajustement et le décalage sera rectifié ». En bref, ce gouvernement se moque du monde.

Pour conclure, j'aimerais livrer brièvement l'inventaire des problèmes que nous relevons dans ce budget ajusté :

Le gouvernement ne peut plus se cacher la tête dans le sable : il y a la nécessité d'atteindre un boni de 3,2 millions d'euros alors que, facialement, on en est seulement à 1,6 million d'euros de boni. Il vous reste 1,5 million d'euros – une paille – à trouver.

En outre, vous avez accepté lors de la négociation avec le gouvernement fédéral d'augmenter de 44 millions d'euros votre quota de non-dépenses. En clair, les annonces triomphantes entendues à la fin 2004 appartiennent définitivement au passé. Le budget tronqué que vous nous présentez ne respecte pas la norme, mais il la bafoue purement et simplement.

Deuxièmement, le gouvernement a décidé de renvoyer à plus tard – c'est-à-dire à la rentrée parlementaire – la question des 30 millions d'euros de la STIB, évoquée il y a un instant, qui seront intégrés dans le périmètre de consolidation. Il va donc falloir requalifier ces 30 millions d'euros et les intégrer dans la dette régionale, avec toutes les conséquences que cela comporte pour l'objectif budgétaire.

Troisièmement, le gouvernement est aujourd'hui très clairement sous la menace d'une requalification de certains codes 8 par l'Institut des comptes nationaux (ICN). On parle de 15 à 20 millions et, plus précisément, de l'argent injecté dans le Fonds de refinancement des trésoreries communales.

(Applaus bij de MR)

Quatrièmement, nous regrettons que le gouvernement omet de trop parler du débat sur le refinancement des politiques communautaires liées au secteur non-marchand. Je souhaiterais que le gouvernement nous en dise un peu plus à ce sujet. Devons-nous, comme pour le reste, prendre rendez-vous pour le deuxième ajustement afin d'y voir plus clair dans la volonté effective de ce gouvernement de se ranger aux côtés des travailleurs bruxellois du non-marchand ?

Je demande dès lors que le gouvernement s'engage d'ores et déjà – puisque nous en sommes là – à faire preuve de loyauté à l'égard des autres entités fédérées en respectant à la lettre les engagements conclus en Comité de concertation.

Plus généralement, je m'interroge une fois de plus sur la capacité de cet exécutif régional à faire entendre sa voix. Je ne m'explique toujours pas comment vous êtes sorti du Comité de concertation avec une norme dont vous savez qu'elle sera impossible à respecter dans le budget bruxellois, pour autant que vous deviez réaliser l'ensemble des promesses faites aux citoyens. Je ne vous cache pas que le ministre fédéral du Budget en rit encore. Il n'a pas compris ce qui s'est passé.

Pour gagner du temps, et pour vous permettre de redorer quelque peu votre blason, je souhaiterais que le gouvernement reconnaisse dès maintenant que, pour sortir de l'impasse, il n'y aura pas d'autres voies que de faire des choix.

Par rapport au catalogue des bonnes intentions qui figurait dans la déclaration gouvernementale, quels sont les projets que vous serez contraints d'abandonner dans les mois et les années à venir ? Avez-vous déjà une idée des dossiers qui seront laissés de côté ?

Aujourd'hui, confronté à cette réalité budgétaire, le gouvernement se trouve le dos au mur. On mesurera assez rapidement le fossé entre, d'une part, les effets d'annonce et, d'autre part, ce qui pourra se réaliser dans les faits, faute de moyens budgétaires. La réalité va rapidement s'imposer à votre majorité.

La réalité s'imposera assez rapidement à votre majorité.

Mais on se souvient tous qu'on nous disait, il y a un an à peine : « Vous allez voir ce que vous allez voir ! ». « Davantage d'argent pour l'économie, pour l'emploi, pour le logement, pour l'énergie, pour tout ! » Vous

vous rendrez compte assez rapidement que le petit jeu consistant à espérer des mannes célestes en provenance du fédéral, en contrepartie de la scission de l'arrondissement de Bruxelles-Hal-Vilvorde devra vite être abandonné : ces mannes ne seront pas déversées sur la Région bruxelloise vu que, grâce à nous, les francophones n'ont pas accepté un marchandage mettant en cause les francophones de la périphérie en échange d'un refinancement, dont je ne conteste d'ailleurs pas le côté légitime.

Cependant, vous vous rendez compte vous-même que tout ce qui sous-tendait votre calendrier lors de l'annonce de Picqué III est en train de s'effriter, de s'effondrer même comme un château de cartes parce que vous n'avez pas les moyens budgétaires de vos ambitions.

M. le président, M. le ministre, chers collègues, avec cet ajustement budgétaire et dans l'attente de l'ajustement de cet automne, nous sommes à un tournant. Nos ministres ont beaucoup parlé et surfé sur la vague de confiance dont bénéficie tous les gouvernements lorsqu'ils entrent en fonction.

Confrontés aux dures réalités, c'est à vous, Mesdames, Messieurs les ministres, à avoir le courage d'aller expliquer aux citoyens que tous les projets annoncés seront revus à la baisse, que toutes ces attentes ne pourront être rencontrées et que tous ces espoirs que vous avez fait naître chez les Bruxelloises et les Bruxellois ne reposaient en réalité que sur des effets de communication, comme nous l'avions dit.

Alors certes, vous pouvez dire – c'est illusoire de se bercer de ce sentiment – que par le biais de cet ajustement, vous gagnez encore quelques mois. Peut-être en tant que membres du gouvernement, mais, en réalité, vous en perdez tout autant pour le redressement de Bruxelles, notamment son redéploiement économique et en matière d'emploi, ce qui vous tient tellement à coeur, M. le ministre.

Comme cet ajustement est très largement artificiel, nous pouvons déjà prendre rendez-vous à l'automne pour un deuxième ajustement budgétaire où vous serez contraints de jouer cartes sur table. Vous n'aurez plus à prendre alors prétexte de décisions tardives du Comité de concertation, du fait que vous n'avez pas reçu les PV de la Banque nationale, que l'Institut des comptes nationaux ne vous a pas communiqué en temps et en heure ses remarques concernant la conduite. Toutes et tous dans ce parlement attendent ce rendez-vous avec

De voorzitter.- Mevrouw Emmery heeft het woord.

Mevrouw Isabelle Emmery *(in het Frans).- De eerste begrotingsaanpassing komt er halverwege de zittingsperiode. Ik feliciteer de regering, want sinds 2001 is dat niet meer gebeurd. Deze technische aanpassing moet de regering de nodige middelen bieden om haar beleid voort te zetten. Er zijn geen fundamentele aanpassingen en het begrotingssaldo blijft in elk geval positief. Dat zal bij de volgende aanpassing misschien niet meer het geval zijn.*

De heer Simonet en ikzelf komen tot dezelfde vaststelling maar zijn het niet eens over de manier waarop de nieuwe Europese eisen moeten worden ingevuld.

Bij de tweede aanpassing zullen twee elementen centraal staan. Een eerste is de integratie van de MIVB in de consolidatieperimeter, waartoe enkele Europese ambtenaren eenzijdig hebben beslist. Ze zal de Brusselse financiën belasten en een belemmering vormen voor het beleid. Het doel van deze maatregel is ongetwijfeld om de overheidsinvesteringen te beperken en het openbaar vervoer te privatiseren. De socialistische fractie is het daar totaal niet mee eens. De overheidscontrole op de MIVB staat immers garant voor de kwaliteit van haar dienstverlening maar ook voor haar rol op het vlak van sociale integratie en opleiding. Hopelijk zal de MR ons hierin bijtreden.

De integratie van de MIVB in de consolidatieperimeter zal samenvallen met het moment waarop de nieuwe globale begrotingsafspraken voor 2005-2009 van de federale staat en de deelstaten concrete gevolgen beginnen te hebben. De regering zal het positieve saldo van 2005 nog moeten verdubbelen. De PS-fractie is geen fervente aanhanger van budgettaire orthodoxie. De regering zou een manier moeten vinden om te ontsnappen aan het strakke keurslijf dat Europa ons oplegt. Niettemin is het uit den boze om initiatieven te nemen die de Brusselse instellingen in gevaar kunnen brengen.

impatience.

Je répète que votre budget initial était factice, c'était un décor de théâtre. Vous ne faites pas mieux avec le budget ajusté. En conclusion, par respect pour les Bruxelloises et les Bruxellois, je vous demanderai de cesser de travailler à la petite semaine. C'est notre Région et sa population qui en pâtissent.

(Applaudissements du MR)

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

Mme Isabelle Emmery.- Le premier ajustement 2005 du budget des dépenses de la Région de Bruxelles-Capitale intervient en milieu de législature, événement à souligner étant donné que ce genre d'exercice n'a plus été effectué depuis 2001 – j'en félicite donc le gouvernement. Ce premier ajustement est donc un ajustement technique – eh oui, M. Simonet ! c'est la réalité –, de mi-parcours, qui se justifie par la volonté du gouvernement de se donner les moyens de poursuivre ses politiques. Ainsi, les variations de crédits ne sont pas très importantes. Cet ajustement ne modifie donc en rien le solde budgétaire de notre Région qui, rappelons-le, est positif. Cependant, ce solde aujourd'hui positif ne le sera peut-être plus demain, lors du prochain ajustement budgétaire. M. Simonet, s'il est vrai que nous faisons le même constat, nous risquons de nous trouver en désaccord sur les solutions et la manière de répondre aux nouvelles exigences émanant de l'Europe. A cet égard, au nom du groupe socialiste, je tiens à rappeler une série d'éléments et de principes qui nous sont chers.

En effet, deux faits marquants entreront en ligne de compte pour le second ajustement 2005 : premièrement, l'intégration de la STIB dans le périmètre de consolidation et, deuxièmement, une modification de l'effort budgétaire demandé aux Régions.

L'intégration de la STIB dans le périmètre de consolidation telle que décidée unilatéralement par quelques fonctionnaires européens – et j'aimerais donner à mon propos un ton quelque peu critique – pourrait donc avoir des effets désastreux. Cela aura pour conséquence de plomber les finances bruxelloises. Et, de ce fait, notre capacité de mener des politiques n'en sera que plus réduite. Le but évident de la manœuvre est de restreindre l'investissement public et de privatiser notre service public de transports en commun. Le groupe socialiste tient donc à rappeler « de manière stricte le refus de toute remise en cause de la maîtrise publique des

(Applaus bij de meerderheid)

De voorzitter.- De regering heeft het woord.

De heer Benoît Cerexhe, minister *(in het Frans).- Ik zal namens minister Vanhengel de krachtlijnen van de begrotingsaanpassing toelichten.*

Er was een tijd dat de zomer de eerste begrotingsaanpassingen met zich bracht. De laatste keer gebeurde dat in 2001. Dit jaar knopen wij opnieuw aan bij de traditie. Het is het eerste volledige begrotingsjaar van de legislatuur en brengt heel wat nieuwe projecten mee waarvan de exacte begrotingsimpact vooraf moeilijk viel in te schatten.

Deze begrotingsaanpassing is veeleer technisch. Mijnheer Simonet, de meeste van uw vragen zijn uitvoerig besproken in de commissie voor Financiën. Ik beperk mij tot een paar kernpunten.

De regering heeft beslist de inkomstenbegroting niet te wijzigen. Doel van deze eerste aanpassing was immers om een aantal details te regelen. Bovendien stemmen de resultaten van het fiscale beleid in het algemeen

transports en commun bruxellois. De cette maîtrise publique dépend en effet la qualité du service offert aux Bruxellois, mais aussi le maintien de la STIB en tant qu'inestimable outil d'intégration sociale et de formation. ». J'espère que le groupe MR pourra nous rejoindre là-dessus quand des décisions devrons être prises.

D'autre part, l'intégration de la STIB se fera au moment même où la nouvelle trajectoire 2005-2009 des entités fédérées en matière budgétaire devra être respectée. C'est un constat inévitable. Ainsi, le gouvernement qui a tablé au budget 2005 sur un résultat positif devra fournir un effort budgétaire supplémentaire et doubler ce résultat positif.

Le groupe socialiste tient donc à souligner qu'il n'a pas d'attachement fétichiste à l'orthodoxie budgétaire. C'est peut-être en cela que nous divergerons quant aux solutions à apporter. Nous encourageons le gouvernement à trouver un moyen d'échapper au carcan budgétaire que nous impose l'Europe trop éloignée du citoyen et des préoccupations sociales que nous connaissons. Cependant, cette solution ne devra en aucun cas nous pousser, dans le futur, à prendre des mesures inacceptables pour le fonctionnement de certaines de nos institutions bruxelloises.

(Applaudissements sur les bancs de la majorité)

M. le président.- La parole est au gouvernement.

M. Benoît Cerexhe, ministre.- Il me revient de vous présenter les grandes lignes de l'ajustement budgétaire en lieu et place de mon collègue Guy Vanhengel.

Ainsi que Mme Emmery l'a très justement rappelé, il y a longtemps que nous n'avons plus connu d'ajustements budgétaires estivaux dans notre Région. Les plus anciens parmi vous ne me démentiront pas. Cela n'a plus été le cas depuis 2001, Mme Emmery. Nous renouons cette année avec cette tradition parce que c'est le premier exercice plein de la législature. Cette situation implique, M. Simonet, un nombre important de nouveaux projets dont il est techniquement difficile de prévoir avec précision l'impact budgétaire. C'est la raison pour laquelle il nous a paru opportun de procéder, dès le premier semestre de cette année, à un premier ajustement budgétaire.

Il s'agit d'un ajustement d'ordre technique. M. Simonet, je regrette que vous n'ayez pas pu participer aux travaux de la commission parce que la plupart des ques-

overeen met de vooruitzichten.

Bij de voorbereiding van de aanpassing wist de regering niet dat de federale overheid haar raming van de inkomsten van de personenbelasting zou bijstellen. Er was geen enkele indicatie dat we daarmee rekening moesten houden.

Er is ook nog geen rekening gehouden met de toetreding van de MIVB tot de consolidatieperimeter van het gewest, omdat de berekening van de impact van die consolidatie, in samenwerking met het NIR, nog niet is afgerond. Die operatie zal bij de tweede aanpassing worden doorgevoerd. Ze zal echter een veel kleinere impact hebben dan sommigen beweren.

De heer Jacques Simonet *(in het Frans).- U bent dus al op de hoogte van die bedragen ?*

De heer Benoît Cerexhe, minister *(in het Frans).- Nog niet, maar naargelang de werkzaamheden vorderen, krijgen we een beter zicht op de situatie en het is nu al duidelijk dat de gevolgen niet zo groot zijn.*

U speelt blijkbaar graag de onheilsbode.

tions que vous avez posées aujourd'hui ont été longuement débattues en commission des Finances. Je reprendrai aujourd'hui quelques éléments essentiels de cet ajustement budgétaire.

J'aborderai tout d'abord les recettes. Même si cela ne semble pas vous intéresser beaucoup, je rappelle que le but de ce premier ajustement budgétaire est essentiellement technique et qu'il vise à régler certains détails dans le budget des dépenses. Il faut également garder à l'esprit que le rythme des réalisations fiscales suit globalement les prévisions initiales. Ces deux éléments expliquent, M. Simonet, que nous ayons décidé de ne pas modifier le budget des recettes.

Je tiens à vous rappeler que l'ajustement fédéral concernant l'IPP (impôt des personnes physiques) n'était pas connu lorsque nous avons élaboré cet ajustement budgétaire. Que vouliez-vous que nous fassions ? Les recettes provenant des impôts régionaux couvraient trois ou quatre mois. Et aucune recette provenant de la taxe régionale n'avait encore été perçue au moment de l'ajustement budgétaire. En effet, rien n'avait encore été envoyé au contribuable. Ces divers éléments justifient raisonnablement que nous n'ayons pas voulu toucher aux recettes.

J'en viens à la STIB. Il n'a en effet pas été tenu compte, lors de l'ajustement, de l'introduction de cette société dans le périmètre de consolidation de la Région. La raison en est très simple. Le calcul de l'impact de cette consolidation est en cours de réalisation, en collaboration avec la STIB et avec l'ICN (Institut des comptes nationaux). A l'heure où je vous parle, M. Simonet, ce calcul n'est pas terminé et l'opération sera donc réalisée lors du second ajustement budgétaire.

Néanmoins, vu que vous manifestez une grande inquiétude, je peux déjà vous annoncer que l'impact budgétaire en question sera beaucoup moins important que les montants qui sont cités. Il sera donc intégré sans grande difficulté dans le second ajustement budgétaire.

M. Jacques Simonet.- Vous connaissez donc les montants ?

M. Benoît Cerexhe, ministre.- Non. Je vous ai dit que nous sommes en train de travailler avec la STIB et avec l'ICN. Au fur et à mesure que ces travaux progressent, nous nous rendons compte que l'impact budgétaire sera nettement moins important que ce qui a été initialement annoncé.

Wat de aanpassing van de uitgavenbegroting betreft, beloopt de totale stijging ten opzichte van het initiële bedrag een miljoen euro in ordonnanceringen en 1,968 miljoen euro in vastleggingen.

In afdeling 11 gaat het vooral over de participatie in incubators en de vastleggingskredieten voor de sociale economie, die overeenstemmen met de toelagen die het gewest door het samenwerkingsakkoord van de federale overheid zal krijgen.

Afdeling 12 betreft de verhoging van de variabele kredieten, als tegenhanger van de vereffening van het Wegenfonds.

In afdeling 13 gaat het vooral om de contracten voor beroepsproject.

U zegt dat wij niets weten, maar sinds de nieuwe regering is geïnstalleerd, wordt er meer dan ooit vooruitgang geboekt inzake economie en werkgelegenheid.

De heer Serge de Patoul *(in het Frans).- Wilt u beweren dat de vorige minister van Economie niet efficiënt werkte ?*

De heer Benoît Cerexhe, minister *(in het Frans).- In afdeling 18 gaat het over de dotatie aan het Agentschap Net Brussel.*

De verhoging van de kredieten is in belangrijke mate mogelijk geweest door een daling van de interesten op de schuld in afdeling 23. De vermindering van de schuld is het gevolg van een goed schuldenbeheer. Het gewest bespaart daarmee 3,1 miljoen euro.

Wat het algemeen begrotingsevenwicht 2005 betreft werden slechts lichte wijzigingen aangebracht aan de oorspronkelijke begroting : geen wijzigingen van de codes 9, geen wijzigingen wat betreft de onderbenutting van de kredieten en de norm van de Hoge Raad van Financiën (HRF).

In het overlegcomité werden op 8 juni nieuwe beslissingen genomen. Mijnheer Simonet, u verwijt de regering dat ze die nog niet heeft verwerkt in de begrotingsaanpassing van 30 mei. Er zijn sindsdien nog overleg-

Vous aimez sans doute jouer les oiseaux de mauvaise augure.

En ce qui concerne l'ajustement des dépenses, l'augmentation totale par rapport au montant initial atteint un million d'euros en ordonnancements et 1,968 million d'euros en engagements. J'ai eu l'occasion de développer en commission les principales augmentations de crédits.

En division 11 : la prise de participation dans les incubateurs et les crédits d'engagement en économie sociale qui correspondent à une recette future qui doit nous parvenir du fédéral suite à l'accord de coopération signé il y a quelques semaines.

En division 12 : l'augmentation des crédits variables qui forment le pendant de la liquidation du Fonds des routes.

En division 13 : principalement pour les projets de contrats professionnels. Vous dites qu'on ne sait rien, M. Simonet, mais en termes d'économie et d'emploi, je peux vous dire qu'on avance et qu'on n'a jamais aussi bien avancé dans cette Région que depuis que le nouveau gouvernement est en place. Oui, malheureusement, sous le gouvernement que vous, M. Ducarme et M. Simonet présidiez …

M. Serge de Patoul.- Le ministre de l'Economie précédent n'était pas efficace ?

M. Benoît Cerexhe, ministre.- En division 18 : la dotation à l'Agence Bruxelles Propreté.

Une grande partie de ces hausses de crédits a pu être réalisée grâce à une diminution des intérêts payés sur la dette en division 23. Cette diminution est la conséquence d'une excellente opération de dette mettant en œuvre une combinaison de produits dérivés (Swap, structure et FRA), opération qui n'était pas prévue mais qui permettra à la Région d'économiser cette année 3,1 millions d'euros.

Enfin, en ce qui concerne l'équilibre budgétaire général 2005, très peu de changements sont intervenus par rapport au budget initial. En effet, pas de modification des Codes 9, pas de modification de la sous-utilisation des crédits, et pas de modification de la norme CSF.

A propos du Comité de concertation du 8 juin dernier que vous nous reprochez aujourd'hui de ne pas avoir intégré dans notre ajustement budgétaire du 30 mai,

comités geweest en er zijn andere nieuwe elementen besproken die een invloed hebben op de begroting, maar we kunnen niet elk nieuw element retroactief toepassen. Uiteraard zal dat worden rechtgezet bij de tweede begrotingsaanpassing. Dat zou geen al te grote problemen mogen opleveren, omdat de nieuwe norm weinig verschilt van de vorige. We hadden gerekend op een positief resultaat van 1,6 miljoen euro en zouden een positief resultaat van 3,24 miljoen euro moeten halen.

U verwijt ons dat we nog geen rekening hebben gehouden met de herfinanciering van de gemeenschapsinstellingen als gevolg van de onderhandelingen die we zullen voeren met de non-profitsector. Het vorige akkoord is nog geldig tot eind 2005.

De heer Simonet weet dat het akkoord met de non-profitsector, dat zijn regering trouwens heeft gesloten, loopt tot eind 2005. Hij kan dus niet verlangen dat deze regering midden in het jaar, terwijl nog met de sector wordt onderhandeld, bedragen inschrijft voor de herfinanciering van de gemeenschapsinstellingen. Het lopende akkoord zal volledig worden uitgevoerd.

Net zoals de heer Gosuin zaait u verwarring over de herkwalificatie van de code 8-verrichtingen. Die verrichtingen hebben nog nooit een nieuwe kwalificatie gekregen.

Wat het algemene evenwicht betreft, blijven alle saldo's van de organen die tot de consolidatieperimeter behoren eveneens ongewijzigd. Het brutosaldo van de ordonnanceringen van het ministerie is met 1 miljoen euro verminderd. De ontvangsten bleven immers ongewijzigd en de ordonnanceringsuitgaven zijn met 1 miljoen euro gestegen. Dat miljoen verhoogt ook het saldo van de codes 8 van het ministerie. Het gaat immers om een deelname in twee startersbedrijven.

Omdat het saldo van de codes 8 in mindering is gebracht van het brutosaldo van de ordonnanceringen, is het vorderingssaldo na deze eerste begrotingsaanpassing 2005 precies hetzelfde als bij de initiële begroting, wat neerkomt op een bonus van 1,6 miljoen euro.

Dat zijn de essentiële elementen van deze begrotingsaanpassing . De begrotingsregels zijn nageleefd en de aanpassing is vooral technisch. Alle beleidslijnen van de regering zijn uitvoerbaar, ook budgettair.

(Applaus bij de meerderheid)

M. Simonet, il y a encore eu des comités de concertation depuis, il y a encore eu des éléments ayant une influence sur notre budget qui ont été discutés lors de ces comités de concertation mais on ne peut pas agir chaque fois de manière rétroactive. Il est vrai que nous n'avons pas pu intégrer les décisions prises lors du Comité de concertation du 8 juin, notre ajustement budgétaire étant antérieur.

Ce décalage sera bien évidemment rectifié lors du deuxième ajustement, ce qui ne devrait pas être trop douloureux pour la Région puisque les deux normes ne sont pas très différentes. Nous avions tablé sur un résultat positif de 1,6 million d'euros et nous devrons atteindre un résultat positif de 3,24 millions d'euros, soit une augmentation très raisonnable de 1,64 million d'euros.

Vous nous reprochez de ne pas avoir intégré le refinancement des entités communautaires suite à la négociation qui va démarrer avec le secteur non-marchand. Vous savez que l'accord avec le non-marchand que votre gouvernement a conclu court jusque fin 2005.

M. Simonet, vous savez que l'accord du non-marchand que votre gouvernement a conclu court jusqu'à la fin 2005. Par conséquent, vous ne voudriez quand même qu'en plein milieu de l'année 2005, alors que nous négocions avec ce secteur, nous intégrions des montants pour refinancer les entités communautaires; ce serait absurde ! L'accord est financé jusqu'à la fin 2005; les moyens existent; et cet accord sera entièrement respecté, comme j'ai déjà eu l'occasion de le dire.

Concernant les codes 8, à l'instar de M. Gosuin, vous essayez de jeter le trouble sur ces problèmes de requalification. Ce n'est jamais arrivé : jamais dans cette Région, il n'a fallu requalifier les codes 8. Vous essayez là aussi de créer un climat d'inquiétude, alors qu'il n'y a aucune raison de le faire !

Pour en revenir à notre équilibre général, tous les soldes des organismes appartenant au périmètre de consolidation restent également inchangés. Pour le reste, le solde brut des ordonnancements du ministère a diminué d'un million d'euros, étant donné que les recettes ne sont pas modifiées et que les dépenses en ordonnancement ont augmenté d'un million. Mais ce million augmente également le solde « codes 8 » du ministère, puisqu'il s'agit d'une prise de participation dans les deux sociétés d'incubateurs. Là aussi, à ce sujet, j'ai eu l'occasion de m'expliquer en commission.

Le solde « codes 8 » étant déduit du solde brut des ordonnancements, le solde de financement obtenu après ce premier ajustement 2005 est exactement identique à celui que la Région atteignait à l'initial, soit un bonus de 1,6 million d'euros.

Voilà les éléments essentiels de cet ajustement estival de notre gouvernement, qui respecte l'orthodoxie budgétaire et qui est essentiellement technique. De plus, il nous permet, contrairement à ce que d'aucuns affirment ici, de mener toutes les politiques que ce gouvernement s'est engagé à conduire. Nous sommes en train de les mettre sur pied et nous disposons, M. Simonet, des moyens budgétaires pour le faire.

(Applaudissements sur les bancs de la majorité)

De voorzitter.- De algemene bespreking is gesloten.

M. le président.- La discussion générale est close.

Bespreking van de begrotingstabel en de artikelen

Discussion du tableau budgétaire et des articles

De voorzitter.- We gaan over tot de bespreking van de begrotingstabel en de artikelsgewijze bespreking.

M. le président.- Nous passons à la discussion du tableau budgétaire et des articles.

Begrotingstabel

Geen bezwaar ?

Aangenomen.

Tableau budgétaire

Pas d'observation ?

Adopté.

Artikel 1

Geen bezwaar ?

Aangenomen.

Article 1er

Pas d'observation ?

Adopté.

Artikel 2

Geen bezwaar ?

Aangenomen.

Article 2

Pas d'observation ?

Adopté.

Artikel 3

Geen bezwaar ?

Aangenomen.

Article 3

Pas d'observation ?

Adopté.

Artikel 4

Geen bezwaar ?

Aangenomen.

Artikel 5

Geen bezwaar ?

Aangenomen.

Artikel 6

Geen bezwaar ?

Aangenomen.

Artikel 7

Geen bezwaar ?

Aangenomen.

Artikel 8

Geen bezwaar ?

Aangenomen.

Artikel 9

Geen bezwaar ?

Aangenomen.

Artikel 10

Geen bezwaar ?

Aangenomen.

De artikelsgewijze bespreking is gesloten.

Wij zullen straks stemmen over het geheel van het ontwerp van ordonnantie.

Article 4

Pas d'observation ?

Adopté.

Article 5

Pas d'observation ?

Adopté.

Article 6

Pas d'observation ?

Adopté.

Article 7

Pas d'observation ?

Adopté.

Article 8

Pas d'observation ?

Adopté.

Article 9

Pas d'observation ?

Adopté.

Article 10

Pas d'observation ?

Adopté.

La discussion des articles est close.

Nous procéderons tout à l'heure au vote nominatif sur l'ensemble du projet d'ordonnance.

ONTWERP VAN ORDONNANTIE HOUDENDE INSTEMMING MET: HET VERDRAG INZAKE HET MERKEN VAN KNEED- EN BLADSPRINGSTOFFEN TEN BEHOEVE VAN DE OPSPORING ERVAN, GEDAAN TE MONTRÉAL OP 1 MAART 1991 (NRS A-129/1 EN 2 – 2004/2005).

Algemene bespreking

De voorzitter.- De algemene bespreking is geopend.

De heer Joël Riguelle, rapporteur, heeft het woord.

De heer Joël Riguelle, rapporteur *(in het Frans).- Ik verwijs naar het schriftelijk verslag.*

De voorzitter.- Vraagt iemand het woord ?

De algemene bespreking is gesloten.

Artikelsgewijze bespreking

De voorzitter.- Wij gaan over tot de artikelsgewijze bespreking.

Artikel 1

Geen bezwaar ?

Aangenomen.

Artikel 2

Geen bezwaar ?

Aangenomen.

Artikel 3

Geen bezwaar ?

Aangenomen.

De artikelsgewijze bespreking is gesloten.

Wij zullen straks stemmen over het geheel van het ontwerp van ordonnantie.

PROJET D'ORDONNANCE PORTANT ASSENTIMENT À : LA CONVENTION SUR LE MARQUAGE DES EXPLOSIFS PLASTIQUES ET EN FEUILLES AUX FINS DE DÉTECTION, FAITE À MONTRÉAL LE 1ER MARS 1991 (NOS A-129/1 ET 2 – 2004/2005).

Discussion générale

M. le président.- La discussion générale est ouverte.

La parole est au rapporteur, M. Joël Riguelle.

M. Joël Riguelle, rapporteur.- Je me réfère au rapport écrit, M. le président.

M. le président.- Quelqu'un demande-t-il la parole ?

La discussion générale est close.

Discussion des articles

M. le président.- Nous passons à la discussion des articles.

Article 1er

Pas d'observation ?

Adopté.

Article 2

Pas d'observation ?

Adopté.

Article 3

Pas d'observation ?

Adopté.

La discussion des articles est close.

Nous procéderons tout à l'heure au vote nominatif sur l'ensemble du projet d'ordonnance.

ONTWERP VAN ORDONNANTIE HOUDENDE INSTEMMING MET : DE OVEREENKOMST INZAKE ZEEVERVOER TUSSEN DE EUROPESE GEMEENSCHAP EN HAAR LIDSTATEN ENERZIJDS EN DE REGERING VAN DE VOLKSREPUBLIEK CHINA ANDERZIJDS, GEDAAN TE BRUSSEL OP 6 DECEMBER 2002 (NRS A-133/1 EN 2 – 2004/2005).

Algemene bespreking

De voorzitter.- De algemene bespreking is geopend.

Het woord is aan de heer Joël Riguelle, rapporteur.

De heer Joël Riguelle, rapporteur *(in het Frans).- Ik verwijs naar het geschreven rapport.*

De voorzitter.- Vraagt iemand het woord ?

De algemene bespreking is gesloten.

Artikelsgewijze bespreking

De voorzitter.- Wij gaan over tot de bespreking van de artikelen.

Artikel 1

Geen bezwaar ?

Aangenomen.

Artikel 2

Geen bezwaar ?

Aangenomen.

De artikelsgewijze bespreking is gesloten.

Wij zullen straks stemmen over het geheel van het ontwerp van ordonnantie.

ONTWERP VAN ORDONNANTIE HOUDENDE INSTEMMING MET VOLGENDE INTERNATIONALE AKTEN :

– DE OVEREENKOMST INZAKE POLITIEKE

PROJET D'ORDONNANCE PORTANT ASSENTIMENT À : L'ACCORD ENTRE LA COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE ET SES ETATS MEMBRES, D'UNE PART, ET LA RÉPUBLIQUE POPULAIRE DE CHINE, D'AUTRE PART, RELATIF AUX TRANSPORTS MARITIMES, FAIT À BRUXELLES LE 6 DÉCEMBRE 2002 (N^OS A-133/1 ET 2 – 2004/2005).

Discussion générale

M. le président.- La discussion générale est ouverte.

La parole est au rapporteur, M. Joël Riguelle.

M. Joël Riguelle, rapporteur.- Je me réfère au rapport écrit, M. le président.

M. le président.- Quelqu'un demande-t-il la parole ?

La discussion générale est close.

Discussion des articles

M. le président.- Nous passons à la discussion des articles.

Article 1er

Pas d'observation ?

Adopté.

Article 2

Pas d'observation ?

Adopté.

La discussion des articles est close.

Nous procéderons tout à l'heure au vote nominatif sur l'ensemble du projet d'ordonnance.

PROJET D'ORDONNANCE PORTANT ASSENTIMENT AUX ACTES INTERNATIONAUX SUIVANTS :

– L'ACCORD DE DIALOGUE POLITIQUE ET

DIALOOG EN SAMENWERKING TUSSEN DE EUROPESE GEMEENSCHAP EN HAAR LIDSTATEN ENERZIJDS EN DE ANDESGEMEENSCHAP EN HAAR LIDSTATEN (BOLIVIA, COLOMBIA, ECUADOR, PERU EN VENEZUELA) ANDERZIJDS EN DE BIJLAGE, GEDAAN TE ROME OP 15 DECEMBER2003;

– DE OVEREENKOMST INZAKE POLITIEKE DIALOOG EN SAMENWERKING TUSSEN DE EUROPESE GEMEENSCHAP EN HAAR LIDSTATEN ENERZIJDS EN DE REPUBLIEKEN COSTA RICA, EL SALVADOR, GUATEMALA, HONDURAS, NICARAGUA EN PANAMA ANDERZIJDS EN DE BIJLAGE, GEDAAN TE ROME OP 15 DECEMBER 2003 (NRS 134/1 EN 2 – 2004/2005).

Algemene bespreking

De voorzitter.- De algemene bespreking is geopend.

Het woord is aan de heer Joël Riguelle, rapporteur.

De heer Joël Riguelle, rapporteur *(in het Frans).- Ik verwijs naar het geschreven rapport.*

De voorzitter.- De heer Galand heeft het woord.

De heer Paul Galand *(in het Frans).- Veel Brusselse gemeenten en burgers voeren actie voor de vrijlating van Ingrid Betancourt en andere gijzelaars in Colombia. Dit thema moet systematisch besproken worden tijdens de politieke dialoog waarvan sprake en de regering moet er bij de federale overheid op aandringen om deze kwestie op Europees niveau aan te kaarten.*

De voorzitter.- De heer Cerexhe heeft het woord.

De heer Benoît Cerexhe, minister *(in het Frans).- Ik sluit mij aan bij wat hierover in de commissie gezegd is. De regering heeft de commissiesecretaris een nota gestuurd over de stappen die België reeds gezet heeft om Ingrid Betancourt vrij te krijgen.*

DE COOPÉRATION ENTRE LA COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE ET SES ÉTATS MEMBRES, D'UNE PART, ET LA COMMUNAUTÉ ANDINE ET SES PAYS MEMBRES (BOLIVIE, COLOMBIE, ÉQUATEUR, PÉROU ET VÉNÉZUELA), D'AUTRE PART, ET L'ANNEXE, FAITS À ROME LE 15 DÉCEMBRE 2003;

– L'ACCORD DE DIALOGUE POLITIQUE ET DE COOPÉRATION ENTRE LA COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE ET SES ÉTATS MEMBRES, D'UNE PART, ET LES RÉPUBLIQUES DU COSTA RICA, D'EL SALVADOR, DU GUATEMALA, DU HONDURAS, DU NICARAGUA ET DU PANAMA, D'AUTRE PART, ET L'ANNEXE, FAITS À ROME LE 15 DÉCEMBRE 2003 (N^OS A-134/1 ET 2 – 2004/2005).

Discussion générale

M. le président.- La discussion générale est ouverte.

La parole est au rapporteur, M. Joël Riguelle.

M. Joël Riguelle, rapporteur.- Je me réfère au rapport écrit, M. le président.

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

M. Paul Galand.- Je voudrais attirer l'attention du gouvernement sur le fait que cet accord comprend aussi la Colombie. Plusieurs communes bruxelloises et citoyens bruxellois sont fortement engagés dans la solidarité pour la libération d'Ingrid Betancourt et d'autres otages. Je souhaite que, systématiquement, à travers l'application de cet accord de dialogue politique, cette dimension soit reprise et que le gouvernement intervienne notamment auprès des autorités fédérales et auprès de ceux qui représentent la Belgique à l'Union européenne pour qu'il en soit ainsi.

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

M. Benoît Cerexhe, ministre.- Ce point avait déjà été abordé lors de la commission. Nous nous joignons bien évidemment aux remarques qui ont été faites en commission. Depuis lors, une note a été envoyée au secrétariat de la commission. Je ne sais pas si cette note a été jointe au rapport sur les démarches que la Belgique a déjà effectuées dans le cadre de la libération d'Ingrid Betancourt.

De voorzitter.- De algemene bespreking is gesloten.

Artikelsgewijze bespreking

De voorzitter.- Wij gaan over tot de bespreking van de artikelen.

Artikel 1

Geen bewaar ?

Aangenomen.

Artikel 2

Geen bewaar ?

Aangenomen.

Artikel 3

Geen bewaar ?

Aangenomen.

De artikelsgewijze bespreking is gesloten.

Wij zullen straks stemmen over het geheel van het ontwerp van ordonnantie.

ONTWERP VAN VERORDENING TOT WIJZIGING VAN DE VERORDENING VAN 15 JULI 1993 BETREFFENDE DE VERWIJDERING VAN AFVAL DOOR MIDDEL VAN OPHALINGEN (NRS A-171/1 EN 2 – 2004/2005).

Algemene bespreking

De voorzitter.- De algemene bespreking is geopend.

De heer de Lobkowicz, rapporteur, heeft het woord.

De heer Stéphane de Lobkowicz, rapporteur *(in het Frans).- In het begin van het debat haalde mevrouw Bertieaux fors uit naar het tijdsbestek dat de commissieleden was toegemeten om het ontwerp onder de loep te nemen.*

M. le président.- La discussion générale est close.

Discussion des articles

M. le président.- Nous passons à la discussion des articles.

Article 1er

Pas d'observation ?

Adopté.

Article 2

Pas d'observation ?

Adopté.

Article 3

Pas d'observation ?

Adopté.

La discussion des articles est close.

Nous procéderons tout à l'heure au vote nominatif sur l'ensemble du projet d'ordonnance.

PROJET DE RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT DU 15 JUILLET 1993 RELATIF À L'ENLÈVEMENT PAR COLLECTE DES IMMONDICES (NOS A-171/1 ET 2 – 2004/2005).

Discussion générale

M. le président.- La discussion générale est ouverte.

La parole est au rapporteur, M. Stéphane de Lobkowicz.

M. Stéphane de Lobkowicz, rapporteur.- J'ai l'honneur de vous présenter le rapport de la commission de l'Environnement qui a eu à se pencher sur le projet de règlement modifiant le règlement du 15 juillet 1993 relatif à l'enlèvement par collecte des immondices.

De minister gaf toe dat die termijn zeer kort was, maar dat het absoluut noodzakelijk was de tekst goed te keuren, omdat anders de producenten van de vuilniszakken worden benadeeld als er in augustus 2005 een nieuwe offerteaanvraag wordt uitgeschreven. Dat zou dan gebeuren op basis van de oude verordening. De Europese Commissie is het echter niet eens met de huidige procedure.

Mevrouw Bertieaux vroeg om de werkzaamheden uit te stellen. Haar voorstel werd verworpen met tien stemmen tegen vier.

Daarna is de tekst van het ontwerp besproken. De belangrijkste wijziging heeft betrekking op het feit dat kandidaat-producenten voortaan op elk moment een erkenning kunnen aanvragen. Tot nu toe is het Agentschap enkel verplicht om minstens om de twee jaar een nieuwe offerteaanvraag uit te schrijven.

Er zijn verscheidene wijzigingen aan de tekst van de regering aangebracht. De veertien aanwezige leden hebben nadien het gewijzigde ontwerp eenparig goedgekeurd.

(Applaus bij de meerderheid)

De voorzitter.- Vraagt iemand het woord ?

De algemene bespreking is gesloten.

Artikelsgewijze bespreking

De voorzitter.- Wij gaan over tot de bespreking van de artikelen, op basis van de door de commissie aangeno-

Le débat a commencé par l'intervention de Mme Françoise Bertieaux dénonçant le délai imposé pour l'examen du projet de règlement.

Le ministre a reconnu le problème et a demandé, malgré tout, à la commission de poursuivre ses travaux afin d'éviter des problèmes avec les producteurs de sacs poubelles. Si le texte n'avait pas été voté, ces producteurs auraient pu être pénalisés à l'occasion du lancement du nouvel appel d'offres prévu à la fin du mois d'août 2005, et qui, dans ce cas, aurait dû être lancé sur la base de l'ancien règlement. Or, la Commission européenne a marqué son désaccord sur la procédure d'appel d'offres, telle qu'elle existe actuellement.

Mme Bertieaux a alors demandé le report des travaux. Cette proposition a été rejetée par dix voix contre quatre. Ensuite, nous en sommes venus à l'examen du projet de règlement proprement dit. Ce règlement aborde la question de l'agrément des producteurs des sacs de collecte des déchets en Région de Bruxelles-Capitale.

La principale modification porte sur le fait que, désormais, les candidats-producteurs pourront introduire leur demande d'agrément à tout moment, alors qu'auparavant l'Agence avait l'obligation de lancer un appel d'offres au minimum tous les deux ans.

La discussion générale fut animée par Mmes Bertieaux, Gilson, Jamoulle, Persoons, Quix et Rousseaux, et par M. du Bus de Warnaffe, qui sont intervenus sur des aspects techniques de la réglementation proposée.

Je dois quand même signaler que plusieurs modifications au texte proposé initialement par le gouvernement ont été apportées. La première le fut à la suggestion de M. Yaron Pesztat, qui a changé le texte d'un point de vue grammatical. D'autres modifications techniques, proposées par Mme Bertieaux, ont été adoptées par la commission, laquelle a ensuite adopté l'ensemble du règlement à l'unanimité des quatorze membres présents.

(Applaudissements sur les bancs de la majorité)

M. le président.- Quelqu'un demande-t-il la parole ?

La discussion générale est close.

Discussion des articles

M. le président.- Nous passons à la discussion des articles, sur la base du texte adopté par la commission.

men tekst.

Artikel 1

Geen bezwaar ?

Aangenomen.

Artikel 2

Geen bezwaar ?

Aangenomen.

Artikel 3

Geen bezwaar ?

Aangenomen.

Wij zullen straks tot de naamstemming over het geheel van het ontwerp van verordening overgaan.

Article 1er

Pas d'observation ?

Adopté.

Article 2

Pas d'observation ?

Adopté.

Article 3

Pas d'observation ?

Adopté.

Nous procéderons tout à l'heure au vote nominatif sur l'ensemble du projet de règlement.

PERSONEELSSTATUUT VAN DE PERMANENTE DIENSTEN VAN HET PARLEMENT

Ontwerp van wijzigingen van het statuut en aanpassing van de personeelsformatie

De voorzitter.- Overeenkomstig artikel 28 van de bijzondere wet van 12 januari 1989 met betrekking tot de Brusselse instellingen dat verwijst naar artikel 45 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, bepaalt het parlement de personeelsformatie en het administratief en geldelijk statuut van zijn personeel.

Het ontwerp van wijzigingen aan het personeelsstatuut van de permanente diensten van het parlement en van de aanpassing van de personeelsformatie, dat goedgekeurd is door het Bureau, is rondgedeeld.

Mevrouw Marion Lemesre, rapporteur, heeft het woord.

Mevrouw Marion Lemesre, rapporteur *(in het Frans).- Ik verwijs naar het schriftelijk verslag.*

STATUT DU PERSONNEL DES SERVICES PERMANENTS DU PARLEMENT

Projet de modifications du statut et adaptation du cadre du personnel

M. le président.- Conformément à l'article 28 de la loi spéciale du 12 janvier 1989 relative aux institutions bruxelloises qui renvoie à l'article 45 de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, le parlement fixe le cadre et le statut administratif et pécuniaire de son personnel.

Le projet de modifications au statut du personnel des services permanents du parlement et d'adaptation du cadre du personnel, approuvé par le Bureau, a été distribué.

La parole est à la rapporteuse, Mme Marion Lemesre.

Mme Marion Lemesre, rapporteuse.- Je m'en réfère au rapport écrit, M. le président.

Artikelsgewijze bespreking

De voorzitter.- Wij gaan over tot de bespreking van de artikelen.

Aangezien niemand het woord vraagt, worden de gewijzigde artikelen en de aanpassing van de personeelsformatie zonder opmerkingen aangenomen.

Wij zullen straks tot de naamstemming over het geheel van het ontwerp van wijzigingen aan het personeelsstatuut van de permanente diensten van het parlement en van de aanpassing van de personeelsformatie overgaan.

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN DE HEER JOËL RIGUELLE

TOT DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

betreffende « het in de pers aangekondigde taxiplan en de concrete maatregelen in dit verband ».

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER JACQUES SIMONET,

betreffende « het taxiplan ».

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER MAHFOUDH ROMDHANI,

betreffende « het taxiplan ».

De voorzitter.- De heer Riguelle heeft het woord.

De heer Joël Riguelle *(in het Frans).- Uit persberichten zijn de contouren duidelijk geworden van het taxiplan, dat de problemen in die sector moet oplossen. Er hebben al interessante debatten plaatsgevonden in de commissie voor Infrastructuur. De leden van de commissie zijn het erover eens dat er nood is aan doeltreffende maatregelen om de reputatie van de Brusselse*

Discussion des articles

M. le président.- Nous passons à la discussion des articles.

Personne ne demandant la parole, les articles modifiés ainsi que l'adaptation du cadre du personnel sont adoptés sans observation.

Nous procéderons tout à l'heure au vote nominatif sur l'ensemble du projet de modifications au statut du personnel des services permanents du parlement et d'adaptation du cadre du personnel.

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE M. JOËL RIGUELLE,

À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant « le plan taxi annoncé par la presse et ses mesures concrètes ».

INTERPELLATION JOINTE DE M. JACQUES SIMONET,

concernant « le plan taxi ».

INTERPELLATION JOINTE DE M. MAHFOUDH ROMDHANI,

concernant « le plan taxi ».

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

M. Joël Riguelle.- La presse a fait écho ces derniers jours des éléments d'un plan taxi que vous avez proposé pour tenter de régler les problèmes que nous connaissons depuis longtemps dans le domaine du transport de personnes par taxi à Bruxelles. Des débats intéressants ont eu lieu en commission Infrastructure, et le souhait de tous les commissaires était de voir prendre

taxisector te verbeteren.

Er zijn sindsdien heel wat voorstellen gedaan, van een wedstrijd voor de nieuwe kleur van de taxi's tot de inkorting van de opleiding tot twee maanden, de invoering van een centraal oproepnummer, een forfaitair tarief van zes euro voor korte ritten, enzovoort.

Mijnheer de minister, u hebt overleg georganiseerd met de sector en de administratie. De klanten komen helaas minder aan bod. Wat waren de voornaamste eisen en opmerkingen ? Zult u op basis daarvan een witboek opstellen ? Hebt u in het taxiplan rekening gehouden met bepaalde opmerkingen ? Overweegt u een samenwerking met de federale overheid ?

Werd via een enquête of de verbruikerorganisaties gepeild naar de mening van de klanten ?

Ik kan mij over het algemeen vinden in de voorgestelde maatregelen, maar heb toch enkele vragen, onder andere qua haalbaarheid.

Mijn eerste opmerking betreft de tarieven. Het idee van een minimumtarief is interessant, maar de vraag blijft hoe de Brusselse taxi's kunnen overleven met de huidige tarieven.

De lage tarieven van de Brusselse taxi's zetten sommige chauffeurs en zelfs werkgevers ertoe aan om in het zwart te werken of de sociale wetgeving te omzeilen. U moet nagaan of de sector vragende partij is om de tarieven aan te passen. Dat lijkt me aangewezen : in steden als Londen of Parijs liggen ze veel hoger.

Volgens sommigen is een taxirit pas rendabel voor de chauffeur vanaf 7,90 euro. Is daarover nagedacht ? Wordt er rekening gehouden met de wachttijden ?

Een algemeen nummer voor taxi's lijkt me een goed idee. Ik vraag me wel af hoe de ritten verdeeld zullen worden. Bovendien zijn veel onafhankelijke chauffeurs enkel bereikbaar per GSM.

Wordt het een verplichting voor taxichauffeurs om zich aan te sluiten bij het algemene nummer ? Zullen ze daarvoor moeten betalen ? Is dit geen verdubbeling als de chauffeurs al aangesloten zijn bij een privé-centrale ? Komen er extra plaatsen voor taxi's ?

Na de trams en bussen wilt u dus ook de Brusselse taxi's een nieuwe kleur geven. Dat wordt een dure zaak voor de taxibedrijven. Komen er premies ?

des mesures efficaces pour rehausser la réputation de nos taxis bruxellois.

Depuis, diverses informations sont diffusées, allant d'un concours pour changer la couleur des voitures à la formation réduite à deux mois au lieu de six, en passant par l'installation d'un numéro d'appel unique, une course de base à six euros et d'autres éléments.

Je souhaite vous interpeller sur les éléments de ce plan pour que nous soyons informés ici, au parlement, des mesures que la Région mettra en œuvre. Tous ceux qui s'intéressent quelque peu à cette branche de notre politique de mobilité auront sans doute été contactés, comme je l'ai été, par divers interlocuteurs qui se posent des questions. Ce sont les acteurs mêmes de ce milieu professionnel. Je leur prête volontiers l'oreille sans nécessairement partager toutes leurs inquiétudes, mais certaines précisions sont nécessaires. Il est intéressant aussi de constater que les clients se font difficilement entendre dans pareil débat. Or, c'est bien aussi de leur indice de satisfaction qu'il faut se préoccuper.

Permettez-moi d'aborder les carrefours que vous avez organisés avec l'administration et les acteurs du milieu professionnel, qui auront été l'occasion d'entendre toutes les personnes liées de près ou de loin à l'exploitation des taxis. Pourriez-vous nous informer des principales remarques ou revendications exprimées à l'occasion de ces carrefours ? Avez-vous l'intention de produire un « livre blanc du taxi bruxellois » à la suite de ces entretiens ? Des remarques ou suggestions ont-elles été retenues dans le cadre du plan actuellement annoncé ? Des synergies avec le niveau fédéral ont-elles été souhaitées ?

Dans le cadre de ces rencontres, a-t-on prévu de prendre l'avis des utilisateurs des services de taxis bruxellois, tant en direct par une enquête auprès des usagers qu'éventuellement via des associations de consommateurs ?

Par rapport aux mesures envisagées, je peux m'inscrire dans leur ligne générale, et je souhaiterais aborder la problématique des tarifs, et donc de la « course minimum », telle que vous l'envisagez. Si l'idée est séduisante, je me pose des questions quant à la viabilité des taxis bruxellois eu égard aux tarifs en vigueur.

Il est évident, à mon sens, que ce tarif est prépondérant dans la motivation de certains chauffeurs, voire de certains patrons, à travailler au noir, à vouloir détourner la législation sociale – comme nos services ont pu le cons-

Wat gebeurt er met de vergunningen ? Zal het nog mogelijk zijn om die te verhandelen ?

Ik heb geen probleem met andere maatregelen waarover ik in de pers heb gelezen, zoals chipkaarten.

Ik ga niet akkoord met een kortere opleiding. In Londen bedraagt die meer dan een jaar. Twee maanden volstaan niet om alle facetten van dit beroep te leren kennen. Is de duur van die opleiding wel juist ingeschat ?

Om taxichauffeurs aan te trekken, moeten ze ook voldoende betaald worden. Een taxi moet rendabel zijn. Er zijn ook meer controles nodig, in samenwerking met de federale ministeries en de politiezones. Diegenen die een smet zijn op het beroep moeten worden geweerd.

Iedereen moet bij de taxisector baat vinden : de klant, de chauffeur en het gewest.

Ook een goede bescherming en correcte werkomstandigheden zijn primordiaal. Fraudeurs en oplichters van de sociale zekerheid moeten worden aangepakt.

Een Europese grootstad kan niet zonder taxi's. De cdH steunt de regering bij de hervormingen die het imago van de Brusselse taxi's moeten opkrikken en de werkomstandigheden verbeteren.

(Applaus bij de meerderheid)

tater –, en engageant des demandeurs d'emplois qui continuent à être repris dans les caisses de chômage.

Dans ce cas, ne serait-il pas objectif d'examiner la demande d'adaptation des tarifs par la profession ? Il ne s'agit pas d'accorder des augmentations qui dissuaderaient la clientèle, mais la comparaison avec d'autres grandes capitales me laisse penser que ce serait acceptable.

Si mes renseignements sont exacts, à Londres, en plus du « minimum fare at all times » de 2,00 £, soit plus ou moins 3 euros, les tarifs vont de 4,00 £ à 5,60 £ (entre 6 euros et 9 euros) entre 6h et 8h du matin pour un trajet de 5 à 12 minutes. Les montants peuvent atteindre 20 £ à 23 £ pour des trajets le soir entre 22h et 6h du matin. Dans mon exemple, le matin donc, pas moyen de s'en sortir sans dépenser la somme minimale de 6 £, soit 9 euros.

A Paris, la prise en charge est de 2 euros et la course minimum de 5,20, euros, soit un total de 7,20 euros.

Certaines personnes – que je crois bien au fait des réalités bruxelloises – me disent que la valeur d'une course minimum doit avoisiner en fait 7,90 euros pour que le trajet soit rentable pour le chauffeur. A-t-on réfléchi aux frais minimaux engendrés par une telle course avant d'en proposer le montant ? Les temps d'attente ont-ils été pris en considération ?

Le numéro unique d'appel est une idée intéressante et je souhaiterais connaître la manière dont, à partir de cette centrale unique, les courses seraient réparties, et en fonction de quels critères. Par ailleurs, de nombreux chauffeurs indépendants travaillent avec leur téléphone portable pour seule possibilité d'appel.

Envisagez-vous une obligation d'affiliation ? Y aurait-il une contribution financière de la part des chauffeurs ou des compagnies pour y avoir accès ? N'y aurait-il pas double emploi si on oblige parallèlement les chauffeurs à s'affilier à une centrale privée telle que cela existe aujourd'hui ? Que faire aussi pour multiplier les stationnements réservés aux taxis dans notre Région et ses dix-neuf communes ?

Parlons un instant des couleurs de nos taxis.

Il semble qu'après la STIB, vous souhaitiez redécorer les taxis bruxellois. C'est voir la Région en couleur, mais cette opération sera coûteuse pour les exploitants, et j'imagine que vous établirez un échéancier pour ce

faire. Dans ce cas, des primes sont-elles susceptibles d'être accordées ?

Une autre question m'est venue également à l'esprit, celle des autorisations. Quel sera leur sort ? A l'avenir, pourra-t-on encore les « vendre », comme c'est le cas d'un fonds de commerce actuellement ?

Quant aux autres éléments dont j'ai pu prendre connaissance dans la presse : carte à puce, conseil disciplinaire, suppression du nom et prénom du chauffeur sur la plaque d'identification, ils ne me posent pas problème.

En revanche, la réduction du temps de formation m'interpelle. On sait, en effet, qu'il faut plus d'un an à un candidat chauffeur de taxi, à Londres, pour entrer dans la profession. Chez nous, cette formation était de six mois. Une connaissance précise du terrain, une formation au contact avec la clientèle ou aux situations de stress, une formation de base en langues … tout cela me semble nécessiter plus de deux mois d'écolage. A-t-on correctement évalué le temps nécessaire ?

Là encore, pour trouver des chauffeurs disposés à suivre cette formation, à s'engager et à travailler dans la profession, il faut les payer correctement. Et, pour les payer correctement, il faut un degré de rentabilité minimum du taxi. Je souhaite aussi que les contrôles soient renforcés, de préférence en collaboration avec les ministères fédéraux et avec les zones de police qui, me dit-on, collaborent d'ailleurs volontiers. Il me paraît en effet important de ramener davantage de transparence et de légalité dans cette profession dont certains – heureusement une minorité – ternissent l'image.

Notre politique « taxi » doit s'inscrire dans un triangle de la réussite et du succès. Ne visons pas un simple « win-win » entre le client et le prestataire de services, mais cherchons plutôt à atteindre, si vous me permettez l'expression, un « win-win-win » dans lequel la Région de Bruxelles-Capitale, par ailleurs aussi capitale de l'Europe, doit jouer pleinement son rôle en plus du client et du taxi.

Il me semble en tout cas primordial de protéger les hommes et les femmes qui ont choisi d'exercer ce métier correctement et qui sont parfois contraints d'accepter des conditions de travail déplorables, voire dégradantes. Par ailleurs, j'estime également très important de poursuivre sans relâche les fraudeurs et autres profiteurs de notre système social.

De voorzitter.- De heer Simonet heeft het woord voor zijn toegevoegde interpellatie.

De heer Jacques Simonet *(in het Frans).- Mijnheer Smet, de MR-fractie vindt het een goede zaak dat u rond de tafel gaat zitten met vertegenwoordigers van de taxibedrijven.*

U hebt uw taxiplan met veel misbaar bekendgemaakt in de pers, maar is het wel het resultaat van volwaardig overleg met de sector ? U en uw diensten hebben weliswaar een aantal keer vergaderd met vertegenwoordigers van de taxibedrijven, maar sindsdien hebt u wekenlang geen teken van leven gegeven om daarna opeens uw plan aan te kondigen.

De sector zelf beweert dat er over verschillende maatregelen uit uw plan nooit is onderhandeld.

Hoeveel zal het algemene nummer voor de taxi's kosten? Er is sprake van 600.000 euro. Klopt dat ? Is zo'n nummer wel een goed idee, want de sector is blijkbaar geen vragende partij ? Met uw plan geeft u ook de indruk dat er een algemene telefooncentrale voor de taxibedrijven komt. De MR vindt het geen goed idee om de taxibedrijven onder staatsbeheer te brengen. Bestaat er over dit deel van uw plan een akkoord met de sector ?

Hebt u de eisen van de taxigebruikers onderzocht ?

Een ander voorstel is het forfaitair bedrag van 6 euro voor een rit van drie kilometer.

De sector lijkt bereid te zijn om een minimumtarief te overwegen. Dit is echter geen minimumtarief, maar een forfaitair bedrag dat door de overheid wordt opgelegd.

Hoe zal de regering geschillen tussen de klanten en de taxichauffeurs oplossen, wanneer de taxichauffeur beweert dat de rit langer dan drie kilometer was en de klant dit betwist ? Bovendien is voor de taxichauffeurs een rit van drie kilometer minder rendabel tijdens de spitsuren, dan tijdens de daluren.

Le taxi est une profession indispensable à une grande métropole européenne comme la nôtre et le soutien de notre groupe vous est acquis pour engager les réformes nécessaires et utiles à l'amélioration de l'image du taxi bruxellois, ainsi quedes conditions de travail qui prévalent dans cette profession.

(Applaudissements sur les bancs de la majorité)

M. le président.- La parole est à M. Simonet, pour son interpellation jointe.

M. Jacques Simonet.- Je voudrais d'abord dire que le groupe MR partageait l'ambition du ministre de réunir autour de la table l'ensemble des professionnels du secteur des taxis et de veiller à rendre les taxis plus attractifs pour les Bruxelloises et les Bruxellois.

Cependant, maintenant que vous avez annoncé de manière assez fracassante votre plan taxi par voie de presse, peut-on vraiment affirmer que celui-ci soit le fruit d'une réelle concertation avec le secteur ? Certes, voici plusieurs mois, des conversations ont eu lieu entre vous-même, vos services et les professionnels du secteur à l'occasion de quelques réunions. Cette démarche avait été appréciée par ces professionnels. Mais il faut bien constater que, depuis ces réunions, vous n'avez plus donné signe de vie à ces personnes, et que cette période de silence, longue de plusieurs semaines, s'est achevée par l'annonce via la presse du plan dont nous débattons ce matin.

D'après les échos que j'ai reçus des professionnels du secteur – que je rencontre également –, plusieurs idées ou mesures du plan taxi n'auraient pas fait l'objet de concertations avec ce secteur ni, encore moins, d'un début d'accord. Je voudrais donc m'exprimer rapidement, à la suite de ce qu'à déjà dit M. Riguelle, sur quelques axes forts de votre plan.

D'abord, concernant le numéro d'appel unique, je m'interroge quant au coût de cette opération. On parle de 600.000 euros. Pouvez-vous nous en dire davantage ? Plus fondamentalement, il est permis de s'interroger sur l'opportunité de créer un tel numéro d'appel, puisque, selon mes informations, il ne s'agirait pas d'une demande du secteur, qui se débrouille parfaitement avec les centraux existants. Votre projet donne l'impression – mais peut-être allez-vous nous rassurer à ce sujet – que vous allez créer un central unique. Pour vous le dire clairement, le MR ne trouve pas sain que les pouvoirs publics laissent à penser qu'ils voudraient étatiser le secteur des taxis en ne s'appuyant pas sur les

Tot slot zouden de taxichauffeurs 1 euro verliezen, aangezien een rit van drie kilometer gemiddeld 6,70 euro kost. Op welke basis is dit bedrag van 6 euro berekend ? Hebt u overleg gepleegd met de sector ?

Het tariefbeleid moet het taxigebruik aanmoedigen, ongeacht de afgelegde afstand.

De minister heeft een wedstrijd uitgeschreven om de kleur van de taxi's te veranderen, maar hoe staan de taxichauffeurs tegenover dit idee ?

Of het nu wit, zwart, of een andere kleur wordt, de taxichauffeurs zijn er niet mee gebaat dat u hen een bepaalde kleur oplegt. Die verplichting zou de waarde van de wagens doen dalen. Dat is nadelig voor de chauffeurs, die wettelijk verplicht zijn om hun voertuig van de hand te doen als het zeven jaar oud is. Wat doet u besluiten dat de huidige taxikentekens onvoldoende zichtbaar zouden zijn ?

In plaats van dergelijke dwaze ideeën te lanceren, zou u er beter voor zorgen dat uw diensten de taxikentekens binnen een redelijke termijn afleveren. Chauffeurs moeten er soms maanden op wachten. Wat gaat u daaraan doen ?

Ik heb de indruk dat uw beleid geen extra inkomsten zal opleveren voor de taxichauffeurs. Kunt u ons meer vertellen over de studie in verband met de rentabiliteit van de taxi's ? Zult u de gewestelijke belasting op taxi's verminderen om de lagere inkomsten te compenseren en het beroep aantrekkelijker te maken ?

Ik ben benieuwd naar uw antwoorden. Uw voorganger, de heer Draps, streefde naar een evenwicht tussen de belangen van de taxichauffeurs en die van de Brusselaars. Ik verzoek u om echt overleg te plegen en meer rekening te houden met de eisen van de sector.

Misschien moet u wat afstand nemen van het dossier. Ik heb vernomen dat het erg aangenaam onderhandelen was met uw medewerkers, maar dat de sfeer duidelijk verslechterde toen u zich persoonlijk ging bemoeien met het dossier.

(Applaus van de MR)

centraux existants, quitte par ailleurs à mieux baliser leur travail.

Pouvez-vous nous préciser si, à propos de ce premier volet de votre plan, vous disposez d'un accord du secteur ?

Avez-vous pu procéder à une évaluation de la demande émanant des usagers du secteur des taxis ?

Le deuxième axe de votre plan sur lequel je souhaiterais vous interroger, c'est la question du forfait à six euros pour trois kilomètres. Le secteur semble être d'accord pour réfléchir à la fixation d'un tarif minimum. C'est en effet une idée tout à fait séduisante, qui devrait assurément être débattue avec les acteurs de terrain pour pouvoir en fixer les modalités.

Cependant, il semblerait qu'il ne s'agisse pas d'un tarif minimum, mais bien d'un forfait imposé à nouveau par les pouvoirs publics. Je m'interroge tout d'abord sur la manière dont vous entendez régler les litiges entre les chauffeurs et leurs clients. J'imagine que, de temps en temps, certains clients contesteront aux chauffeurs le fait d'avoir parcouru plus ou moins trois kilomètres. En outre, parcourir trois kilomètres en matinée ou aux heures de pointe, ce n'est bien évidemment pas la même chose pour les chauffeurs en termes de rentabilité.

Enfin, dernière remarque qui a été formulée par un certain nombre de professionnels que j'ai eu l'occasion de rencontrer, l'application du forfait – six euros pour trois kilomètres – entraînera une perte de recettes de près d'un euro pour les chauffeurs, puisque la course de trois kilomètres revient aujourd'hui en moyenne à 6,70 euros. Comment avez-vous calculé ce montant de six euros ? J'ai bien peur qu'il ait été fixé sans réelle concertation avec le secteur. Pouvez-vous nous rassurer à ce sujet ?

Plus fondamentalement, il me paraît nécessaire d'appliquer une politique tarifaire qui encourage l'utilisation des taxis, indépendamment de la longueur de la course. Que proposez-vous en cette matière ?

Je reviens brièvement sur l'intervention de M. Riguelle concernant la couleur des véhicules. Cela a déjà été souligné en parlant des trams et des bus, c'est manifestement votre cheval de bataille. C'est sans doute une idée qui n'a pas été concertée, et qui sera probablement rejetée par les professionnels du secteur. On est une fois de plus en plein effet d'annonce, en plein mar-

keting, sans consultation de ceux qui sont le plus à même de vous éclairer, à savoir les chauffeurs de taxi eux-mêmes.

Imposer une couleur particulière, autre que le blanc ou le noir, ne profitera en rien aux chauffeurs de taxis. La simple question de la valeur de revente du véhicule condamne votre idée à l'échec, puisque votre prédécesseur et vous-même avez demandé que les chauffeurs se séparent de leurs véhicules dès que ceux-ci atteignent l'âge de sept ans. Un certain nombre de chauffeurs respectent cette limite d'âge.

Mais si vous imposez un blason ou une couleur farfelue pour ces véhicules, ils deviendront invendables. Comment comptez-vous faire avaler cette couleuvre au secteur des taxis ? Quelle étude vous permet d'arriver à la conclusion que les actuels « spoutniks » ne parviennent pas à rendre visibles les taxis bruxellois ?

Plutôt que de lancer ces petites idées à l'emporte-pièce dont vous vous êtes fait le champion, vous devriez faire en sorte que vos propres services délivrent les « spoutniks » dans des délais raisonnables. Les chauffeurs doivent parfois attendre des mois pour obtenir ce « spoutnik » de vos services, faute de matériel en stock. Quelles sont les initiatives que vous entendez prendre pour répondre à un besoin criant du secteur ?

Pour conclure – et ceci est fondamental lorsqu'on a l'ambition d'œuvrer au bénéfice de l'utilisation du taxi à Bruxelles –, nous avons la désagréable impression que votre politique ne prévoit aucune augmentation des recettes pour les chauffeurs, même pas la simple indexation. Pouvez-vous nous en dire plus quant à l'étude que vous auriez faite sur la rentabilité des taxis ? Entendez-vous diminuer la redevance régionale pour compenser cette moindre perception de recettes, afin de rendre cette profession plus attractive ?

Nous sommes d'autant plus en attente de vos réponses à ces questions précises que c'est une problématique dans le cadre de laquelle votre prédécesseur, M. Draps, s'était beaucoup investi, avec la volonté de tendre vers un subtil équilibre entre une accessibilité retrouvée des taxis pour les Bruxelloises et les Bruxellois qui souhaitent se déplacer en ville, et la protection du gagne-pain des chauffeurs. Je ne puis que vous inviter, comme dans tant d'autres matières, à travailler à davantage de concertation effective avec les acteurs de terrain et à être plus attentif à leurs demandes. L'exemple des couleurs de taxis ou de la possibilité d'obtenir les « spoutniks » dans des délais raisonnables est significatif à cet

De voorzitter.- De heer Romdhani heeft het woord voor zijn toegevoegde interpellatie.

De heer Mahfoudh Romdhani *(in het Frans).- Volgens de pers is het taxiplan opgebouwd rond vijf krachtlijnen.*

De eerste krachtlijn is de strijd tegen zwartwerk. Een van de meest voorkomende misbruiken is het zogenaamde « huurforfait », waarbij de chauffeur de taxi huurt voor een vast bedrag per maand. De werkgever beschikt zo over een gewaarborgd inkomen en de chauffeur kan zelfstandig werken. Dat systeem komt de taxigebruikers echter niet altijd ten goede en moedigt zwartwerk aan.

De socialistische fractie vindt het in ieders belang om zwartwerk aan te pakken. Dat kan alleen op een doeltreffende manier als de chauffeurs en de taximaatschappijen daarbij worden betrokken.

De tweede krachtlijn zijn maatregelen om het beroep aantrekkelijker te maken. Gelet op het personeelstekort in de sector verbaast het ons dat de BGDA nergens wordt genoemd. De taxi's beter herkenbaar maken is een interessant idee. Om de voertuigen verkoopbaar te houden, horen de herkenningstekens wel gemakkelijk verwijderd te kunnen worden. Ook de kosten van de operatie zijn een doorslaggevend element.

Mogelijk zullen de maatschappijen zich wegens de kosten verzetten tegen de verplichting om taxi's aan te sluiten bij een algemene centrale. Wie zal het lidgeld bepalen ? Er is hoe dan ook een oplossing nodig voor de juridische onduidelijkheid rond de taxicentrales.

De derde krachtlijn zijn maatregelen om de taxi's aantrekkelijker te maken voor de klanten.

De maatregelen die de minister voorstelt doen ter zake

égard.

Les vacances étant une période propice à prendre du recul, je vous suggère de prendre un peu de distance par rapport à ce dossier. D'après les échos que je reçois du secteur, les négociations et les discussions se déroulaient dans une atmosphère plus qu'agréable, conviviale et constructive lorsque vos conseillers et vos collaborateurs étaient autour de la table. L'atmosphère se serait subitement dégradée dès lors que vous avez décidé de vous saisir personnellement du dossier.

(Applaudissements sur les bancs du MR)

M. le président.- La parole est à M. Romdhani pour son interpellation jointe.

M. Mahfoudh Romdhani.- J'ai quelques commentaires concernant votre plan taxi, qui n'a pas encore été présenté dans notre commission. A l'instar de mes deux collègues, mes sources d'information sont uniquement les médias.

D'après la presse, ce plan couvre la problématique des taxis suivant cinq axes.

Premier axe de votre plan : la lutte contre la fraude.

L'une des formes d'abus les plus pratiquées est le système dit du « forfait location ». Le chauffeur loue sa voiture à son employeur pour une somme fixe par mois. Cela permet à l'employeur d'avoir un revenu garanti et au chauffeur de travailler comme indépendant. Ce système, bien qu'attrayant pour les deux parties, pénalise parfois les usagers des taxis et favorise le travail au noir auquel M. Riguelle a fait allusion.

Pour le groupe socialiste, il nous paraît primordial, tant pour les chauffeurs que pour la collectivité, que la fraude sociale – et les dérives qu'elle suppose en termes de conditions de travail – soit le plus efficacement combattue. Nous approuvons bien évidemment le fait d'associer les conducteurs ainsi que les sociétés à la démarche puisque, pour qu'un système fonctionne, il faut que ses membres y adhèrent.

Deuxième axe : l'attractivité pour les chauffeurs et les sociétés de taxis.

Plusieurs des points de votre plan appellent quelques commentaires.

Tout d'abord, le groupe socialiste est surpris que

en zijn logisch. Toch heb ik enkele opmerkingen.

De minister stelt voor om te voorzien in gespecialiseerde opleidingen. Het systeem van certificaten klinkt goed, maar zou een gelijkschakeling van de prijzen, het enig telefoonnummer en het uniforme uitzicht op de helling kunnen zetten.

Een maatschappij met beter opgeleide chauffeurs wil dat ook kenbaar maken. Een beter opgeleid chauffeur wil beter betaald worden. Daarom zijn wij voorstander van een eenvormige opleiding waarvan taal en toerisme deel uitmaken en die is afgestemd op de praktijk.

De chauffeurs hoeven ook niet perfect drietalig zijn. Er is nu al een tekort aan kandidaten.

De vierde krachtlijn is het aanbod. Een netwerk voor personenvervoer 's nachts is niet rendabel en daarom niet haalbaar. Waarom wordt er dan voorgesteld om zo'n netwerk te creëren ? Zal de privé-sector daaraan meewerken ? Waarom zou de MIVB de winstgevende onderdelen van een dergelijk netwerk aan de privé-sector overlaten ? Collectieve taxi's horen een aanvullende rol te spelen en mogen pas na middernacht de lijnen van de MIVB overnemen.

We steunen de minister wel wat betreft de gemengde taxi's, die nog te weinig worden gebruikt waarvoor ze eigenlijk bestemd zijn, namelijk het vervoer van mindervaliden.

De vijfde krachtlijn is een onafhankelijke tuchtraad. Daar is grote behoefte aan. Nu is de administratie tegelijk rechter en partij.

Mijnheer de minister, wat ik nu ga vertellen is bijzonder erg. Sommige taxichauffeurs die bij het overleg waren betrokken, zijn daarna op een zwarte lijst beland. Niet alleen zijn ze ontslagen, er wordt ook grote druk uitgeoefend op andere taxibedrijven om ervoor te zorgen dat ze nergens nog aan de slag kunnen. Dat is afschuwelijk. De taxisector lijkt nog in de negentiende eeuw te leven.

Het is onaanvaardbaar dat chauffeurs die vrijuit met u hebben gesproken, daar achteraf zwaar voor moeten boeten. Ik vraag u om contact op te nemen met de chauffeurs die op een zwarte lijst zijn beland en ervoor te zorgen dat ze niet meer als slaven worden behandeld.

Zult u samenwerken met de BGDA ? Ik denk dat dat noodzakelijk is. Op welke manier zal de MIVB samen-

l'ORBEm ne soit pas mentionné dans ce plan alors que, vu les problèmes de main-d'œuvre que connaît le secteur, il devrait être un partenaire privilégié.

Ensuite, la visibilité des taxis est une idée intéressante, mais il faudrait penser à un système de reconnaissance facilement amovible afin de faciliter la revente du véhicule. Le coût d'une telle mesure est également à prendre en considération.

D'autre part, l'affiliation obligatoire risque de rencontrer une certaine réticence des sociétés, notamment due au coût d'une telle affiliation. Quels critères seront utilisés pour calculer le coût de l'affiliation ? Il est en tout cas certain qu'il faudrait résoudre le vide juridique qui entoure actuellement les centrales téléphoniques pour taxis.

Troisième axe de votre plan : l'attractivité pour les clients.

Les différentes mesures que vous avez mises en avant, M. le ministre, sont assez pertinentes et, somme toute, logiques. Nous aimerions néanmoins relever le point de la formation.

Je ne partage pas le point de vue de M. Riguelle concernant la durée.

Vous proposez dans votre plan de développer des formations spécialisées. Bien que ce mécanisme de certificat soit attrayant, nous pensons qu'il pourrait mettre à mal la politique d'uniformisation des prix, du numéro de téléphone et de la reconnaissance visuelle défendue par le ministre.

Une société qui a des chauffeurs mieux formés va vouloir le faire savoir en se différenciant des autres compagnies. Un chauffeur qui s'estime plus compétent va vouloir être mieux payé. C'est pourquoi nous pensons qu'une formation unique comprenant des modules « langues » et « tourisme » et dont le contenu cadre avec la réalité des conducteurs de taxis, est plus appropriée.

Nous ne voulons pas non plus que les chauffeurs aient l'obligation d'être de parfaits trilingues; une professionnalisation à outrance serait fatale au secteur, d'autant plus qu'il souffre déjà d'une pénurie de candidats.

Quatrième axe : l'offre.

La participation des taxis au réseau de nuit nous laisse

werken met de taxi's, met name 's nachts ? Op welke manier zal de algemene telefooncentrale georganiseerd worden ?

(Applaus bij de meerderheid)

un rien sceptiques. La principale raison de la non-existence d'un réseau de nuit à Bruxelles est son manque de rentabilité. Alors pourquoi parle-t-on maintenant d'en mettre un en place ? Le privé serait-il intéressé à y collaborer ?

Si seule une partie de l'activité est rentable, pourquoi la STIB déléguerait-elle celle-ci au privé ?

La Région devra-t-elle compenser l'éventuel manque à gagner des taxis ?

La présence de taxis collectifs doit s'envisager comme une mesure de complémentarité au réseau de transports publics « allégé », conformément à la déclaration gouvernementale, et non comme une compensation. Ainsi, il n'y a pas lieu d'envisager des taxis collectifs sur les lignes STIB avant minuit.

Par contre, nous ne pouvons que soutenir le ministre par rapport à l'utilisation plus efficace des taxis mixtes, qui sont encore trop souvent sous-utilisés pour leur fonction première : le transport des personnes à mobilité réduite.

Cinquième axe : il est temps de mettre en place un conseil de discipline, afin que l'administration cesse d'être juge et partie. Comme mes collègues, j'ai aussi rencontré les acteurs de terrain. Mais ce n'étaient peut-être pas les mêmes.

M. le ministre, ce que je vais vous dire à présent est grave. Et je pèse mes mots, car je suis d'une nature peu conflictuelle; vous savez que je suis un homme de dialogue. Mais ce que j'ai entendu, et que je vais répéter à cette tribune, me révolte.

Vous vous rappelez vos consultations avec les patrons, mais aussi avec les chauffeurs. Vous vous rappelez aussi notre satisfaction devant l'initiative de concertation avec tous les acteurs de terrain. Mais savez-vous qu'après avoir quitté vos bureaux, certains chauffeurs se sont trouvés sur des listes noires ? Certaines d'entre elles ont eté suivies, non seulement par un C4, mais aussi par des pressions exercées par d'aucuns afin que ces personnes ne soient plus jamais engagées dans le secteur des taxis. Des patrons ayant voulu les embaucher ont eu à affronter une pression terrible ! J'ai l'impression que ce secteur ne fonctionne pas comme une société démocratique et respectueuse des droits de l'Homme, mais vit encore à l'époque de Zola.

Je vous demande, M. le ministre, de recontacter ces

De voorzitter.- De heer Demol heeft het woord.

De heer Johan Demol.- Sinds vorig jaar kondigt de minister zijn taxiplan aan. We vinden het een gunstige ontwikkeling dat ministers eerst de betrokkenen raadplegen, vooraleer grootse plannen op te stellen. In de pers verschenen er sporadisch berichtjes over de contacten tussen de minister met zowel de exploitanten als de taxichauffeurs zelf. Uiteindelijk worden de hoofdpunten van het taxiplan via de pers bekendgemaakt, vooraleer hierover in het parlement kan worden gedebatteerd.

Dat is misschien tekenend voor een ambitieus Brussels Vlaams minister die – nadat wij dit al jaren zeggen – vaststelt dat de bestuurlijke organisatie van de stad een constitutionele miskleun is. Vele ambities van goedmenende bestuurders lopen hierop stuk. Hierdoor trekken ze het niveau en de inhoud van de parlementaire werking naar beneden. Daarom betreur ik het des te meer dat de minister niet eerst een volledige analyse van de knelpunten heeft voorgesteld na de blijkbaar uitgebreide overlegronde, waarover we met mondjesmaat in de pers werden ingelicht.

chauffeurs qui se trouvent sur ces listes noires; donc d'informer, de rassurer les uns et les autres pour que leurs patrons ne les emploient plus comme des esclaves. C'est un problème et une faille terrible des effets « collatéraux » de la concertation ! Celle-ci est louable, mais il serait inacceptable que des chauffeurs, qui vous font confiance en vous parlant franchement de leurs problèmes, risquent ensuite de perdre leur emploi à vie !

M. le ministre, voici mes quelques questions :

– Quid de la collaboration avec l'ORBEm, qui nous semble importante et indispensable ?

– Quelle sera la nature de la collaboration entre la STIB et les taxis, notamment pour le réseau de nuit ?

– Comment organiser l'affiliation obligatoire à un central téléphonique ?

Je rejoins les questions posées par mes deux collègues.

Je vous remercie d'avance, M. le ministre, de vos réponses et, surtout, de celles concernant les listes noires que font circuler certains patrons.

(Applaudissements sur les bancs de la majorité)

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

M. Johan Demol *(en néerlandais).- Le ministre annonce son plan taxi depuis l'année dernière. Les points essentiels de ce plan ont d'abord été dévoilés dans la presse avant de faire l'objet d'un débat dans ce parlement. Ce fonctionnement est peut-être caractéristique d'un ministre flamand ambitieux qui constate – comme nous le faisons depuis des années – que l'organisation administrative de la ville est une bévue constitutionnelle, sur laquelle se fracassent les ambitions de nombreux dirigeants. Il est regrettable que le ministre n'ait pas d'abord présenté une analyse complète des points critiques, après la concertation élargie avec le secteur, dont nous avons été informés au compte-gouttes par la presse.*

Tous mes collègues de l'hémicycle s'accordent sur le fait qu'un plan taxi est particulièrement urgent, mais qu'en l'absence d'une vision complète sur la problématique, il est impossible de dresser une liste des priorités. Le fait que la présentation du plan ait été surout médiatique, et axée sur la couleur des taxis, ne présage rien de bon.

De analyse van mijn collega's in het halfrond over het taxiplan is grotendeels eenduidig. Iedereen is het erover eens dat een taxiplan hoognodig is, maar dat een volledig beeld van de problematiek ontbreekt. Op die manier kan er natuurlijk geen prioriteitenlijst worden opgesteld. Doordat de voorstelling van het plan veeleer een mediagebeuren werd, waarin vooral de kleurtjes de hoofdrol speelden, vrezen we dat het plan dezelfde richting uitgaat als alle paarse plannen: zulke plannen eindigen op bont en blauw. Dat zijn de woorden van een goede vriend van de minister uit Leuven. Het kan alvast een idee zijn voor de kleur van de taxi's.

De ambities van de minister op het terrein zijn niet de minste. Het uiteindelijke doel, de taxi een sterkere en meer in het oog springende plaats te geven in het globale vervoersnetwerk, is lovenswaardig. We zijn er echter van overtuigd dat het socialistisch principe van overheidsbetutteling niet de juiste weg is.

Zo hebben we grote vragen bij de manier waarop de minister de taxi wil inschakelen in het openbaarvervoersnetwerk. Is het eenheidstarief voor korte ritten bijvoorbeeld wel een haalbare kaart ? Op het eerste zicht oogt dat aantrekkelijk en het is waar dat taxirijders weigerachtig staan tegenover korte ritten. Is die oplossing wel voldoende onderbouwd en geniet ze steun van de sector ? Ik twijfel daar sterk aan. Een rit die in normale omstandigheden slechts 2,7 kilometer op de teller zet, zal plotseling 3,2 kilometer aangeven. Straatje te ver gereden, welke argeloze bezoeker van onze stad zal dat merken ?

Voor het Vlaams Belang is de bescherming van de vrijheid van de burger tegen een al te opdringerige staat een belangrijke doelstelling.

De opdracht van de overheid is niet het bepalen van prijzen en organisatiesystemen, maar wel het doen naleven van wetten en regels ter bescherming van de veiligheid, rust en vrede van haar burgers. De overheid moet evenmin allerlei regels uitvinden voor het verschaffen van werk aan bevriende ambtenaren.

Tegelijk geeft het Vlaams Belang toe dat de minister een beeldenstormer is en blijft. Zo gaf hij in de pers toe dat heel wat paperassen pure administratieve pesterij zijn. Dit stemt ons hoopvol. Na woorden is het nu misschien tijd voor daden.

In het taxiplan is sprake van een strijd tegen zwartwerk en allerhande fraude. Alsof dit probleem pas recent aan het licht kwam, geeft de minister in de pers meermaals

Les ambitions du ministre sur le terrain ne sont pas des moindres. L'intention finale – qui consiste à renforcer la place du taxi dans le réseau des transports – est louable. Mais nous sommes convaincus que le principe socialiste d'ingérence gouvernementale n'est pas le bon choix.

D'où nos questions sur la manière dont le ministre envisage le rôle des taxis dans le réseau des transports en commun. Le principe d'un tarif unique pour les petits trajets est-il réalisable ? Est-il suffisamment étayé et bénéficie-t-il de l'appui du secteur ?

Un objectif essentiel du Vlaams Belang est de garantir la liberté du citoyen contre un Etat trop envahissant. La mission des autorités n'est pas de fixer les prix, mais de faire respecter les lois et les règles qui protègent la sécurité, la tranquilité et la paix de ses citoyens.

Ceci dit, le ministre a reconnu dans la presse que beaucoup de paperasses n'étaient que des tracasseries purement administratives, ce qui nous donne de l'espoir. Après les paroles, l'heure est peut-être venue de passer aux actes.

Dans le plan taxi, il est question de la lutte contre le travail au noir et toutes sortes de fraudes. Les chauffeurs et sociétés de taxi honnêtes se plaignent depuis longtemps de la fraude dans leur secteur. Les autorités ont le devoir de protéger les entrepreneurs soucieux de respecter les règles contre les pratiques mafieuses de quelques bandes de taxis. En effet, ce sont les chauffeurs véreux qui ternissent l'image du secteur. L'augmentation constante de la fraude est d'ailleurs à l'origine du plan taxi.

Le ministre prévoit d'abord une campagne d'information et de sensibilisation. Combien de temps va-t-elle durer ?

Le ministre dispose-t-il de données qui soulignent l'importance du problème ?

Comment le ministre organisera-t-il et amplifiera-t-il le contrôle ?

« Brussel Deze Week » fait état d'une décision du gouvernement d'élargir le cadre du contrôle de sept à onze personnes, pour permettre aussi des contrôles le soir. C'est étonnant, parce que, sur le site internet du secteur, on peut lire que des contrôles ont lieu jour et nuit.

Pouvons-nous en conclure que, depuis des années, le

het voorbeeld van 24 zwartwerkende taxichauffeurs op 28 bij één bepaald bedrijf. Het heeft de minister blijkbaar geraakt. De confrontatie met de realiteit is voor sommigen blijkbaar hard. Ondertussen vraagt het Vlaams Belang zich af of de bewuste zaakvoerder zijn vergunning kwijt is of niet. Of heeft de minister een waarschuwend briefje onder de ruitenwissers laten steken ?

Taxichauffeurs en -bedrijven die ter goeder trouw handelen, klagen sinds lang over fraude binnen hun sector. Het is de plicht van de overheid om individuele ondernemers die de regels willen respecteren, te beschermen tegen de maffiapraktijken van enkele taxibendes. Want het is de malafide taxirijder die de sector een slechte naam bezorgt. De vaststelling dat de fraude hand over hand toeneemt, is trouwens de aanleiding voor een taxiplan.

De minister plant eerst een informatie- en bewustwordingscampagne. Hoelang zal die duren ? Hoelang krijgen degenen die de sector een slechte naam bezorgen nog respijt ?

Beschikt de minister over gegevens die de belangrijkheid van het probleem benadrukken ?

Hoe zal de minister de controle organiseren en opvoeren ?

In « Brussel Deze Week » staat dat de regering beslist heeft om het controlekader uit te breiden van 7 tot 11 personen, om ook ‘s avonds controles mogelijk te maken. Dit is merkwaardig, want op de webstek van de taxisector in Brussel lezen we : « Het controlekader ziet er dag en nacht – tijdens de week, weekends en op feestdagen – op toe dat de taxichauffeurs zich binnen het grondgebied van de 19 gemeenten houden aan alle geldende wettelijke en reglementaire voorschriften. ».

Kunnen we daaruit besluiten dat de regering al jaren doet alsof ze de controle goed organiseert ? We danken de minister dat hij dit ballontje doorprikt heeft.

Het Vlaams Belang had graag geweten hoe het zit met die controles. Hoeveel taxi’s worden er jaarlijks gecontroleerd ? Hoeveel processen-verbaal werden er opgemaakt ?

Uit een vorig leven, waarbij ik belang had bij een goede organisatie van de diensten, weet ik dat om één persoon 24 uur op 24, 7 dagen op 7, 365 dagen op 365 te laten werken er in werkelijkheid 7 personen nodig zijn. Dit geeft een beeld van de controlecapaciteit van het

gouvernement fait comme si le contrôle était bien organisé ?

Où en sont ces contrôles ? Combien de taxis sont contrôlés annuellement ? Combien de procès-verbaux ont été dressés ?

Pour réaliser le travail d’une personne 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, 365 jours par an, il faut sept personnes. Cela donne une une idée de la capacité de contrôle de la Région bruxelloise qui ne dispose que de sept personnes en service, et bientôt onze.

Le Vlaams Belang reviendra sur ce sujet.

Le ministre ne doit pas essayer de cacher les problèmes derrière un concours sur la couleur des taxis. Il doit fixer des priorités et prendre des mesures appropriées.

Il est évident que le manque de volonté de s’attaquer aux vrais problèmes a fait échouer toutes les mesures de ces dernières années. Le Vlaams Belang souhaite que l’iconoclaste qu’est Pascal Smet fasse preuve de la même fermeté sur le terrain que celle qu’il étale dans la presse.

Que pensent les interlocuteurs du secteur de la première liste de mesures ? Le plan rencontre-t-il la collaboration nécessaire, ou faudra-t-il des mesures contraignantes ? Nous voudrions que vous informiez le parlement de vos projets. Nous jugerons le ministre Smet sur ses résultats.

(Applaudissements sur les bancs du Vlaams Belang)

Brussels Gewest, als er momenteel maar 7 en straks 11 mensen in dienst zijn.

Later zal het Vlaams Belang zeker op deze materie terugkomen.

Kortom, het is hoog tijd dat de minister duidelijk de pijnpunten blootlegt en ze niet probeert te verhullen door een wedstrijd over de kleur van de taxi's. De minister moet dringend prioriteiten stellen en de gepaste maatregelen onverkort nemen.

Het is duidelijk dat de onwil om echte problemen aan te pakken alle maatregelen van de vorige jaren heeft doen mislukken. Het Vlaams Belang wenst beeldenstormer Smet op het actieveld dezelfde vastberadenheid toe als degene die hij in de pers etaleert.

Ten slotte wil het Vlaams Belang weten wat de gesprekspartners uit de sector vinden van de eerste lijst van maatregelen ? Krijgt het plan de nodige medewerking of zijn dwingende maatregelen nodig ? Graag willen wij dat de minister het parlement grondig inlicht over zijn plannen. We zullen minister Smet beoordelen op zijn resultaten, waarbij de kleur van de taxi's maar een matige rol zal spelen.

(Applaus bij het Vlaams Belang)

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans)*.- *Enige tijd geleden heb ik u een vraag gesteld over het nachtelijk openbaar vervoer. Uw antwoord luidde toen dat een systeem met nachtelijke collectieve taxi's bestudeerd werd.*

ECOLO voert al lange tijd campagne voor nachtelijk openbaar vervoer, nog voor uw partij dat deed. Er moet inderdaad een oplossing komen voor personen die zich, om beroepsredenen of in hun vrije tijd, 's nachts verplaatsen. Feestvierders rijden best niet zelf met de auto terug naar huis.

's Nachts kan men maar op enkele plaatsen in het centrum van Brussel een taxi vinden. Zelfs in de nabijheid van openbare gebouwen of van grote evenementen vindt men bijna geen taxi's. Soms organiseren mensen die elkaar niet kennen een informeel systeem van collectieve taxi's.

Het meerderheidsakkoord maakt van de inzetting van nachtbussen een prioriteit. Het maakt ook melding van

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

Mme Céline Delforge.- M. le ministre, je vous ai interrogé il y a quelque temps déjà sur les transports en commun de nuit. Vous m'avez répondu qu'une étude portant sur les taxis collectifs de nuit était en cours.

La question du transport de nuit revêt une importance croissante dans une société qui évolue et dans laquelle les besoins de déplacement augmentent. Il faut offrir une solution aux personnes qui souhaitent se déplacer la nuit, que ce soit pour des raisons professionnelles – les horaires de travail sont de plus en plus atypiques – ou pour des raisons de loisirs. Personne ne contestera que les fêtards doivent pouvoir rentrer chez eux autrement qu'en conduisant leur voiture personnelle.

Ces divers éléments renforcent l'importance du transport de nuit. Avant votre parti, ECOLO a d'ailleurs mené une campagne à ce sujet. Pour ceux qui souhaitent se déplacer la nuit, y compris en taxi, les problèmes sont actuellement nombreux. Sauf dans quelques points du centre-ville, force est en effet de constater qu'il est à

een aanvullend systeem van collectieve taxi's, waarvoor met privé-bedrijven zou worden samengewerkt. Bij mijn weten zullen de resultaten van de studie over dit systeem na het zomerreces bekend zijn.

Ik ben het met u eens dat een bus met 50 zitplaatsen overbodig is. De MIVB zou echter wel minibussen kunnen inzetten.

Hoe zal de samenwerking tussen de private taxibedrijven en het openbaar vervoer verlopen ?

Volgens wat ik begrijp uit de lopende studie, zou voor het eerst het openbaar vervoer door een privé-partner worden verzekerd, met logistieke hulp van het gewest.

Voor mijn part kan een dergelijk systeem dienen om ontbrekende verbindingen in dunbevolkte gebieden aan te bieden, maar niet voor heel het nachtelijk openbaar vervoer. In deze tijden van algemene privatisering zou dat er toe kunnen leiden dat ook het openbaar vervoer overdag in privé-handen zou komen. Dat is onrustbarend.

Het nachtelijk vervoer is ook goed voor de economie. We mogen de kans niet laten liggen om kwaliteitsjobs te creëren in deze sector. Bij privé-taxibedrijven werken de werknemers niet altijd in goede omstandigheden.

Welke formule werkt u uit en wat is de rol van de MIVB daarin ? Ik hoop dat dat meer dan een adviserende rol zal zijn. We moeten gezamenlijk onderzoeken hoe we een nachtelijk openbaar vervoer en, bij uitbreiding, heel het Brusselse openbaar vervoer kunnen financieren.

Als we bijvoorbeeld de metro wat vroeger laten stoppen en vervangen door bussen, komen er financiële middelen vrij waarmee de MIVB een nachtelijk openbaar vervoer kan organiseren. Dat kan dan worden aangevuld met privé-taxi's.

(Applaus bij de meerderheid)

peu près impossible de trouver un taxi dans les environs d'un lieu public. Même là où ont lieu de gros événements et où l'on peut raisonnablement compter sur de nombreux clients potentiels, il est très difficile de trouver un taxi. D'ailleurs, des personnes qui ne se connaissent pas organisent parfois, de manière informelle, un système de taxis collectifs.

L'accord de majorité prévoit en priorité la mise en place d'un réseau STIB de nuit et évoque plus loin la possibilité d'utiliser un système complémentaire de taxis collectifs basé sur une collaboration avec des sociétés privées. Si mes informations sont exactes, les résultats de l'étude qui vise à mettre sur pied des taxis collectifs de nuit seront connus pour la rentrée, dans le cadre du plan « taxi ».

Je partage votre point de vue selon lequel, compte tenu de la clientèle prévisible, un bus de 50 places est superflu pour se déplacer la nuit. Je pense dès lors que l'on pourrait faire circuler des véhicules beaucoup plus petits, de type minibus, dans le réseau de nuit qui serait organisé par la STIB.

J'aimerais cependant avoir des précisions sur la nature de la collaboration entre un système privé de taxis et un système public. En effet, d'après ce que j'entends de l'étude en cours et du système proposé, on assisterait à une espèce de révolution où, pour la première fois, on serait face à du transport public mis en œuvre par un opérateur privé, car la Région interviendrait pour une partie de la logistique du système.

Voilà qui soulève certaines questions. Personnellement, cela ne me pose pas problème s'il s'agit de compléter des bouts de ligne manquants dans des endroits à moindre densité de population. Par contre, ce serait inquiétant de voir le transport collectif de nuit se faire principalement par un opérateur privé. En effet, nous vivons une époque de libéralisation et de privatisation généralisée, et dès lors, un glissement vers un système d'opérateurs de la nuit vers la journée pourrait avoir lieu, ce qui serait très inquiétant.

Par ailleurs, le transport de nuit développe aussi l'économie. On aurait donc tout à gagner. Mon collègue Mahfoudh Romdhani a bien parlé des problèmes de la qualité de l'emploi dans les sociétés de taxis telles que gérées actuellement. Ce serait dommage de passer à côté de l'occasion de créer des emplois de qualité pour le transport de nuit en faisant appel à des sociétés privées de taxis dont, faut-il le souligner, les travailleurs ne profitent pas toujours de conditions de travail dignes.

De voorzitter.- De heer Coppens heeft het woord.

De heer René Coppens.- Ook de VLD is enthousiast om de taxisector in Brussel aantrekkelijker te maken voor de gebruikers en de taxichauffeurs. Een goed taxibeleid is een belangrijk instrument van het algemeen mobiliteitsbeleid.

De VLD pleit tegelijk voor een betere werking en dienstverlening en tegelijk voor een effectieve strijd tegen de sociale en fiscale fraude.

Taxi's kunnen ook bijdragen aan een beter imago van Brussel als internationale hoofdstad. Brussel mag zijn onthaalfunctie niet verwaarlozen. De taxi is vaak de plaats waar toeristen, ambtenaren en zakenlui hun eerste beeld van een bepaald land of bepaalde stad krijgen.

Enkele punten uit het taxiplan had ik verduidelijkt willen zien.

De maatregelen die de administratieve lasten voor bedrijven en chauffeurs moeten verlichten zijn een goed idee, want Brussel moet niet altijd tot de duurste hoofdsteden behoren. Bij lagere taxitarieven zullen meer mensen de taxi nemen. Is het tarief vergelijkbaar met dat van andere Europese hoofdsteden ? Tot welk tarief moeten we komen, zodat de taxi een alternatief wordt voor de auto en een impact heeft op de mobiliteitsproblematiek ? Is er rekening gehouden met het consumentenbelang ?

J'aimerais donc obtenir des précisions sur la formule que vous envisagez et connaître le rôle de la STIB dans ce dispositif. J'ose espérer qu'il s'agira plus que d'un rôle consultatif. Par ailleurs, le financement d'un réseau de nuit totalement public ou, en tout cas, principalement public pose la question du financement et du refinancement des transports publics bruxellois. Il est clair qu'il s'agit d'une question à laquelle nous devrons nous attaquer ensemble.

Cela dit, il est possible de trouver des pistes pour constituer un réseau de nuit relativement basique avec la STIB comme opérateur principal, et qui pourrait par exemple être financé en arrêtant un peu plus tôt l'exploitation des lignes de métro, quitte à les remplacer par des lignes de bus. Ceci permettrait de dégager des moyens financiers pour organiser un réseau STIB de nuit, qui pourrait être complété par des taxis privés.

(Applaudissements sur les bancs de la majorité)

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

M. René Coppens *(en néerlandais).- Le VLD soutient avec enthousiasme l'idée de rendre le secteur des taxis plus attrayant, car une gestion efficace en la matière est importante pour la politique générale de mobilité.*

Le VLD plaide à la fois en faveur d'un meilleur fonctionnement et d'un meilleur service, ainsi que pour une lutte accrue en matière de fraude fiscale et sociale.

Le taxi est souvent l'endroit où se forgent les premières impressions sur une ville ou un pays. Bruxelles ne peut pas négliger sa fonction d'accueil.

Les mesures visant à alléger les charges administratives, tant pour les sociétés que pour les chauffeurs, sont positives. Bruxelles ne doit pas toujours faire partie des capitales les plus chères.

Une diminution des tarifs ne peut qu'accroître la demande. Le tarif bruxellois est-il comparable à celui des autres capitales européennes ? Quel serait le tarif idéal permettant de proposer le taxi en alternative à la voiture et d'en faire un instrument de la politique de la mobilité ? Qu'en est-il de l'intérêt du consommateur ?

Le numéro d'appel central est une bonne idée, à condition qu'il soit accessible dans les deux langues nationales. Quelles sont les conséquences d'un numéro central ? Quelle entreprise de taxis sera-t-elle appelée par la centrale ? Le client aura-t-il encore le choix entre

Het centrale oproepnummer is in se een goed idee, op voorwaarde dat een oproep in beide landstalen vlot kan gebeuren. Wat zijn de gevolgen van een centraal nummer ? Welk taxibedrijf wordt dan door de centrale opgeroepen ? Heeft de klant nog de keuze tussen verschillende bedrijven ? Kan hij zijn voorkeur voor een firma of een bepaald merk of type van wagen kenbaar maken ?

Volgens het plan krijgen de chauffeurs een kortere opleiding. Kan dat zomaar ? We moeten rekening houden met het imago van Brussel als internationale hoofdstad en de meertalige communicatie die daarvoor nodig is. Heel wat (kandidaat-)taxichauffeurs zullen inspanningen moeten leveren om met de passagiers in beide landstalen te kunnen communiceren. In de meeste gevallen dient de passagier zich aan te passen aan de chauffeur en niet omgekeerd. Is het niet aangewezen taxichauffeurs aan te moedigen om taalopleidingen te volgen ? Voor het Nederlands kan dat bijvoorbeeld in samenwerking met het Huis van het Nederlands. Ook een woordje Engels zou een grote troef zijn voor onze taxichauffeurs.

De kleur van de taxi's is een leuke bijkomstigheid van het taxiplan. Voor mij mag de kleur blauw zijn, voor anderen rood. Om iedereen tevreden te stellen, is paars misschien de beste oplossing. Indien gekozen wordt voor een kleur, dan mag dit geen bijkomende last zijn voor de taxichauffeurs. Daarom moeten we kiezen voor een geleidelijke invoering.

De concurrentie met de taxi's uit de Rand is een netelige en al lang aanslepende kwestie. Een taxi uit de Rand moet het Gewest onmiddellijk uitrijden, na zijn klant in Brussel te hebben afgezet. Het gebeurt wel eens dat een chauffeur zondigt tegen deze regel en een andere klant meeneemt richting Rand. Omgekeerd is dit natuurlijk ook mogelijk voor Brusselaars in de Rand.

Er wordt daartegen streng opgetreden. Terecht misschien, maar er werden wagens in beslag genomen en verzegeld. Dat zijn ingrijpende maatregelen.

Is het niet mogelijk om voor dit concurrentieprobleem op een meer rationele manier tewerk te gaan en te streven naar een echt samenwerkingsverband, waarbij taxi's niet langer verplicht worden leeg rond te rijden ?

De VLD staat positief tegenover de krachtlijnen van het taxiplan. Alleen willen we het samen met minister Smet verfijnen.

(Applaus)

différentes entreprises ? Pourra-t-il encore faire part de sa préférence pour telle société ou telle marque de voiture ?

D'après le plan, les chauffeurs suivent une formation plus courte. Est-ce réaliste ? Nous devons tenir compte de l'image de Bruxelles en tant que capitale internationale et polyglotte. Les chauffeurs de taxi devraient s'efforcer de communiquer avec les passagers dans les deux langues nationales. Ne faudrait-il pas les encourager à suivre des cours de langue ? Pour le néerlandais, cela pourrait se faire en collaboration avec la « Huis van het Nederlands » (Maison du néerlandais). Quelques mots d'anglais seraient aussi un atout.

La couleur des taxis est un à-côté amusant du plan taxi. Lorsqu'une couleur sera choisie, afin que cela ne constitue pas une charge pour les chauffeurs de taxi, il faudra l'instaurer progressivement.

La concurrence avec les taxis de la périphérie est une question épineuse. Un chauffeur de taxi de la périphérie doit quitter la Région dès qu'il y a déposé son client. Il peut arriver qu'il contrevienne à cette règle, tout comme cela peut arriver à des taxis bruxellois en périphérie.

Des mesures énergiques ont été prises. A juste titre peut-être. Mais des voitures ont été confisquées et placées sous scellés.

Ne serait-il pas possible de résoudre ce problème de concurrence de manière plus rationnelle et de viser un véritable accord de coopération, grâce auquel les taxis ne seraient plus obligés de tourner à vide ?

Le VLD soutient les lignes de force du plan taxi. Nous voudrions simplement l'affiner avec le ministre Smet.

(Applaudissements)

De voorzitter.- De heer Doulkeridis heeft het woord.

De heer Christos Doulkeridis *(in het Frans).- Mijnheer Smet, ik moedig u aan om krachtdadig op te treden in dit dossier. Het verblijdt me dat u aandacht besteedt aan de taxisector. Er bestaan nog heel wat taboes. De taxisector is een wereldje waar twijfelachtige praktijken schering en inslag zijn. Dat hoor je hier niet vaak zeggen.*

De heer Joël Riguelle *(in het Frans).- Tijdens de commissievergaderingen is dat wel degelijk aan bod gekomen.*

De heer Christos Doulkeridis *(in het Frans).- Dat is mogelijk, ik heb het dossier tijdens deze legislatuur minder aandachtig gevolgd. We mogen niet zomaar beschuldigingen uiten, maar het is belangrijk om op de hoogte te zijn van de vele moeilijkheden van de sector.*

De taxisector is belangrijk om verschillende redenen. Om te beginnen kan de taxi het openbaar vervoer aanvullen. Daarvoor zijn de prijzen nu nog te hoog. Er zijn niet alleen maatregelen ten gunste van het openbaar vervoer noodzakelijk, maar ook om de taxisector te stimuleren.

Wie taxichauffeur wil worden, heeft geen hoge diploma's nodig. Dit beroep biedt heel wat Brusselaars de kans om voor kortere of langere tijd een legale activiteit uit te oefenen. De regering moet er dus op toezien dat er geen te strenge eisen worden gesteld, anders vallen ook in deze sector heel wat laaggeschoolden uit de boot.

De dienstverlening aan de klanten is een belangrijk aspect van dit beroep. Dat heeft niets te maken met diploma's of opleidingen, maar wel met een bewuste houding. Het is belangrijk de taxichauffeurs erop te wijzen dat hun potentiële klanten sneller geneigd zullen zijn om de taxi te nemen als ze goed worden ont-

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

M. Christos Doulkeridis.- M. Smet, je vous encourage d'abord à aller le plus loin possible dans la gestion de ce dossier qui, depuis toujours en Région bruxelloise, est assez périlleux. Quand on tire à la courte paille la distribution des compétences, le problème des taxis est rarement un premier choix. Cependant, j'ai l'impression que c'est un peu moins le cas pour vous, dans la mesure où vous vouliez inscrire ce dossier dans une politique de mobilité.

C'est en ce sens qu'il faut réfléchir. Toutefois, je sais que ce n'est pas évident. Il s'agit aussi d'un secteur tabou : ce que l'on en dit dans les enceintes parlementaires correspond rarement à ce qui en est dit au-dehors – par exemple, qu'il s'agit d'un secteur un peu mafieux, sans transparence, et dont les pratiques sont relativement douteuses. Je suis toujours étonné que ces réflexions n'arrivent pas jusqu'ici.

M. Joël Riguelle.- Cela a été dit en commission, cher collègue.

M. Christos Doulkeridis.- Pendant cette législature, il est vrai que je n'ai plus suivi le dossier. Donc, certains l'ont peut-être dit en commission. Il faut y être attentif. Certes, il ne faut pas lancer des anathèmes et des accusations gratuitement, mais il importe de connaître les nombreuses difficultés de ce secteur.

Ce domaine est important pour plusieurs raisons. D'abord, on peut essayer de mener une politique de transports publics complémentaires en recourant aux taxis. Mme Delforge est intervenue en ce sens-là.

A ce propos, l'essentiel est de se demander comment soutenir cette activité en concurrence avec les aides pouvant être apportées relativement aux nuisances occasionnées par les voitures individuelles. A cet égard, cette concurrence provient principalement des incitants publics. Quand quelqu'un reçoit une voiture de fonction ou qui lui est pratiquement offerte pour son travail, c'est un avantage très concurrentiel par rapport au paiement d'une course à huit, sept, six ou cinq euros.

On pourrait encore diminuer les prix : la concurrence est telle que cela n'encourage pas à utiliser les taxis complémentairement aux transports en commun. C'est pourquoi il faut réfléchir, par des moyens indirects, sur l'aide des transports en commun de la STIB, mais aussi sur le secteur des taxis dans les choix opérés par les

haald.

De minister vindt dat de taxi's een grotere rol in de mobiliteit van het gewest moeten spelen en wil ze daarom een betere zichtbaarheid geven door de kleur en andere kenmerken te veranderen. De kostprijs daarvan mag echter niet op de taximaatschappijen of de klanten worden verhaald. De sector heeft het nu soms al niet makkelijk, in het bijzonder de kleine maatschappijen en de zelfstandige taxichauffeurs.

De grote taxibedrijven verhalen alle eisen van de overheid toch op hun chauffeurs. Ik geef de voorkeur aan maatregelen die ten goede komen aan de kleine bedrijfjes en de zelfstandige chauffeurs, welk statuut ze ook hebben.

Mijnheer de minister, zult u ook werk maken van een eenvormig type van taxi's en het gebruik van zo zuinig mogelijke wagens stimuleren ? Deze maatregel dient uiteraard in het voordeel van de gebruikers en de eigenaars te zijn.

Zuinige wagens zijn in ieder geval een goede zaak voor de eigenaar. Het verband tussen de investering en de gebruikskosten moet ook worden onderzocht. Heeft de minister rekening gehouden met dit ecologische criterium ?

De vorige ministers van Mobiliteit hebben goed gemerkt dat dit een moeilijk dossier is. Minister Smet heeft onze steun nodig. Het enig nummer is een uitstekend idee. Als het op een degelijke manier in praktijk wordt gebracht, dan is het een interessante en gebruiksvriendelijke oplossing, die sommige wantoestanden kan verhelpen.

(Applaus bij de meerderheid)

usagers.

Concernant le personnel, il faut remarquer que ce travail nécessite peu de diplômes. Divers publics bruxellois peuvent donc obtenir une activité professionnelle grâce au secteur des taxis, que ce soit de manière durable ou passagère.

Cet aspect de la question est très important. Je peux vous citer un cas personnel : mon père, comme beaucoup de ces personnes sans diplôme et connaissant les langues de manière limitée, est devenu taximan à un moment de sa vie, dans un parcours où il a pratiqué mille emplois différents. Cela lui a permis de gagner sa vie de la manière la plus correcte possible, même si c'était dans des conditions difficiles.

Nous devons rester attentifs à permettre à ce public peu pourvu en diplômes de trouver un emploi. Il s'agit de ne pas imposer des qualifications et des critères dissuasifs risquant, même pour ce genre d'emploi, d'exclure des personnes d'un emploi légal normal. A nous d'y rester attentifs.

D'un autre côté, je comprends qu'il faut réfléchir au service rendu à l'utilisateur. Il s'agit alors d'une autre question que celle du diplôme ou de la formation : il s'agit d'une question de sensibilisation. Normalement, les chauffeurs sont eux-mêmes sensibilisés à cette problématique de l'accueil : plus ils sont accueillants, plus les gens auront envie de reprendre un taxi dans leur vie. Cet aspect positif leur revient directement.

Sur la question de la couleur et autres spécificités, je comprends votre objectif, dans ce dossier comme dans d'autres, qui serait de vouloir des visibilités fortes. Quand on a ce phantasme positif des taxis, on réfléchit aux taxis londoniens : ils ont une forme particulière, associée à quelque chose de positif. Evidemment, nous n'irons pas dans ce sens. Il faut un juste équilibre entre une visibilité certaine et la prise en charge de son coût.

En tant que pouvoir public, si nous estimons devoir rendre à ce secteur une visibilité et une place importantes, il conviendra de ne pas en faire subir les conséquences financières aux exploitants ou aux utilisateurs : cela ne serait pas équitable pour un secteur qui connaît parfois des difficultés. Mais, attention, dans ce secteur, la situation n'est pas identique pour tout le monde. Ma priorité irait envers les toutes petites sociétés ou les indépendants.

Il faut réfléchir, en tenant compte des dispositifs lé-

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Ik geef graag toelichting bij dit plan dat door de regering is goedgekeurd.*

Plannen zijn belangrijk, zeker in deze sector, opdat taxichauffeurs en bedrijven weten dat er niet alleen repres-

gaux actuels, à la manière de soutenir des petites structures et des personnes qui gagnent leur vie en prenant soin de leur véhicule, parce que c'est leur gagne-pain, leur activité directe, sans laquelle ils ne peuvent pas vivre. Je préfère des mesures qui soutiennent des petites structures plutôt que de grosses sociétés de taxis qui, généralement, n'ont pas à se plaindre, mais qui répercutent sur leurs travailleurs toutes les pressions que nous pouvons leur imposer. Il s'agit donc de distinguer les sociétés qui engagent, surtout les grosses sociétés, et les personnes qui travaillent dans ce secteur sous des statuts absolument différents.

Concernant la question de la couleur des taxis, comptez-vous évoluer vers une réflexion sur le type de véhicules, en essayant de voir quels types d'incitants on peut proposer à ce secteur pour utiliser les voitures les plus propres possible ? Encore une fois, cela doit se faire dans le sens de l'intérêt des utilisateurs et des propriétaires.

Mais je pense que plus on utilise des véhicules économiseurs d'énergie, plus c'est intéressant pour le propriétaire, puisqu'il consommera moins de diesel ou toute autre énergie. Une réflexion devrait être menée à ce sujet. Il faudrait se demander quel est le rapport entre l'investissement et les coûts d'utilisation. Je voudrais savoir si vous avez intégré ce critère écologique dans votre réflexion.

Je ne répèterai pas ce qui a été dit par mes prédécesseurs, mais je pense qu'il faut vous encourager dans ce dossier, peu évident à régler. Tous savent que ce n'est pas un dossier simple. En tout cas, je voulais vous féliciter pour l'idée d'un numéro unique. Si on arrive à le mettre en place dans de bonnes conditions, cela sera vraiment une solution intéressante, favorable aux usagers, puisqu'ils n'auront qu'un seul numéro à retenir pour former un appel, qui permettra aussi de mettre un peu d'ordre, au vu des dérives liées à l'utilisation des numéros par les grosses sociétés.

(Applaudissements sur les bancs de la majorité)

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

M. Pascal Smet, ministre.- C'est avec grand plaisir que je vais répondre aux diverses interpellations qui me sont adressées aujourd'hui sur le plan taxi qui vient d'être approuvé par le gouvernement. Je tiens à souligner que ce n'est pas « mon » plan, car dorénavant ce plan est soutenu par tout le gouvernement.

sieve maatregelen, maar ook begeleidende maatregelen bestaan. Daarvoor is een totaalplan noodzakelijk.

Ik dank de heren Riguelle, Romdhani, Doulkeridis en Coppens, omdat ze zich achter dit plan hebben geschaard. In de commissie was overeengekomen dat de regering mijn plan zou goedkeuren en dat het in de commissie zou worden toegelicht en besproken. Het is nu aan het parlement om het plan op de agenda van de commissie Infrastructuur te plaatsen.

De regering grijpt erg hoog met dit plan. Om de grote problemen in deze sector aan te pakken is echter een totaalplan noodzakelijk. Ik zal toelichten hoe dit plan tot stand is gekomen en wat de belangrijkste doelstellingen ervan zijn.

Bij de regeringsvorming heb ik ook de bevoegdheid over de taxi's gevraagd. Naar mijn mening spelen die een grote rol in de uitwerking van een stedelijk mobiliteitsplan. Naast de ontwikkeling van tram, bus en metro zijn ook maatregelen nodig die de mobiliteit van alle burgers waarborgen, zonder dat het bezit van een wagen als een vanzelfsprekendheid wordt beschouwd.

Het openbaar vervoer, de fiets, het autodelen of taxi's moeten interessante alternatieven worden voor het individueel gebruik van de auto.

Voor ik aan het taxiplan ben begonnen, heb ik alle betrokken instanties ontmoet. Ik heb een grote vergadering georganiseerd voor alle taxichauffeurs, die me hun opmerkingen en suggesties konden bezorgen.

Zodoende heb ik een duidelijk overzicht gekregen van de problemen van de taxisector. Vervolgens heb ik zes werkgroepen opgericht om de problemen te onderzoeken en oplossingen aan te reiken.

Alle beroepsverenigingen, chauffeurs en externe specialisten, zoals verzekeringsmaatschappijen, hebben een uitnodiging gekregen om deel te nemen aan de werkgroepen. Het taxiplan steunt gedeeltelijk op de bevindingen van die werkgroepen.

Mijnheer Riguelle, met een beetje goede wil kan het taxiplan als een witboek beschouwd worden, maar het is geen definitief en volledig document.

Mijnheer Simonet, de bedoeling van het plan is om een aantal beleidslijnen en concrete maatregelen te formuleren.

Il est très important pour un gouvernement de travailler avec des plans, M. Simonet, et, surtout dans ce secteur, afin de montrer aux chauffeurs de taxi et aux entreprises que ce ne sont pas seulement des mesures répressives, mais aussi des mesures destinées à les aider. Il faut un plan global à cet effet.

Parmi les intervenants se trouve M. Riguelle, qui suit attentivement le secteur des taxis et qui est toujours prêt à engager un dialogue constructif en la matière. Je tiens également à remercier MM Romdhani, Doulkeridis et Coppens pour le soutien qu'ils me manifestent dans leur interpellation. Il avait été convenu en commission que je rédigerais un plan qui serait approuvé par le gouvernement, que ce plan serait expliqué et qu'après, il serait débattu en commission. Mais ce n'est pas moi qui fixe l'ordre du jour des commissions parlementaires. Il appartient au parlement de le mettre à l'ordre du jour de la commission de l'Infrastructure.

Je suis parfaitement conscient que je vise très haut avec ce plan, ainsi que le gouvernement d'ailleurs, mais les problèmes rencontrés par le secteur des taxis sont importants. Si nous voulons y remédier, nous devons oser aborder l'ensemble des problèmes. Pour éviter tout malentendu et pour répondre aux questions, je souhaite d'abord expliquer le processus d'élaboration de ce plan ainsi que ses objectifs principaux.

Si l'an dernier – M. Doulkeridis l'a souligné –, lors de la formation du nouveau gouvernement, je souhaitais être chargé non seulement des transports publics, mais aussi des taxis, c'est parce que j'estimais que les taxis ont un rôle important à jouer dans l'élaboration d'un plan de mobilité urbaine. En effet, un plan de mobilité cohérent ne se limite pas à un simple développement des transports publics classiques – métro, tram et bus. II doit aussi prévoir une série de mesures permettant de garantir la mobilité de tous les citoyens au sein de notre Région, sans que la possession d'une voiture privée ne soit considérée comme indispensable.

Les bus, les trams, le métro, le vélo, les voitures de Cambio et les taxis doivent constituer une alternative valable à l'utilisation de la voiture privée.

Avant de commencer à élaborer le plan taxi, j'ai tenu à rencontrer tous les acteurs concernés, à savoir, les utilisateurs, les centrales de taxis, les organisations représentatives, ainsi que tous les chauffeurs de taxis intéressés. Ces derniers n'étant pas clairement représentés, je les ai tous conviés à une grande réunion ouverte.

De meeste maatregelen moeten nog in de praktijk worden omgezet. Soms is daarvoor een wetswijziging nodig. In de herfst zal ik een voorstel indienen. Er wordt alleszins overleg gepleegd met de betrokken instanties.

Ook al gaat niet iedereen met dit plan akkoord, toch hebben een aantal taxichauffeurs enthousiast gereageerd.

Het is de eerste maal in vijftien jaar dat met deze sector wordt overlegd. Dat bewijst dat deze regering er werk wil van maken. Ondanks een aantal bedenkingen uit de sector wil de regering de taxi's integreren in het mobiliteitsbeleid.

Taxichauffeurs krijgen bijzondere aandacht. Waar onder vorige regeringen de meeste maatregelen repressief waren, zijn deze maatregelen nu gunstig voor de chauffeurs, de uitbaters en de telefooncentrales.

Om de structurele problemen te verhelpen wil de regering een bewustmakings- en informatiecampagne voeren over het sociaal statuut van de chauffeurs. Om alle misverstanden te vermijden, moeten die weten wat hun rechten en plichten zijn.

Vervolgens voeren we doelgerichte controles uit, samen met andere bevoegde diensten (sociale inspectie, RSZ). De controleurs van het bestuur van de taxi's zullen uitgebreidere bevoegdheden krijgen, zodat ze ook inbreuken kunnen vaststellen. Het bestuur krijgt toegang tot de kruispuntbank van de sociale zekerheid.

Daarnaast moeten we de sector aantrekkelijker maken voor chauffeurs en exploitanten. Iedereen is het erover eens dat we de administratieve lasten moeten verminderen.

De verplichting om de vergunning jaarlijks te vernieuwen wordt afgeschaft. Ze is tenslotte geldig voor zeven jaar. De documenten die de chauffeurs van het bestuur ontvangen (bekwaamheidscertificaat en tewerkstellingsattest) worden genummerd en elektronisch opgeslagen. Op termijn kunnen de exploitanten de tewerkstellingsattesten on line wijzigen.

Op middellange termijn moeten de taxi's uitgerust worden met een magnetische kaartlezer, een GPS en een systeem voor datatransmissie. Dit moet een beter beheer en een betere verdeling van de ritten mogelijk maken. De klant zal vlugger bediend worden en het bestuur zal over de gegevens beschikken om de sector te analyseren.

Je leur ai également demandé de me transmettre leurs observations et suggestions.

Ces différents contacts m'ont permis de constater clairement la diversité des problèmes rencontrés par le secteur des taxis. C'est pourquoi j'ai estimé utile la création de différents groupes de travail en vue d'aboutir à une analyse précise et d'obtenir un éventail d'alternatives le plus large possible.

Six groupes de travail ont été créés et finalisés dans le courant des mois de février et de mars de cette année. Chacun d'entre eux a abordé un thème bien précis, à savoir :

– les infrastructures;

– la concurrence déloyale;

– la formation;

– les charges administratives;

– la lutte contre la fraude;

– la rentabilité.

L'invitation à ces groupes de travail a été envoyée à tous les organes représentant la profession, aux chauffeurs ayant manifesté leur volonté de participer à la réflexion ainsi qu'aux spécialistes externes – par exemple, les compagnies d'assurances. Dans ces groupes de travail figurait également une personne de l'administration, et ils étaient présidés par un collaborateur de mon cabinet.

Le plan taxi s'appuie, entre autres, sur les éléments avancés au sein du groupe de travail. Ce plan vise à apporter une réponse concrète aux nombreuses questions soulevées et aux problèmes rencontrés par le secteur des taxis, ainsi qu'à indiquer clairement les choix politiques de ce gouvernement.

En effet, M. Riguelle, avec un peu de bonne volonté, le plan taxi peut être considéré comme un livre blanc, mais pas dans le sens d'un document définitif et complet.

Comme je l'ai déjà mentionné, M. Simonet, ce plan permet d'indiquer clairement des lignes d'action et de présenter toute une série de mesures concrètes.

La plupart de ces mesures doivent encore être mises en pratique. Certaines mesures requièrent une initiative législative – et nous allons présenter un changement

De exploitanten klagen vaak dat ze te weinig chauffeurs hebben om al hun wagens in te zetten en dat in een gewest met 22 % werkloosheid !

Er zijn al maatregelen genomen om meer mensen toe te laten tot de opleidingen en examens. De opleidingsperiode van zes tot acht maanden wordt teruggebracht tot twee maanden, doordat er meer plaatsen zijn en dus minder wachttijden. Maar vreemd genoeg volgen de chauffeurs niet.

d'ordonnance en automne prochain –, d'autres peuvent être mises en œuvre au sein du cadre légal existant. Mais, de toute façon la mise en œuvre du plan – et c'est dit clairement dans celui-ci – sera accompagnée d'une concertation avec les différents acteurs.

Certains chauffeurs de taxi m'ont fait part de leur enthousiasme quant à ce plan, même si celui-ci ne fait pas l'unanimité.

Il s'agit de la première grande concertation avec leur secteur en quinze ans, et témoigne de la volonté du gouvernement d'avancer en la matière. Même si certaines réticences sont exprimées et que l'unanimité n'est pas toujous de mise, la volonté du gouvernement d'intégrer ce secteur dans la politique de mobilité est réelle.

Quant aux chauffeurs de taxi, ils font l'objet d'une attention particulière. Au cours des législatures précédentes, les mesures prises allaient le plus souvent dans le sens de la répression. Le plan actuel, par contre, entend prendre des mesures favorables à l'égard des chauffeurs, des exploitants et des centraux téléphoniques du secteur.

Parmi les solutions aux problèmes structurels rencontrés, le gouvernement propose de mener une campagne de sensibilisation et d'information sur le statut social des chauffeurs. Il est important, M. Demol, d'informer ces personnes quant à leurs droits et leurs devoirs, afin de mettre fin à tout malentendu.

Ensuite, nous allons mener des contrôles ciblés sur le terrain, en collaboration avec d'autres services de contrôle compétents (Inspection sociale, l'Office national de Sécurité sociale). II est prévu d'élargir les compétences des contrôleurs de l'administration des taxis, de sorte qu'ils puissent également constater toutes les infractions commises. L'administration des taxis aura notamment accès aux données de la Banque-Carrefour de la Sécurité sociale.

Le deuxième axe consistera à prendre des mesures pour rendre le secteur plus attrayant pour les chauffeurs et les exploitants. Nous allons ainsi réduire les charges administratives. Même si je suis socialiste, cela me semble important. Et je crois que tout le monde est d'accord à ce sujet.

L'obligation annuelle de renouvellement d'autorisation sera supprimée. Si l'on a obtenu un permis pour sept ans, pourquoi faudrait-il le renouveler chaque année ? Les documents distribués aux chauffeurs par l'admi-

De heer Joël Riguelle *(in het Frans).- Natuurlijk niet. Ze werken in het zwart en krijgen daarnaast een werkloosheidsuitkering !*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Dat is inderdaad een probleem, maar we hebben de strijd tegen de oneerlijke concurrentie versterkt en zullen ook de rendabiliteit verhogen.*

We zijn op de hoogte van een zwarte lijst. Dat is onaanvaardbaar. Mijn administratie onderzoekt de zaak.

Er zal ook rekening worden gehouden met het milieu. De uitreiking van nieuwe vergunningen, die niet meer kunnen worden overgedragen, zal voortaan onderworpen zijn aan een aantal nieuwe criteria, zoals het gebruik van milieuvriendelijke wagens.

Ik wil ook de zichtbaarheid van de taxi's verbeteren.

nistration (le certificat de capacité et l'attestation d'emploi) seront numérisés et introduits dans une carte à puce. A terme, les exploitants pourront apporter directement des modifications en ligne relatives aux attestations d'emploi.

A moyen terme, il est prévu d'équiper les taximètres d'un lecteur de carte magnétique, d'un GPS et d'un système de transmission de données. Ces adaptations donneront la possibilité aux exploitants d'améliorer la gestion de leur entreprise. Enfin, ce système permettra aux centraux de mieux répartir les courses. Ainsi, le client sera servi plus rapidement. Via ce système, l'administration disposera de données importantes pour procéder à l'analyse du secteur et le renforcer.

Viennent ensuite les modifications de la formation. En effet, il n'est pas rare que les exploitants se plaignent de ne pas pouvoir mettre tous leurs véhicules en service en raison d'une pénurie de chauffeurs. Dans une Région affichant un taux de chômage de 22 %, il est pour le moins étrange de ne pas trouver de chauffeur de taxi !

Des mesures ont déjà été prises pour accroître le nombre de places disponibles pour la formation et les différents examens. Il en résulte que la période de formation, actuellement de six à huit mois, sera ramenée à deux mois. Pourquoi ? Parce que nous avons prévu plus de places. Le temps perdu dans le passé était principalement dû au délai d'attente, qui a maintenant été réduit. Mais les chauffeurs ne suivent pas; c'est assez bizarre.

M. Joël Riguelle.- C'est normal, M. le ministre : ils travaillent en noir et sont au chômage. Donc, ils ne viennent pas aux formations!

M. Pascal Smet, ministre.- C'est en effet un problème. Mais nous avons déjà amélioré la lutte contre la concurrence déloyale, et nous allons améliorer la rentabilité.

En ce qui concerne la liste noire, nous sommes au courant de cet état des choses et nous trouvons cela intolérable. Mon collaborateur, aidé par l'administration, est en train d'étudier la situation. Il est clair qu'on ne peut pas faire circuler de listes noires : ce sont des pratiques qui ne sont pas tolérables dans notre Région.

Les critères écologiques sont prévus. Ils ne seront pas appliqués aux anciens permis, mais l'attribution des nouveaux permis sera effectuée sur la base de diffé-

Het kenteken op het dak is de enige manier om ze te herkennen. Mijnheer Simonet, ik heb vastgesteld dat er een tekort is aan kentekens. We hebben de voorraad aangevuld.

Binnenkort zal er een oproep worden gedaan voor artiesten en ontwerpers om een nieuw herkenningsteken te ontwerpen voor de taxi's. Mensen kunnen nu vaak het onderscheid niet maken tussen Vlaamse, Waalse en Brusselse taxi's. Dat leidt tot oneerlijke concurrentie.

De standplaatsen voor taxi's moeten ook beter zichtbaar worden. Ze moeten duidelijk aangegeven zijn op het wegdek en er moeten ook wegwijzers komen. Klanten moeten de weg kunnen vinden naar de belangrijkste standplaatsen.

De stewards worden zo flexibel mogelijk ter beschikking gesteld.

De telefooncentrales spelen een grote rol in de beschikbaarheid van de taxi's. Een algemeen telefoonnummer, een betere samenwerking tussen de taxicentrales of één telefooncentrale, kunnen bijdragen tot een betere dienstverlening. De sector steunt deze maatregel.

rents critères, dont l'un sera celui de la voiture « propre ». Le plan suggère d'ailleurs qu'à l'avenir, les permis, devenus intransmissibles, soient redistribués selon différents critères, dont celui du caractère « propre » de la voiture.

J'entends aussi rendre le secteur plus attractif pour les usagers en veillant à la visibilité des taxis dans la ville. Les taxis noirs ou blancs ne sont pas spécialement reconnaissables. Le « spoutnik » de la Région de Bruxelles-Capitale est le seul signe distinctif.

M. Simonet, nous en revoilà au stock de « spoutniks ». J'ai également constaté le manque de « spoutniks »; après avoir procédé à un comptage, nous avons reconstitué un stock. Ne me reprochez pas des situations issues du passé. A l'avenir, il est prévu un renouvellement du stock en cas de nécessité.

Un marché va d'ailleurs être lancé à ce sujet. Des artistes, des designers et toutes les personnes désireuses de participer auront ainsi la possibilité d'élaborer un projet pour le nouveau look des taxis bruxellois.

J'y reviendrai, car je désire vraiment une image forte pour les taxis bruxellois. Actuellement, comme les taxis flamands sont aussi noirs ou blancs, quand un passant ou un touriste en provenance du cœur de la Flandre ou de Wallonie voit un taxi flamand avec la vieille indication « taxi », comme dans le monde entier, il pense que c'est l'ancien modèle; puis il voit un taxi bruxellois avec son « spoutnik » et pense que c'est le nouveau modèle. Les usagers ne sont pas nécessairement au courant de tous ces petits détails. C'est pourquoi je voudrais créer une marque distinctive de « Taxi bruxellois » pour mieux agir contre la concurrence déloyale des taxis flamands.

Concernant la visibilité des emplacements pour taxis et leur accessibilité : outre le panneau de signalisation obligatoire, le sol doit également être peint dans une couleur parfaitement reconnaissable. Des poteaux indicateurs doivent aussi signaler les emplacements plus importants ou moins visibles. Les clients doivent être guidés vers les emplacements situés dans des rues parallèles.

Les stewards seront mis à disposition de manière plus flexible.

En ce qui concerne l'amélioration de la disponibilité des taxis, les centrales téléphoniques ont un rôle important à jouer. Un numéro unique et une meilleure collaboration entre les centrales de taxis, ou la création

De heer Christos Doulkeridis *(in het Frans).- Ik wijs erop dat een algemeen nummer voor Brussel noodzakelijk is. Nu worden bellers nog vaak met firma's buiten het gewest in contact gebracht.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Ook in de HST wordt in eerste klasse slechts één firma aangeboden die een contract heeft met de NMBS.*

Er moeten duidelijke tarieven komen. Ik stel een minimumtarief van 6 euro voor, met inbegrip van de eerste aanslag en een rit van maximaal 3 km. Op dit ogenblik worden korte ritten geweigerd, omdat ze niet rendabel zijn.

Bijkomend voordeel is dat er een duidelijke tariefregeling komt voor een deel van de rit. Het forfait van drie kilometer volstaat voor een verplaatsing binnen de vijfhoek. Daarnaast komen er richtprijzen voor bepaalde referentietrajecten, zodat de klanten de prijs van hun rit beter kunnen inschatten.

De volgende stap zal bestaan uit een interactieve kaart op internet en de Iris-informatiezuilen. Het systeem zal een realistische prijs geven voor een willekeurige rit.

De heer Riguelle maakt een vergelijking met Londen. We moeten voorzichtig zijn met dergelijke vergelijkingen. De tarieven in Brussel liggen rond het Europees gemiddelde. Wie ze vergelijkt met die in Londen, mag niet vergeten dat de meeste Londenaars heel wat meer verdienen en dat alles er duurder is.

Ik wil ook het aanbod uitbreiden door de taxi's beter te integreren in het klassieke openbaarvervoersaanbod. Ik stel mevrouw Delforge meteen gerust : dat zal niet leiden tot de privatisering van de MIVB. Mijn partij heeft de Europese Commissie, die een liberale en zelfs ultraliberale koers volgt, er overigens meermaals op gewezen dat er grenzen aan het liberalisme zijn en dat het openbaar vervoer in handen van de overheid moet blijven.

Ik ben ook van plan het nachtnet uit te bouwen. Vandaag stopt de dienstverlening om 00.30 uur. Dat is een probleem voor mensen die bijvoorbeeld naar een laat-

d'une centrale unique, permettront d'offrir un service de meilleure qualité. Le secteur soutient cette option, qui lui faciliterait le travail.

M. Christos Doulkeridis.- Je soutiens la nécessité d'un numéro bruxellois. Lorsqu'on appelle, par exemple, le 1307 pour demander un taxi, on est renvoyé très souvent à un numéro à Zaventem. Il faut insister pour obtenir le numéro d'une société bruxelloise. Il faut être attentif à ce genre de choses, qui ont un effet direct sur l'utilisation et la concurrence.

M. Pascal Smet, ministre.- En outre, lorsqu'on prend l'Eurostar ou le Thalys depuis Amsterdam ou Paris, on vous propose une seule compagnie de taxi en première classe, compagnie avec laquelle la société ferroviaire a un contrat.

Une tarification claire est très importante. Il y a beaucoup de plaintes à ce sujet. Je veux instaurer un tarif minimum de six euros, comprenant la prise en charge et une course de trois km maximum. A l'heure actuelle, les petites courses sont refusées, parce que le chauffeur estime que ce n'est pas rentable.

D'autre part, on disposera ainsi d'une tarification claire pour une partie de la course. Avec le forfait de trois kilomètres, on peut par exemple effectuer un déplacement à l'intérieur de tout le Pentagone.

Par ailleurs, l'indication approximative des prix constitue une autre mesure visant à donner aux clients une idée plus claire du coût de leur trajet. Grâce aux indications de prix pratiqués entre certains points de référence, les clients seront en mesure d'évaluer le prix pour d'autres courses.

L'étape suivante sera de créer une carte interactive consultable sur internet, mais aussi sur les bornes Iris. A l'image des systèmes électroniques, on introduit les points de départ et d'arrivée de la course, après quoi le système donne une indication de prix réaliste.

M. Riguelle, il faut être prudent en faisant la comparaison avec Londres. A Bruxelles, nous sommes à présent dans la moyenne en termes de tarification taxi. En comparant avec Londres, ne perdons pas de vue que la majorité des Londoniens gagne beaucoup plus que les Bruxellois. Tout y est plus cher : le prix des taxis, mais aussi la location des appartements, la nourriture, etc.

Il faut dès lors être prudent. On ne peut comparer le prix du loyer dans une ville avec celui en vigueur dans

avondvertoning willen. De MIVB werkt nog aan dit dossier, maar ik kan nu al zeggen dat de metrolijnen en een aantal tramlijnen (zoals de nieuwe tram 51) tot 01.30 of 02.00 uur zullen rijden.

We zullen ook de zichtbaarheid van de nachtbussen verbeteren. Een drastische toename van het aantal nachtbussen zou echter veel geluidsoverlast veroorzaken en bovendien erg duur zijn. Dat lijkt me dus geen goed idee.

Ik vind het beter om op de grote verkeersassen extra bussen, trams of langere metrostellen te laten rijden. De rest van het aanbod wordt aangevuld met collectieve taxi's, een tussenvorm van openbaar vervoer en taxi. Ze worden door meerdere mensen gedeeld, volgen een vast traject en hebben vaste haltes. Ze kunnen beter inspelen op de vraag en zijn flexibeler dan bussen. Uiteraard moet er over een dergelijk systeem met de MIVB worden overlegd. Ik heb enkele maanden geleden een studie besteld en verwacht de resultaten tegen september.

Er moet ook meer aandacht komen voor mensen met een beperkte mobiliteit in het openbaar vervoer. We beschikken over een studie, die we zullen gebruiken om het aanbod te verbeteren.

We moeten erover waken dat er geen geld wordt verspild en dat er een goede openbare dienstverlening is. Daarom wil ik regelmatig constructief overleg plegen met alle betrokken partijen. Ik wil het Adviescomité voor taxi's en huurwagens met chauffeur nieuw leven inblazen. Het is opgericht door de wetgever, groepeert alle betrokken instanties uit de sector en moet kort op de bal kunnen spelen. Taxi's worden steeds meer als een vorm van openbaar vervoer beschouwd, dus moet er ook overleg komen met de MIVB, de horeca en met gebruikersverenigingen.

De administratie moet voldoende gegevens verzamelen om de evolutie van de taxisector op de voet te kunnen volgen. We zullen klachten beter onderzoeken, vaker tevredenheidsenquêtes uitvoeren enzovoort.

Op dit ogenblik beschikt de administratie niet over de middelen om efficiënte sancties op te leggen voor wanpraktijken. Het is enkel mogelijk om vergunningen te schorsen.

Een uitgebreider gamma van sancties zou het mogelijk maken om sneller, efficiënter en genuanceerder te reageren op overtredingen.

une autre, car il faut tenir compte du salaire moyen pour ne pas fausser la comparaison. Mais, actuellement, Bruxelles se situe dans la moyenne européenne.

Quatrièmement, je souhaite élargir l'offre grâce à une meilleure intégration du secteur des taxis dans l'offre des transports publics classiques. Je tiens à rassurer Mme Delforge. Ce système ne prévoit pas de privatisation de la STIB ou des transports en commun bruxellois. La STIB reste publique. Il n'est pas question de privatiser la STIB.

Mon parti et moi-même nous battons au niveau européen pour dire aux membres de la Commission européenne, qui suivent une optique libérale, voire ultra-libérale, qu'ils doivent arrêter, qu'il y a des limites, et que les transports en commun dans une ville doivent rester aux mains du pouvoir public. Je me bats chaque jour, tout comme mes collègues flamand et fédéral, pour défendre cette position au niveau européen.

Nous allons bien sûr développer un réseau de nuit. La STIB prépare le dossier – je ne vais pas entrer dans les détails maintenant –, mais je peux déjà vous dire que les lignes de métro et certains lignes de tram (comme le futur 51, par exemple) vont rouler plus longtemps la nuit, probablement jusqu'à une ou deux heures du matin. Ainsi, les gens pourront se rendre plus tard au cinéma, que ce soit à de Brouckère ou à Kinépolis.

Ceci résoudra le grand problème actuel que constitue la fin de service à 00h30. Nous ferons en sorte de la retarder jusqu'à 01h30 ou 2h00.

Nous allons également rendre visibles certaines lignes de bus de nuit. Mais vous conviendrez avec moi que le nombre de plaintes contre le bruit nocturne risque d'augmenter si l'on multiplie les bus de nuit partout dans la ville. Une telle multiplication serait également coûteuse et ne me paraît pas souhaitable.

Sur les grands axes, il me semble préférable de mettre en service des bus, des trams ou des métros plus longs. Pour le reste, l'offre sera complétée par des taxis collectifs. Le taxi collectif est une forme de transport sur demande. Il se situe entre les transports en commun classiques et le taxi. L'idée consiste en ce que plusieurs personnes puissent partager le même taxi. Celui-ci suit un trajet préétabli ou une ligne virtuelle et embarque ou débarque des personnes à des arrêts déterminés. Ces lignes de taxis peuvent réagir à la demande et de manière plus flexible que les lignes régulières. Elles doivent être considérées comme des zones le long des-

De taxichauffeurs klagen dat de administratie tegelijk rechter en partij is. De regering zal daarom een specifieke tuchtraad oprichten, samengesteld uit een magistraat of ex-magistraat (de voorzitter), een lid van de administratie, een vertegenwoordiger van de uitbaters en een vertegenwoordiger van de chauffeurs. De raad zal de minister van Mobiliteit een niet-dwingend advies geven. Als hij dat uitzonderlijk naast zich neerlegt, moet hij die beslissing motiveren. Er is dan een beroep bij de Raad van State mogelijk.

(verder in het Nederlands)

Uit onze berekeningen blijkt dat het Taxiplan niet onmiddellijk meerkosten met zich meebrengt voor het Gewest of de exploitanten.

De kosten voor het Gewest zijn uitvoerbaar binnen het huidige budget van de directie Taxi's. Wel is een personeelsversterking noodzakelijk in de strijd tegen de fraude. Op dit vlak heeft de regering twee weken geleden beslist om in de volgende twee jaar in een eerste fase vier personeelsleden extra aan te werven, zodat we ons beter kunnen organiseren.

Ook een nieuwe « look » van de voertuigen hoeft niet noodzakelijk een meerkost te betekenen. Ik heb daarover al gesprekken gevoerd met exploitanten en chauffeurs die vrezen voor de kost van een verfbeurt en een minwaarde bij de verkoop van hun voertuigen.

Ik kan op dit moment niet vooruitlopen op een eventuele meerkost, omdat ik niet weet wat het uiteindelijke merk van de wagen zal zijn. Sommigen denken dat het gaat om schilderen, maar je kan net zo goed een folie op de taxi's plakken, zoals nu het geval is voor de reclame op de bussen en trams van de MIVB. Dit kost niet veel, je ziet het niet en als je de wagen niet meer gebruikt als taxi, trek je de folie er weer af.

De heer Simonet begaat een grote vergissing wanneer hij het heeft over de kleuren wit en zwart. Dit zijn optiekleuren geworden, waarvoor extra betaald moet worden. De constructeurs nemen dit niet meer op in de standaardkleuren. Ik hoor uit diverse richtingen dat witte en zwarte wagens op de tweedehandsmarkt een lagere verkoopprijs halen. Het is echter fout om te denken dat men aldus geld zal verliezen, want deze kleuren blijken in de praktijk nu al achterhaald.

Bovendien weet ik ook niet of deze wagens in een andere kleur geschilderd moeten worden. Het kan net zo goed een kenteken zijn. Heel belangrijk is dat er in de

quelles les taxis collectifs peuvent débarquer ou embarquer leurs clients. Ce système devrait évidemment faire l'objet d'une concertation avec la STIB. Il y a quelques mois, j'ai commandité une étude à ce sujet. Les résultats seront disponibles au mois de septembre.

Mon collaborateur a eu l'occasion de se rendre dans des villes où ce système de taxis collectifs fonctionne. Peut-être serait-il opportun que les membres de la commission et moi-même lui emboîtions le pas. Voilà une suggestion que M. Draps peut faire sienne s'il la juge intéressante.

Il convient également d'accorder une plus grande attention aux personnes à mobilité réduite. A ce sujet également, nous disposons à présent d'une étude approfondie qui présente tous les modes de transport envisageables. Sur la base de cette étude, nous allons améliorer l'offre.

Le cinquième point concerne les soins à prodiguer et l'attention à porter au service public. A cet égard, j'estime qu'il est très important que toutes les parties impliquées puissent se concerter régulièrement et de manière constructive. Je souhaite donc d'abord réactiver le comité régional des taxis et des voitures de location avec chauffeur. Cet organe, créé par le législateur et au sein duquel tous les intervenants du secteur sont représentés, doit pouvoir rapidement répondre aux changements de situation. Etant donné que l'on considère davantage le taxi comme un moyen de transport en commun, il est souhaitable d'organiser une concertation structurée avec la STIB, les représentants de l'horeca et des associations de clients.

L'administration doit rassembler suffisamment de données pour pouvoir évaluer l'évolution du secteur des taxis. Nous allons mieux analyser les plaintes, procéder plus régulièrement à des enquêtes de satisfaction, consulter les données de la base régionale et de la Banque-Carrefour et, bien entendu, consulter les statistiques qui seront fournies à l'avenir.

Il me paraît très important pour les chauffeurs et pour le secteur dans son ensemble de constater que les moyens dont dispose actuellement l'administration ne suffisent pas pour développer une politique de sanction efficace. Pour l'heure, l'administration ne propose que des suspensions.

II est actuellement impossible de différencier les sanctions et d'établir une distinction en matière de responsabilité finale (chauffeur, exploitant ou responsabilité

toekomst reclame op de taxi's kan staan. Het concept van de nieuwe taxi's zal hier rekening mee houden. Wie reclame zegt, zegt inkomsten. Deze inkomsten zullen niet voor het gewest zijn, maar voor de eigenaar van de wagen.

(verder in het Frans)

Ik geef een voorbeeld. De middelen die de MIVB ter beschikking heeft om trams en bussen te schilderen, zouden – gratis of met gewestmiddelen – voor de taxi's kunnen worden gebruikt.

partagée).

En élargissant et en différenciant la gamme des sanctions possibles de manière à ce que des amendes puissent être instaurées, il sera possible de réagir plus rapidement, plus efficacement et de manière plus nuancée aux infractions.

L'administration est jusqu'à présent juge et parti. Les chauffeurs de taxi s'en sont plaints. Un conseil disciplinaire spécifique va être mis en place. Il sera composé de quatre personnes : un magistrat, ou ancien magistrat, qui assurera la fonction de président, un membre du personnel de l'administration, un représentant des exploitants et un représentant des chauffeurs. C'est ce conseil qui me proposera un avis non contraignant. Un recours au Conseil d'Etat reste toujours possible. J'ai l'intention de suivre les avis du conseil, mais si ce n'était pas le cas, je motiverais bien entendu mon avis.

(poursuivant en néerlandais)

D'après nos estimations, le plan taxi ne s'accompagnerait pas immédiatement de coûts supplémentaires pour la Région ou les exploitants.

Les coûts incombant à la Région s'inscrivent dans le budget actuel de la Direction des taxis. Pour renforcer la lutte contre la fraude, le gouvernement a décidé il y a deux semaines de procéder dans les deux ans à l'engagement de quatre personnes supplémentaires.

Un nouveau « look » des véhicules n'est pas nécessairement synonyme de frais supplémentaires. Il ne s'agira pas forcément de peinture, mais peut-être d'une feuille que l'on colle sur les voitures – un peu comme celle que l'on utilise pour les publicités sur les bus et les trams de la STIB –, ce qui permettrait de revendre la voiture sans problème le jour où elle n'est plus utilisée comme taxi.

Contrairement à ce qu'affirme M. Simonet, le blanc et le noir ne font plus partie des couleurs standard des constructeurs. Les voitures noires et blanches se vendent mal sur le marché de l'occasion.

Les taxis ne seront pas forcément repeints. Une marque distinctive pourrait suffire. Il est par contre très important que l'on puisse afficher de la publicité sur les taxis, synonyme de rentrées pour le propriétaire de la voiture.

(poursuivant en français)

De heer Jacques Simonet *(in het Frans).- Zult u ook verroeste wagens laten herschilderen ?*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).-Het bestek houdt inderdaad rekening met beschadigde wagens.*

(verder in het Nederlands)

Er waren opmerkingen over de taxi's in de Rand, de « chocolade » nummerplaten en de valse limousines. Klanten zullen de neiging hebben om officiële taxi's met het Brussels merk en de Brusselse kleuren te nemen. Daar moeten we dus reclame voor maken.

Dezelfde kleur voor alle taxi's helpt niet alleen de oneerlijke concurrentie te bestrijden. Het bepaalt ook mee het beeld van de stad. Denken we maar aan de gele taxi's van New York. De tram, de bus en de taxi's zijn instrumenten voor de overheid met het oog op citybranding. Samen met de regering wil ik Brussel beter verkopen in de wereld. Dat kunnen we door het merk Brussel neer te zetten. Laten we ons grijs, administratief merk vervangen door een gekleurd merk.

Op het moment overleg ik met de burgemeester van Zaventem en mijn Vlaamse collega-minister van Mobiliteit over een oplossing voor de taxi's tussen de luchthaven en Brussel. Mij lijkt het niet evident dat de reizigers op de nationale luchthaven die meestal Brussel als bestemming hebben, bediend worden door Vlaamse taxi's. Ik vind het zelfs een schande dat Brusselse taxi's daar worden geweerd. Een oplossing is niet gemakkelijk, omdat de luchthaven op Vlaams grondgebied ligt. Misschien kunnen we een hefboom gebruiken, namelijk het feit dat klanten bijna dubbel moeten betalen, omdat de taxi's leeg terugrijden, wat slecht is qua vervuiling.

Over de timing kan ik het volgende zeggen. Overigens, hoe meer de heer Simonet ervoor waarschuwt dat we onze beloftes niet zullen nakomen, hoe meer gemotiveerd ik ben om dat wel te doen. De maatregelen waarvoor geen wetgevend werk nodig is, zullen in de loop van 2006 worden uitgevoerd. Ik hoop het ontwerp van ordonnantie betreffende de taxi's, nadat ik het voor

Je vais vous donner un exemple : la STIB possède des installations servant à peindre les trams et les bus, mais elles peuvent aussi servir à peindre les voitures. On pourrait imaginer que les taxis soient peints dans les installations de la STIB, gratuitement, ou que ce soit financé par la Région.

M. Jacques Simonet.- Vous peindrez les voitures rouillées également ?

M. Pascal Smet, ministre.- C'est prévu dans le cahier des charges qui sera commandé au designer, il devra tenir compte des accidents.

(poursuivant en néerlandais)

Les clients auront tendance à choisir un taxi aux couleurs bruxelloises. En effet, une couleur uniforme pour tous les taxis contribuerait à combattre la concurrence déloyale, mais aussi à valoriser l'image de la ville. Le tram, le bus et les taxis sont autant d'instruments pour y parvenir. Avec le gouvernement, j'entends mieux « vendre » l'image de Bruxelles dans le monde.

Pour le moment, je suis en phase de concertation avec le bourgmestre de Zaventem et avec mon homologue flamand pour dégager une solution pour les taxis circulant entre l'aéroport et Bruxelles. Il est scandaleux d'interdire à des taxis bruxellois de charger des voyageurs à l'aéroport national, la plupart ayant pour destination Bruxelles. Trouver une solution n'est pas aisé, étant donné que l'aéroport se trouve en territoire flamand.

En ce qui concerne le timing, les mesures qui ne nécessitent pas un travail législatif seront exécutées dans le courant de 2006. J'espère déposer devant le parlement au début de l'automne le projet d'ordonnance sur les taxis, après l'avoir soumis pour avis au Conseil d'Etat. Nous avons quatre ans pour réaliser ce plan dans son intégralité.

(poursuivant en français)

Pour terminer, je sais que ce plan est ambitieux pour le gouvernement.

Je constate aujourd'hui que la grande majorité de cette assemblée soutient ce plan, est d'accord pour inclure le secteur des taxis dans notre offre de transports publics et est d'accord pour comprendre que cela ne va pas être facile.

Je suis convaincu que l'on va avancer dans ce dossier.

advies aan de Raad van State heb voorgelegd, in de vroege herfst bij het Parlement in te dienen. We hebben nu vier jaar om het hele plan uit te voeren.

(verder in het Frans)

Dit is een ambitieus plan. De grote meerderheid van de volksvertegenwoordigers steunt de maatregelen om de taxi-sector op te nemen in het openbaarvervoersaanbod. Ik heb alle vertrouwen in het welslagen daarvan.

(Applaus bij de meerderheid)

De voorzitter.- De heer Riguelle heeft het woord.

De heer Joël Riguelle *(in het Frans).- Mijnheer de minister, mijn scepsis gaat minder ver dan dat van de oppositie. Mijn fractie en ikzelf stellen uw ambitieuze doelstellingen zeer op prijs. Het is tijd dat er een einde komt aan het knutselwerk en dat er resoluut een nieuwe weg wordt ingeslagen.*

Koerswijzigingen zijn nooit gemakkelijk. U bent begaan met de rechten van de chauffeurs, meer bepaald wat hun beloning en de wettelijke regeling van hun beroep betreft.

Dat u de administratie wil versterken, is eveneens goed nieuws.

Wel ben ik terughoudend wat het minimumtarief betreft. Wat zal die maatregel kosten ?

De voorzitter.- De heer Romdhani heeft het woord.

De heer Mahfoudh Romdhani *(in het Frans).- Uiteraard steunen wij het moedige en gedurfde plan van minister Smet, maar hij weet ook dat het moeilijk zal zijn. Hij dient de rechten van alle betrokkenen zoveel mogelijk te respecteren en op een transparante manier te werk gaan.*

(Applaudissements sur les bancs de la majorité)

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

M. Joël Riguelle.- M. le ministre, je suis très satisfait que nous ayons pu avoir ce très large débat dans notre assemblée. Cela témoigne de l'importance que nous accordons à la question que nous avons traitée. En ce qui me concerne, je ne serai pas aussi sceptique que les membres de l'opposition, dont c'est le rôle. J'estime vos objectifs ambitieux. Et c'est nécessaire, car il était temps de choisir des directions fondamentales et d'éviter ce qui aurait pu apparaître comme du bricolage. Vous prenez donc le bon cap; je m'en réjouis, et mon groupe aussi.

Je sais que les changements sont toujours difficiles et que toute évolution suscite de l'inquiétude. Mais j'ai entendu aussi que vous vous souciiez des droits des chauffeurs, et notamment de leur droit à un revenu correct et à exercer un métier en toute légalité et clarté.

Mais je reste plus prudent – et je me permets de vous inviter à le rester aussi – concernant le prix minimum de la course. Je m'interroge sur le coût que cela pourrait représenter.

Enfin, votre annonce du renforcement de notre administration constitue également une bonne nouvelle. Je vous remercie donc très sincèrement de votre travail en ce domaine.

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

M. Mahfoudh Romdhani.- Evidemment, vous avez un soutien indéfectible de notre part par rapport à un plan où courage et audace se retrouvent. Mais vous connaissez comme moi les difficultés et surtout les intérêts contradictoires des uns et des autres. Il faut veiller à un maximum de transparence et à un maximum de respect des droits.

De voorzitter.- Tot besluit van deze interpellaties werden de volgende moties ingediend :

– een gemotiveerde motie, ondertekend door de heer Simonet, mevrouw Teitelbaum, mevrouw Lemesre, de heer de Patoul, de heer Draps, luidt als volgt :

« Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement,

– Gehoord de interpellatie van de heer Joël Riguelle betreffende « het in de pers aangekondigde taxiplan en de concrete maatregelen ervan », de toegevoegde interpellatie van de heer Jacques Simonet betreffende « het taxiplan », de toegevoegde interpellatie van de heer Mahfoudh Romdhani betreffende « het taxiplan » en de antwoorden van de Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken;

– Gelet op de noodzaak om de taxi's aantrekkelijker te maken voor de gebruikers;

– Gelet op de noodzaak om maatregelen te nemen om de multimodaliteit van het vervoer te bevorderen;

– Gelet op de noodzaak om in die zin een beleid te voeren, in overleg met de betrokken beroepsgroepen van de sector;

Verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering om de volgende principes in acht te nemen :

– overleg te organiseren tussen de afgevaardigden van de taxisector, de gebruikers en de gewestelijke overheden alvorens maatregelen aan te kondigen inzake het bezoldigd vervoer van personen;

– een minimumtarief vast te stellen in plaats van een forfaitair bedrag, in overleg met de taxisector;

– een debat te organiseren over het behoud van de rendabiliteit van die economische activiteit;

– ervan af te zien om die beroepsactiviteit onder overheidsbeheer te brengen door, overal waar mogelijk, de interne en van de overheid onafhankelijke structuren, die eigen zijn aan die sector, te behouden;

– de oprichting van één oproepcentrale af te ketsen zonder unaniem akkoord van de voornaamste beroeps-

M. le président.- En conclusion de ces interpellations, les ordres du jour suivants ont été déposés :

– un ordre du jour motivé, signé par M. Simonet, Mme Teitelbaum, Mme Lemesre, M. de Patoul, M. Draps, est libellé comme suit :

« Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale,

– Ayant entendu l'interpellation de M. Joël Riguelle concernant « le plan taxi annoncé par la presse et ses mesures concrètes », l'interpellation jointe de M. Jacques Simonet concernant « le plan taxi » et l'interpellation jointe de M. Mahfoudh Romdhani concernant « le plan taxi » et les réponses du Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics;

– Vu la nécessité de veiller à augmenter l'attractivité des taxis pour les usagers;

– Vu la nécessité de prendre toutes les mesures qui favorisent la multimodalité en matière de transports;

– Vu la nécessité de mener des politiques en ce sens de concert avec les professionnels du secteur;

Demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale de respecter les principes suivants :

– l'organisation de concertations entre les représentants du secteur des taxis, des usagers et des autorités régionales avant toute annonce de mesures en matière de transport rémunéré des personnes;

– la fixation d'un tarif minimum et non pas d'un forfait, de concert avec les professionnels du secteur des taxis;

– l'ouverture plus globale d'un débat à propos de la préservation de la rentabilité de cette activité économique;

– l'abandon de toute volonté des autorités publiques « d'étatiser » cette activité professionnelle en maintenant, partout où c'est possible, les structures internes et indépendantes des pouvoirs publics qui sont propres à ce secteur;

– le refus de toute création d'une centrale unique des appels sans un accord unanime des principaux pro-

groepen;

– meer inspanningen te leveren om de lichtbakken voor de taxi's tijdig te bezorgen aan de bestuurders die perfect in orde zijn en die niet langer te lijden zouden hebben onder de voorraadproblemen waarmee de bevoegde gewestelijke dienst tot op heden te kampen heeft. »;

– een eenvoudige motie, ondertekend door mevrouw Isabelle Emmery, de heer Joël Riguelle, de heer Christos Doulkeridis en mevrouw Marie-Paule Quix.

De stemming over deze motie zal plaatsvinden tijdens de volgende plenaire vergadering.

MONDELINGE VRAGEN

De voorzitter.- Aan de orde zijn de mondelinge vragen.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BERNARD CLERFAYT,

AAN DE HEER CHARLES PICQUÉ, MINISTER-PRESIDENT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET PLAATSELIJKE BESTUREN, RUIMTELIJKE ORDENING, MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN, STADSVERNIEUWING, HUISVESTING, OPENBARE NETHEID EN ONTWIKKELINGSSAMENWERKING,

betreffende « de criteria om de algemene dotatie aan de gemeenten te verdelen ».

De voorzitter.- Aangezien de heer Bernard Clerfayt schriftelijk antwoord ontvangen heeft op zijn vraag, wordt ze van de agenda afgevoerd.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BERNARD CLERFAYT,

AAN DE HEER CHARLES PICQUÉ, MINISTER-PRESIDENT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET PLAATSELIJKE BESTUREN, RUIMTELIJKE ORDENING, MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN, STADSVERNIEUWING, HUISVESTING, OPENBARE NETHEID EN

fessionnels;

– le renforcement des efforts en vue de délivrer à heure et à temps les spoutniks aux chauffeurs qui sont parfaitement en règle et qui ne pourraient pas davantage pâtir des problèmes de stock rencontrés jusqu'ici par le service régional compétent. »;

– un ordre du jour pur et simple, signé par Mme Isabelle Emmery, M. Joël Riguelle, M. Christos Doulkeridis et Mme Marie-Paule Quix.

Le vote sur ces ordres du jour aura lieu lors de la prochaine séance plénière.

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE M. BERNARD CLERFAYT,

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

concernant « certains critères utilisés pour répartir la dotation générale aux communes ».

M. le président.- Etant donné que M. Bernard Clerfayt a reçu réponse écrite à sa question, celle-ci est retirée de l'ordre du jour.

QUESTION ORALE DE M. BERNARD CLERFAYT,

À M. CHARLES PICQUÉ, MINISTRE-PRÉSIDENT DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES POUVOIRS LOCAUX, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DES MONUMENTS ET SITES, DE LA RÉNOVATION URBAINE, DU LOGEMENT, DE LA PROPRETÉ PUBLIQUE ET DE

ONTWIKKELINGSSAMENWERKING,

betreffende « de voordelen die aan het personeel van de gemeenten worden toegekend in de vorm van een eindejaarsgratificatie ».

De voorzitter.- Aangezien de heer Bernard Clerfayt schriftelijk antwoord ontvangen heeft op zijn vraag, wordt ze van de agenda afgevoerd.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BERNARD CLERFAYT,

AAN DE HEER CHARLES PICQUÉ, MINISTER-PRESIDENT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET PLAATSELIJKE BESTUREN, RUIMTELIJKE ORDENING, MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN, STADSVERNIEUWING, HUISVESTING, OPENBARE NETHEID EN ONTWIKKELINGSSAMENWERKING,

betreffende « de voordelen die aan het personeel van de gemeenten worden toegekend in de vorm van vakantiegeld ».

De voorzitter.- Aangezien de heer Clerfayt schriftelijk antwoord ontvangen heeft op zijn vraag, wordt ze van de agenda afgevoerd.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BERNARD CLERFAYT,

AAN DE HEER CHARLES PICQUÉ, MINISTER-PRESIDENT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET PLAATSELIJKE BESTUREN, RUIMTELIJKE ORDENING, MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN, STADSVERNIEUWING, HUISVESTING, OPENBARE NETHEID EN ONTWIKKELINGSSAMENWERKING,

betreffende « de vakantiedagen van het personeel van de gemeenten ».

De voorzitter.- Aangezien de heer Clerfayt schriftelijk antwoord ontvangen heeft op zijn vraag, wordt ze van de agenda afgevoerd.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER

LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT,

concernant « les avantages accordés au personnel des communes, sous la forme de prime de fin d'année ».

M. le président.- Etant donné que M. Bernard Clerfayt a reçu réponse écrite à sa question, celle-ci est retirée de l'ordre du jour.

QUESTION ORALE DE M. BERNARD CLERFAYT,

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

concernant « les avantages accordés au personnel des communes, sous la forme de pécules de vacances ».

M. le président.- Etant donné que M. Bernard Clerfayt a reçu réponse écrite à sa question, celle-ci est retirée de l'ordre du jour.

QUESTION ORALE DE M. BERNARD CLERFAYT,

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

concernant « les jours de congé accordés au personnel des communes ».

M. le président.- Etant donné que M. Bernard Clerfayt a reçu réponse écrite à sa question, celle-ci est retirée de l'ordre du jour.

QUESTION ORALE DE M. BERNARD

BERNARD CLERFAYT,

AAN DE HEER CHARLES PICQUÉ, MINISTER-PRESIDENT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET PLAATSELIJKE BESTUREN, RUIMTELIJKE ORDENING, MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN, STADSVERNIEUWING, HUISVESTING, OPENBARE NETHEID EN ONTWIKKELINGSSAMENWERKING,

betreffende « de voordelen die in de vorm van maaltijdcheques worden toegekend aan het personeel van de gemeenten ».

De voorzitter.- Aangezien de heer Clerfayt schriftelijk antwoord ontvangen heeft op zijn vraag, wordt ze van de agenda afgevoerd.

CLERFAYT,

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

concernant « les avantages accordés au personnel des communes, sous la forme de chèques-repas ».

M. le président.- Etant donné que M. Bernard Clerfayt a reçu réponse écrite à sa question, celle-ci est retirée de l'ordre du jour.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DIDIER GOSUIN,

AAN DE HEER CHARLES PICQUÉ, MINISTER-PRESIDENT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET PLAATSELIJKE BESTUREN, RUIMTELIJKE ORDENING, MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN, STADSVERNIEUWING, HUISVESTING, OPENBARE NETHEID EN ONTWIKKELINGSSAMENWERKING,

betreffende « het voorontwerp van ordonnantie betreffende de leegstaande en alleenstaande gebouwen ».

De voorzitter.- Aangezien de heer Gosuin schriftelijk antwoord ontvangen heeft op zijn vraag, wordt ze van de agenda afgevoerd.

QUESTION ORALE DE M. DIDIER GOSUIN,

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

concernant « l'avant-projet d'ordonnance relative aux immeubles abandonnés et isolés ».

M. le président.- Etant donné que M. Didier Gosuin a reçu réponse écrite à sa question, celle-ci est retirée de l'ordre du jour.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JACQUES SIMONET,

AAN DE HEER CHARLES PICQUÉ, MINISTER-PRESIDENT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET PLAATSELIJKE BESTUREN, RUIMTELIJKE ORDENING, MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN, STADSVERNIEUWING, HUISVESTING, OPENBARE NETHEID EN

QUESTION ORALE DE M. JACQUES SIMONET,

À M. CHARLES PICQUÉ, MINISTRE-PRÉSIDENT DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES POUVOIRS LOCAUX, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DES MONUMENTS ET SITES, DE LA RÉNOVATION URBAINE, DU LOGEMENT, DE LA PROPRETÉ PUBLIQUE ET DE

ONTWIKKELINGSSAMENWERKING,

betreffende « het driepartijenakkoord federale Staat/Gewest/Brussel-Stad ».

De voorzitter.- De heer Simonet heeft het woord.

De heer Jacques Simonet *(in het Frans).- In december 2004 heeft de minister-president in antwoord op een interpellatie van mij gezegd dat er nood was een een vierpartijenakkoord tussen de federale staat, het gewest, de betrokken gemeenten en de Europese instellingen. Hij was van plan een werkgroep op te richten die het dossier zou voorbereiden en die beslissingen in verband met de Europese wijk nauwgezet zou volgen.*

Hij had in dat verband de premier een brief geschreven en voorgesteld een gezamenlijk platform op te richten van de federale staat en de Brusselse regering. Hij verklaarde zich ook voorstander van een driepartijenakkoord tussen de federale staat, het gewest en de Stad Brussel.

Wat is de stand van zaken ? Wat heeft de premier geantwoord op dit belangrijke voorstel ?

De minister-president zei ook dat hij in januari commissievoorzitter Barroso zou ontmoeten en hem zou voorstellen bij de Europese administratie een hoge ambtenaar te belasten met de contacten tussen het gewest en de Europese instellingen. Het gewest zou ook een dergelijke ambtenaar aanstellen. Wie zijn die hoge ambtenaren ? Wat zijn de concrete resultaten van de bilaterale contacten tussen de hoge vertegenwoordiger van het gewest en die van de EU ?

LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT,

concernant « l'accord tripartite Etat fédéral/Région/Ville de Bruxelles ».

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

M. Jacques Simonet.- Je vais revenir sur mon interpellation et celles de mes confrères, au mois de décembre 2004, concernant les relations entre la Région de Bruxelles-Capitale et les institutions européennes. Le ministre-président nous déclarait à l'époque, je le cite : « Il s'agit d'un dossier qui s'inscrit bien dans la définition que nous voulons donner de l'avenir de Bruxelles. Notre accord de gouvernement est assez clair, puisqu'il rappelle la nécessité d'un accord quadripartite qui lierait les instances européennes, l'État fédéral, la Région et les communes concernées. Ma priorité est donc la mise en place effective de ce groupe de travail qui a pour but de préparer les dossiers, d'assurer le suivi de l'ensemble des décisions prises dans le cadre du développement du quartier européen. J'ai envoyé un courrier en ce sens au premier ministre en disant qu'il était temps que l'on structure un lieu de travail permanent entre l'Etat fédéral et le gouvernement bruxellois. Par ailleurs et comme le prévoit aussi l'accord de gouvernement, je considère comme essentielle la conclusion de l'accord tripartite Etat fédéral/Région/Ville de Bruxelles. ».

Six mois plus tard, je voudrais savoir où en est le dossier. Quelle a été la réponse du premier ministre a votre courrier annoncé en décembre dernier ? Le groupe de travail que vous appeliez de vos voeux a-t-il été constitué et s'est-il réuni ?

Où en êtes-vous au sujet de l'accord tripartite Etat fédéral/Région/Ville de Bruxelles dans les discussions ? Vous considériez ce point comme essentiel il y a six mois, il est donc normal que je veuille savoir l'évolution de celui-ci.

Vous vous étiez également prononcé concernant vos contacts avec le nouveau président de la Commission européenne en indiquant que la Région, et je vous cite à nouveau : « confirme que l'interlocuteur privilégié de l'Europe pour tout projet de développement qui la concerne, était Bruxelles – j'entends par là la Région bruxelloise. Je dois voir M. Barroso le 24 janvier. Je pourrai donc m'entretenir avec lui de cette interface. La solution idéale serait que soit enfin, dans l'administration des instances européennes, désigné un haut fonctionnaire qui ait pour tâche d'être l'interlocuteur d'un

De voorzitter.- De heer Picqué heeft het woord.

De heer Charles Picqué, minister-president *(in het Frans).- Er is een akkoord gesloten tussen de federale overheid, de stad Brussel en de gemeente Elsene. Ik vind dat ook het Brussels Gewest zich bij zulke akkoorden moet aansluiten. Daarom hebben we de tekst op 30 juni aangenomen, met enkele opmerkingen. Er komt een vergadering met de federale overheid en de betrokken gemeenten om na te gaan of er tekstwijzigingen nodig zijn.*

Ik heb met Europese-Commissievoorzitter Barroso afgesproken een agenda op te stellen voor werkvergaderingen met het Brussels Gewest en de Europese Commissie. We hebben overlopen welke onderwerpen in aanmerking komen. Om de twee maanden zal er vergaderd worden.

Eerst zullen we de concrete gespreksonderwerpen bepalen. Daarna zal de heer Barroso een hooggeplaatste ambtenaar aanstellen om zich met de zaak bezig te houden. Dat zal wellicht begin september gebeuren. Het Brussels Gewest zal hetzelfde doen. De werkgroep bestaat uit de heer Kallas, een aantal medewerkers en ikzelf.

– Het incident is gesloten.

haut fonctionnaire de notre administration. ».

Je voudrais savoir si les personnes de contact, les hauts fonctionnaires évoqués, ont été désignés. Pouvez-vous me dire qui a été désigné au sein de l'administration régionale ?

On nous a annoncé des rencontres en janvier et dans les mois qui suivaient. Je voudrais savoir si plusieurs rencontres ont déjà pu avoir lieu. A-t-on une idée des résultats concrets de ces contacts bilatéraux entre votre haut représentant et les hauts représentants du président Barroso ?

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

M. Charles Picqué, ministre-président.- Je vais d'abord répondre sur l'accord tripartite. Des négociations initiales avaient abouti à un texte qui fut adopté par le gouvernement fédéral, la Ville de Bruxelles et la commune d'Ixelles. Je pense que la Région doit être partie prenante dans ce genre d'accord. C'est pourquoi nous l'avons repris et adopté en date du 30 juin, moyennant quelques remarques. Une réunion se tiendra prochainement avec l'Etat fédéral et les communes afin de déterminer si, justement, il y a lieu d'apporter des modifications au texte adopté par le gouvernement et qui fonde l'accord tripartite.

Ensuite, M. Simonet évoque ma rencontre avec M. Barroso. Très concrètement, nous avons décidé ceci : une série de sujets seraient couchés sur le papier pour constituer une sorte de cahier de charges du travail que nous devons réaliser avec la Commission. Dès lors, une première réunion de travail s'est tenue avec le vice-président de la Commission à sa demande et à celle de M. Barroso. Nous avons examiné l'ensemble des sujets qui seraient à traiter. Nous avons donc donné suite à cette rencontre avec M. Barroso. Par échange de courrier, nous avons convenu que des réunions de travail auraient lieu avec M. Kallas et des fonctionnaires selon une régularité bimensuelle.

Nous n'avons pas oublié l'idée de désigner un haut fonctionnaire de part et d'autre. Mais, pour ce faire, nous devons d'abord arrêter la liste des sujets à traiter. Et, début septembre, quand il connaîtra ces thèmes qui ne sont pas exclusivement d'ordre immobilier, M. Barroso désignera un haut fonctionnaire. Nous ferons de même, mais nous n'avons pas attendu la désignation de cette personne pour constituer dès à présent le groupe de travail qui est composé par M. Kallas, d'autres collaborateurs et moi-même.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW MARIE-PAULE QUIX,

AAN MEVROUW EVELYNE HUYTEBROECK, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET LEEFMILIEU, ENERGIE EN WATERBELEID,

betreffende « de Brusselse inbreng op de Interministeriële Conferentie over duurzame ontwikkeling ».

De voorzitter.- Mevrouw Quix heeft het woord.

Mevrouw Marie-Paule Quix.- Op 13 juli 2005 had de interministeriële conferentie voor Duurzame Ontwikkeling moeten plaatsvinden, maar ze ging niet door. Deze conferentie had tot doel te komen tot een strategie die door zoveel mogelijk beleidsniveaus wordt gedragen. Duurzame ontwikkeling vraagt immers een transversale en coherente aanpak over de beleidsniveaus heen. Daarom heeft mevrouw Els Van Weert, federaal staatssecretaris voor Duurzame Ontwikkeling en Sociale Economie, de gewesten vooraf geconsulteerd en gevraagd een inbreng te doen voor een kadertekst. Die moet de basis vormen voor verdere gesprekken en uitmonden in een Nationaal Strategisch Plan Duurzame Ontwikkeling.

Mijn vragen gaan ervan uit dat er een interministeriële conferentie zou hebben plaatsgehad :

– Welke regeringsleden zullen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op deze interministeriële conferentie vertegenwoordigen ?

– Wat zijn de krachtlijnen van de bijdrage van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ?

– Hoe en wanneer heeft u de Brusselse lokale overheden en het middenveld betrokken bij de opmaak van de Brusselse inbreng ?

– Welke organisaties werden geraadpleegd en zullen nog geraadpleegd worden en advies leveren voor de Brusselse inbreng ?

De voorzitter.- Mevrouw Huytebroeck heeft het woord.

Mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister.- Het

– L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME MARIE-PAULE QUIX,

À MME EVELYNE HUYTEBROECK, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA POLITIQUE DE L'EAU,

concernant « la contribution bruxelloise à la Conférence interministérielle de développement durable ».

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

Mme Marie-Paule Quix *(en néerlandais).- La Conférence interministérielle de développement durable, prévue pour le 13 juillet 2005, n'a pas eu lieu. Elle avait pour objectif de parvenir à une stratégie soutenue par le plus grand nombre de niveaux de pouvoir possible. C'est pourquoi Mme Els Van Weert, secrétaire d'Etat fédérale au Développement durable et à l'Economie sociale, a préalablement consulté les Régions et demandé leur contribution à un texte de référence qui formerait la base des discussions ultérieures et aboutirait à un Plan national stratégique du Développement durable.*

Dans l'hypothèse où une telle conférence aurait été organisée :

– Quels sont les membres du gouvernement qui y représenteraient la Région de Bruxelles-Capitale ?

– Quels sont les axes clés de la contribution de la Région de Bruxelles-Capitale ?

– Quand et comment avez-vous impliqué les autorités bruxelloises locales et les acteurs de terrain dans la préparation de la contribution bruxelloise ?

– Quelles sont les organisations qui ont été consultées et qui pourraient encore formuler des recommandations sur la contribution bruxelloise ?

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

Mme Evelyne Huytebroeck, ministre *(en néerlan-*

implementatieplan aangenomen op de wereldtop voor Duurzame Ontwikkeling in 2002 bepaalt dat alle EU-lidstaten een nationale strategie voor duurzame ontwikkeling (NSDO) opstellen en dat de implementatie ervan in 2005 moet beginnen. De federale staat België, die dat engagement in Johannesburg is aangegaan, is in januari 2005 begonnen met de ontwikkeling van een NSDO. De bedoeling is dat de federale staat en de gefedereerde entiteiten, de gemeenschappen en de gewesten, tot een gemeenschappelijke strategie van duurzame ontwikkeling komen. Als behoedster van de uitvoering van het internationaal engagement coördineert federaal staatssecretaris Van Weert als facilitator het moeizaam proces om te komen tot een consensus over de werkwijze en de inhoudelijke prioriteiten van een NSDO.

Een eerste interministeriële conferentie Duurzame Ontwikkeling vond plaats op 15 maart 2005. Een tweede was gepland op 13 juli, maar die ging niet door, omdat er geen akkoord was over een kadertekst.

Als minister bevoegd voor duurzame ontwikkeling in de Brusselse regering vertegenwoordig ik het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op de interministeriële conferentie. Van bij de aanvang betrek ik de andere leden van de Brusselse regering bij de bepaling van ons standpunt. Vertegenwoordigers van minister-president Picqué en ministers Cerexhe en Vanhengel worden op elke vergadering uitgenodigd. Afhankelijk van de thema's zullen in een later stadium ook andere ministers betrokken worden bij de bepaling van het standpunt van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Een van de voorgestelde prioriteiten van de NSDO is opvoeding tot duurzame ontwikkeling. Ik heb ervoor gepleit het woord opvoeding in de meest ruime zin te interpreteren. Het moet gaan om een permanente bewustmaking van een zo breed mogelijk publiek, met bijzondere aandacht voor de kansarmen.

Naast allerlei onderwijsinstellingen zouden ook de audiovisuele media een grote rol kunnen spelen in de opvoeding tot duurzame ontwikkeling, omdat die laagdrempelig zijn en brede lagen van de bevolking bereiken.

Brussel pleit tegelijk voor een graduele werkwijze van de nationale strategie voor duurzame ontwikkeling. Het is beter om met kleine stapjes vooruit te gaan, dan met lemen voeten ter plaatse te blijven trappelen.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vindt het belang-

dais).- Le plan d'exécution adopté au Sommet mondial sur le Développement Durable (Johannesburg 2002) stipulait que tous les Etats membres de l'U.E. appliquent pour 2005 une stratégie nationale de développement durable (SNDD) après l'avoir rédigée.

La Belgique s'y est attelée depuis janvier dernier et dans cette perspective, mobilise tant les entités fédérées que les communautés et les régions, autour d'une même stratégie commune de développement durable par une harmonisation des méthodes de travail et des priorités portant sur le contenu.

La première conférence interministérielle du Développement Durable s'est tenue le 15 mars 2005. La seconde, prévue le 13 juillet, a été annulée, faute d'accord quant au texte-cadre.

En tant que ministre compétent pour le développement durable, je représente la Région bruxelloise à cette conférence et j'incite depuis lors les membres du gouvernement à participer à la définition de notre avis. Les ministres Guy Vanhengel et Benoît Cerexhe ainsi que les représentans du ministre-président y sont invités.

Suivant les thèmes, dans un stade ultérieur, d'autres ministres participeront activement à la définition du point de vue de la Région bruxelloise.

Une des priorités proposées par la SNDD concerne l'éducation au développement durable.

J'ai plaidé pour que ce terme soit interprété au sens le plus large car il s'agit d'une action de sensibilisation permanente d'un large public qui accorde une attention particulière aux personnes défavorisées.

Outre les établissements d'enseignement, les médias audiovisuels peuvent jouer un rôle dans l'éducation au développement durable, car ils touchent un large pan de la population.

Bruxelles plaide pour avancer progressivement dans la stratégie nationale pour le développement durable.

La Région de Bruxelles-Capitale estime important de parvenir à un accord sur un nombre déterminé de thèmes et d'actions communs qui s'harmonisent au niveau européen. Sur les thèmes de la SNDD, aucun accord n'a pu être conclu parce qu'il y avait trop de nouveaux thèmes.

rijk om tot een akkoord te komen over een beperkt aantal gemeenschappelijke thema's en acties, die al op Europees niveau zijn overeengekomen. Uitgerekend over de thema's van de NSDO kon geen akkoord bereikt worden, vanwege te veel nieuwe thema's.

De ontwerpkadertekst werd medio mei door het kabinet van staatssecretaris Van Weert doorgestuurd naar de gemeenschappen en gewesten, aan wie gevraagd werd de lokale overheden en stakeholders te consulteren. De Brusselse lokale overheden werden geraadpleegd via de Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (VBSG). De VBSG heeft een omstandig advies geformuleerd, dat op de vooropgestelde datum, namelijk 10 juni, naar het kabinet Van Weert is doorgestuurd.

Daarnaast is advies gevraagd aan de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie, waarin vertegenwoordigers van de Economische en Sociale Raad, de Koninklijke Commissie van Monumenten en Landschappen, de Milieuraad, de Gewestelijke Mobiliteitscommissie, de gemeenten en enkele experts zetelen.

De Gewestelijke Ontwikkelingscommissie heeft geen opmerkingen geformuleerd. Het stuurde zelfs geen ontvangstbericht terug, ondanks aandringen. Telefonisch is ons gemeld dat de Ontwikkelingscommissie nog niet is samengesteld en inmiddels alleen maar wettelijk verplichte adviezen verstrekt.

Ik hoop dat het middenveld snel terug actief wordt binnen de schoot van de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie, zodat de Brusselse regering op haar een beroep kan doen bij het uitstippelen van haar beleid inzake duurzame ontwikkeling.

De voorzitter.- Mevrouw Quix heeft het woord.

Mevrouw Marie-Paule Quix.- De minister heeft omstandig geantwoord op alle vragen. Ik heb geen bijkomende vraag meer.

– Het incident is gesloten.

De voorzitter.- Tot besluit van de interpellaties van de heren Joël Riguelle, Jacques Simonet en Mahfoudh Romdhani betreffende het taxiplan werd de volgende motie ingediend :

– een eenvoudige motie, ondertekend door mevrouw Isabelle Emmery, de heer Joël Riguelle, mevrouw Marie-Paule Quix en de heer Christos Doulkeridis.

Le texte du projet d'accord-cadre a été envoyé mi-mai aux Communautés et Régions par le cabinet de la secrétaire d'Etat Van Weert. Les autorités bruxelloises ont été consultées via l'association Ville et Communes de la Région de Bruxelles-Capitale. Cette dernière a formulé un avis circonstancié qui a été envoyé au cabinet de Mme Van Weert le 10 juin.

Un avis a également été demandé à la Commission régionale de développement où siègent des représentants du Conseil économique et social, de la Commission royale des Monuments et Sites, du Conseil de l'Environnement, de la Commission régionale de la Mobilité, des communes et quelques experts. Elle n'a formulé aucune remarque et n'a même pas envoyé l'accusé de réception demandé. Par téléphone, il nous a été dit qu'elle n'était pas encore composée et qu'elle ne fournissait que des avis légalement obligatoires. J'espère que les acteurs de terrain seront actifs au sein de cette commission afin que la Région bruxelloise puisse les solliciter pour définir sa politique de développement durable.

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

Mme Marie-Paule Quix *(en néerlandais).- Le ministre a répondu de manière détaillée à toutes les questions. Je n'ai plus de question complémentaire.*

– L'incident est clos.

M. le président.- En conclusion des interpellations de MM Joël Riguelle, Jacques Simonet et Mahfoudh Romdhani concernant le plan taxi, l'ordre du jour suivant a été déposé :

– un ordre du jour pur et simple, signé par Mme Isabelle Emmery, M. Joël Riguelle, Mme Marie-Paule Quix et M. Christos Doulkeridis.

Over deze motie zal later worden gestemd.

De bespreking is gesloten.

– *De vergadering wordt gesloten om 12.29 uur.*

Le vote sur cet ordre du jour aura lieu ultérieurement.

La discussion est close.

– *La séance est levée à 12h29.*

BIJLAGEN

ARBITRAGEHOF

IN UITVOERING VAN ARTIKEL 76 VAN DE BIJZONDERE WET VAN 6 JANUARI 1989 OP HET ARBITRAGEHOF, GEEFT HET ARBITRAGEHOF KENNIS VAN :

– het beroep tot vernietiging van de wet van 22 juni 2004 tot wijziging van artikel 140 van de wet betreffende de verplichte verzekering voor geneeskundige verzorging en uitkeringen, gecoördineerd op 14 juli 1994, ingesteld door het Verbond van de Belgische beroepsverenigingen van geneesheren-specialisten;

– het beroep tot vernietiging van artikel 21 van de wet van 27 december 2004 houdende diverse bepalingen (wijziging van artikel 140 van de wet betreffende de verplichte verzekering voor geneeskundige verzorging en uitkeringen), ingesteld door het Verbond der Belgische Beroepsverenigingen van Geneesheren-specialisten (nrs. 3479 en 3723 van de rol – samengevoegde zaken);

– het beroep tot vernietiging van het decreet van het Vlaamse Gewest van 17 december 2004 houdende bekrachtiging van de stedenbouwkundige vergunningen verleend door de Vlaamse Regering op 12 november 2004 in toepassing van het decreet van 14 december 2001 voor enkele bouwvergunningen waarvoor dwingende redenen van groot algemeen belang gelden, ingesteld door de gemeente Beveren en anderen (nr. 3727 van de rol);

– het beroep tot vernietiging van artikel 299 van de programmawet van 27 december 2004 (« Interpreterende bepaling van artikel 12*bis*, § 1, eerste lid, 3°, van het Wetboek van de Belgische Nationaliteit »), ingesteld door N. Matondo (nr. 3737 van de rol).

IN UITVOERING VAN ARTIKEL 77 VAN DE BIJZONDERE WET VAN 6 JANUARI 1989 OP HET ARBITRAGEHOF, GEEFT HET ARBITRAGEHOF KENNIS VAN :

– de prejudiciële vragen betreffende artikel 47, § 6, van de wet van 28 juli 1992 houdende fiscale en financiële bepalingen en artikel 18, 3°, van het Wetboek

ANNEXES

COUR D'ARBITRAGE

EN APPLICATION DE L'ARTICLE 76 DE LA LOI SPÉCIALE DU 6 JANVIER 1989 SUR LA COUR D'ARBITRAGE, LA COUR D'ARBITRAGE NOTIFIE :

– le recours en annulation de la loi du 22 juin 2004 modifiant l'article 140 de la loi relative à l'assurance obligatoire soins de santé et indemnités, coordonnée le 14 juillet 1994, introduit par le Groupement des unions professionnelles belges de médecins spécialistes;

– le recours en annulation de l'article 21 de la loi du 27 décembre 2004 portant des dispositions diverses (modification de l'article 140 de la loi relative à l'assurance obligatoire soins de santé et indemnités), introduit par le Groupement des unions professionnelles belges de médecins spécialistes (n°s 3479 et 3723 du rôle – affaires jointes);

– le recours en annulation du décret de la Région flamande du 17 décembre 2004 portant confirmation des autorisations urbanistiques accordées par le Gouvernement flamand le 12 novembre 2004 en application du décret du 14 décembre 2001 pour quelques permis de bâtir auxquels s'appliquent des raisons obligatoires de grand intérêt public, introduit par la commune de Beveren et autres (n° 3727 du rôle);

– le recours en annulation de l'article 299 de la loi-programme du 27 décembre 2004 (« Disposition interprétative de l'article 12*bis*, § 1er, alinéa 1er, 3°, du Code de la nationalité belge »), introduit par N. Matondo (n° 3737 du rôle).

EN APPLICATION DE L'ARTICLE 77 DE LA LOI SPÉCIALE DU 6 JANVIER 1989 SUR LA COUR D'ARBITRAGE, LA COUR D'ARBITRAGE NOTIFIE :

– les questions préjudicielles relatives à l'article 47, § 6, de la loi du 28 juillet 1992 portant des dispositions fiscales et financières et à l'article 18, 3°, du

van de inkomstenbelastingen 1992, zoals gewijzigd bij artikel 1 van voormelde wet van 28 juli 1992 en voor de wijziging ervan bij het koninklijk besluit van 20 december 1996, gesteld door het Hof van Cassatie en het Hof van Beroep te Antwerpen (nrs. 3680 et 3736 van de rol – samengevoegde zaken);

– de prejudiciële vraag over artikel 2 van de wet van 2 april 2004 houdende de bekrachtiging van de volgende koninklijke besluiten :

a) koninklijk besluit van 15 mei 2003 betreffende de ondernemingsraden en de comités voor preventie en bescherming op het werk;

b) koninklijk besluit van 15 mei 2003 tot vaststelling van de datum van de verkiezingen voor de aanwijzing van de afgevaardigden van het personeel bij de ondernemingsraden en bij de comités voor preventie en bescherming op het werk;

c) koninklijk besluit van 15 mei 2003 tot vaststelling van de berekeningswijze van het gemiddelde van de uitzendkrachten die door een gebruiker worden tewerkgesteld,

gesteld door het Arbeidshof te Antwerpen (nr. 3718 van de rol);

– de prejudiciële vragen betreffende artikel 23, § 4, van de wet van 22 juli 1993 houdende fiscale en financiële bepalingen, gesteld door het Hof van Beroep te Gent (nr. 3724 van de rol);

– de prejudiciële vraag betreffende artikel 43, § 3, van de bij koninklijk besluit van 18 juli 1966 gecoördineerde wetten op het gebruik van de talen in bestuurszaken, gesteld door de Raad van State (nr. 3725 van de rol).

IN UITVOERING VAN ARTIKEL 113 VAN DE BIJZONDERE WET VAN 6 JANUARI 1989 OP HET ARBITRAGEHOF, GEEFT HET ARBITRAGEHOF KENNIS VAN DE VOLGENDE ARRESTEN :

– arrest nr. 112/2005 uitgesproken op 30 juni 2005, inzake :

– het beroep tot vernietiging van artikel 43 van het decreet van de Franse Gemeenschap van 31 maart 2004 betreffende de organisatie van het hoger onderwijs

Code des impôts sur les revenus 1992, tel qu'il a été modifié par l'article 1er de la loi du 28 juillet 1992 précitée et avant sa modification par l'arrêté royal du 20 décembre 1996, posées par la Cour de cassation et la Cour d'appel d'Anvers (n°s 3680 et 3736 du rôle – affaires jointes);

– la question préjudicielle relative à l'article 2 de la loi du 2 avril 2004 portant confirmation des arrêtés royaux suivants :

a) l'arrêté royal du 15 mai 2003 relatif aux conseils d'entreprise et aux comités pour la prévention et la protection au travail;

b) l'arrêté royal du 15 mai 2003 fixant la date des élections pour la désignation des délégués du personnel des conseils d'entreprise et des comités pour la prévention et la protection au travail;

c) l'arrêté royal du 15 mai 2003 déterminant les modalités de calcul de la moyenne des travailleurs intérimaires occupés par un utilisateur,

posée par la Cour du travail d'Anvers (n° 3718 du rôle).

– les questions préjudicielles relatives à l'article 23, § 4, de la loi du 22 juillet 1993 portant des dispositions fiscales et financières, posées par la Cour d'appel de Gand (n° 3724 du rôle);

– la question préjudicielle relative à l'article 43, § 3, des lois sur l'emploi des langues en matière administrative, coordonnées par l'arrêté royal du 18 juillet 1966, posée par le Conseil d'Etat (n° 3725 du rôle).

EN APPLICATION DE L'ARTICLE 113 DE LA LOI SPÉCIALE DU 6 JANVIER 1989 SUR LA COUR D'ARBITRAGE, LA COUR D'ARBITRAGE NOTIFIE LES ARRÊTS SUIVANTS :

– arrêt n° 112/2005 rendu le 30 juin 2005, en cause :

– le recours en annulation de l'article 43 du décret de la Communauté française du 31 mars 2004 définissant l'enseignement supérieur, favorisant son inté-

ter bevordering van de integratie in de Europese ruimte van het hoger onderwijs en betreffende de herfinanciering van de universiteiten, ingesteld door I. Badiu (nr. 3096 van de rol).

– arrest nr. 113/2005 uitgesproken op 30 juni 2005, inzake :

– de prejudiciële vraag betreffende het decreet van het Waalse Gewest van 19 november 1998 tot invoering van een belasting op de automaten in het Waalse Gewest, gesteld door het Hof van Beroep te Luik (nr. 3103 van de rol).

– arrest nr. 114/2005 uitgesproken op 30 juni 2005, inzake :

– de beroepen tot gehele of gedeeltelijke vernietiging van het Vlaamse decreet van 26 maart 2004 « houdende regeling van herstelmaatregelen voor de Vlaamse paardenwedrennen, houdende machtiging aan de Vlaamse regering om mee te werken aan de oprichting van de vereniging zonder winstgevend doel « Vlaamse Federatie voor Paardenwedrennen » en houdende wijziging en opheffing van sommige bepalingen van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen », ingesteld door de n.v. Tiercé franco-belge, de n.v. Derby en de Ministerraad (nrs. 3138, 3140 en 3143 van de rol).

– arrest nr. 115/2005 uitgesproken op 30 juni 2005, inzake :

– de prejudiciële vraag betreffende :

- artikel 19, derde lid, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State,

- de artikelen 81, 104, 199 tot 202, 217 en 728, §§ 1 en 3, eerste en vierde lid, van het Gerechtelijk Wetboek,

gesteld door de Raad van State (nr. 3363 van de rol).

– arrest nr. 116/2005 uitgesproken op 30 juni 2005, inzake :

– de prejudiciële vraag betreffende artikel 324*ter*, § 1, van het Strafwetboek, gesteld door de Correctionele Rechtbank te Namen (nr. 3674 van de rol).

– arrest nr. 117/2005 uitgesproken op 30 juni 2005,

gration à l'espace européen de l'enseignement supérieur et refinançant les universités, introduit par I. Badiu (n° 3096 du rôle).

– arrêt n° 113/2005 rendu le 30 juin 2005, en cause :

– la question préjudicielle relative au décret de la Région wallonne du 19 novembre 1998 instaurant une taxe sur les automates en Région wallonne, posée par la Cour d'appel de Liège (n° 3103 du rôle).

– arrêt n° 114/2005 rendu le 30 juin 2005, en cause :

– les recours en annulation totale ou partielle du décret flamand du 26 mars 2004 « portant des mesures de redressement au profit des courses de chevaux flamandes, autorisant le Gouvernement flamand à contribuer à la création d'une association sans but lucratif « Vlaamse Federatie voor Paardenwedrennen » (Fédération flamande des Courses de Chevaux) et modifiant et abrogeant certaines dispositions du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus », introduits par la s.a. Tiercé franco-belge, la s.a. Derby et le Conseil des ministres (n°s 3138, 3140 et 3143 du rôle).

– arrêt n° 115/2005 rendu le 30 juin 2005, en cause :

– la question préjudicielle relative :

- à l'article 19, alinéa 3, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat,

- aux articles 81, 104, 199 à 202, 217 et 728, §§ 1er et 3, alinéas 1er et 4, du Code judiciaire,

posée par le Conseil d'Etat (n° 3363 du rôle).

– arrêt n° 116/2005 rendu le 30 juin 2005, en cause :

– la question préjudicielle relative à l'article 324*ter*, § 1er, du Code pénal, posée par le Tribunal correctionnel de Namur (n° 3674 du rôle).

– arrêt n° 117/2005 rendu le 30 juin 2005, en cause :

inzake :

– de prejudiciële vraag over artikel 77*bis*, § 1*bis*, van de wet van 15 december 1980 betreffende de toegang tot het grondgebied, het verblijf, de vestiging en de verwijdering van vreemdelingen, gesteld door de Correctionele Rechtbank te Luik (nr. 3679 van de rol).

– arrest nr. 118/2005 uitgesproken op 30 juin 2005, inzake :

– de prejudiciële vragen over artikel 1455 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992 en de artikelen 2 en 3 van de wet van 17 november 1998 « tot wijziging van artikel 1451 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992, betreffende de belastingvermindering voor afbetalingen van hypotheekleningen », gesteld door de Rechtbank van eerste aanleg te Luik (nr. 2984 van de rol).

– arrest nr. 119/2005 uitgesproken op 6 juli 2005, inzake :

– de prejudiciële vraag over artikel 180, derde lid, van de gemeentewet van 30 maart 1836, zoals ze werd aangevuld bij de wet van 11 februari 1986 op de gemeentepolitie, gesteld door de Raad van State (nr. 3055 van de rol).

– arrest nr. 120/2005 uitgesproken op 6 juli 2005, inzake :

– het beroep tot vernietiging van artikel 6 van het decreet van het Vlaamse Gewest van 13 februari 2004 houdende maatregelen tot behoud van erfgoedlandschappen, ingesteld door de v.z.w. Vlaams Overleg voor Ruimtelijke Ordening en Huisvesting en de v.z.w. Landelijk Vlaanderen, vereniging van Bos-, Land- en Natuureigenaars (nr. 3079 van de rol).

– arrest nr. 121/2005 uitgesproken op 6 juli 2005, inzake :

– de prejudiciële vraag betreffende artikel 12*bis*, § 4, derde lid, van het Wetboek van de Belgische nationaliteit, gesteld door het Hof van Beroep te Brussel (nr. 3095 van de rol).

– arrest nr. 122/2005 uitgesproken op 6 juli 2005, inzake :

– het beroep tot vernietiging van artikel 78 van het de-

– la question préjudicielle relative à l'article 77*bis*, § 1er*bis*, de la loi du 15 décembre 1980 sur l'accès au territoire, le séjour, l'établissement et l'éloignement des étrangers, posée par le Tribunal correctionnel de Liège (n° 3679 du rôle).

– arrêt n° 118/2005 rendu le 30 juin 2005, en cause :

– les questions préjudicielles relatives à l'article 1455 du Code des impôts sur les revenus 1992 et aux articles 2 et 3 de la loi du 17 novembre 1998 « modifiant l'article 1451 du Code des impôts sur les revenus 1992, en ce qui concerne les réductions d'impôt en matière de remboursements d'emprunts hypothécaires », posées par le Tribunal de première instance de Liège (n° 2984 du rôle).

– arrêt n° 119/2005 rendu le 6 juillet 2005, en cause :

– la question préjudicielle relative à l'article 180, alinéa 3, de la loi communale du 30 mars 1836, telle qu'elle a été complétée par la loi du 11 février 1986 sur la police communale, posée par le Conseil d'Etat (n° 3055 du rôle).

– arrêt n° 120/2005 rendu le 6 juillet 2005, en cause :

– le recours en annulation de l'article 6 du décret de la Région flamande du 13 février 2004 portant des mesures de préservation de paysages patrimoniaux, introduit par l'a.s.b.l. Vlaams Overleg voor Ruimtelijke Ordening en Huisvesting et l'a.s.b.l. Landelijk Vlaanderen, vereniging van Bos-, Land- en Natuureigenaars (n° 3079 du rôle).

– arrêt n° 121/2005 rendu le 6 juillet 2005, en cause :

– la question préjudicielle relative à l'article 12*bis*, § 4, alinéa 3, du Code de la nationalité belge, posée par la Cour d'appel de Bruxelles (n° 3095 du rôle).

– arrêt n° 122/2005 rendu le 6 juillet 2005, en cause :

– le recours en annulation de l'article 78 du décret de

creet van de Franse Gemeenschap van 3 maart 2004 houdende verschillende dringende maatregelen inzake niet verplicht onderwijs, ingesteld door J. Aron (nr. 3101 van de rol).

– arrest nr. 123/2005 uitgesproken op 6 juli 2005, inzake :

– de prejudiciële vraag over de artikelen 53 en 89 van de wet van 3 februari 2003 houdende diverse wijzigingen aan de wetgeving betreffende de pensioenen van de openbare sector, gesteld door de Rechtbank van eerste aanleg te Brussel (nr. 3135 van de rol).

la Communauté française du 3 mars 2004 portant diverses mesures urgentes en matière d'enseignement non obligatoire, introduit par J. Aron (n° 3101 du rôle).

– arrêt n° 123/2005 rendu le 6 juillet 2005, en cause :

– la question préjudicielle concernant les articles 53 et 89 de la loi du 3 février 2003 apportant diverses modifications à la législation relative aux pensions du secteur public, posée par le Tribunal de première instance de Bruxelles (n° 3135 du rôle).

AANWEZIGHEDEN IN DE COMMISSIES

Commissie voor de financiën, begroting, openbaar ambt, externe betrekkingen en algemene zaken

7 juli 2005

Aanwezig

Vaste leden

Mevr. Isabelle Emmery, mevr. Julie Fiszman, mevr. Anne-Sylvie Mouzon, de heer Eric Tomas.
De heren Serge de Patoul, Didier Gosuin.
De heren Denis Grimberghs, Joël Riguelle.
De heer Walter Vandenbossche.
Mevr. Marie-Paule Quix.

Plaatsvervangers

De heer Ahmed El Ktibi.
Mevr. Nathalie Gilson.
De heer Josy Dubié.

Ander lid

De heer André du Bus de Warnaffe.

Verontschuldigd

De heren Eric André, Christos Doulkeridis, Frederic Erens, Jacques Simonet, Rudi Vervoort.

PRÉSENCES EN COMMISSION

Commission des finances, du budget, de la fonction publique, des relations extérieures et des affaires générales

7 juillet 2005

Présents

Membres effectifs

Mmes Isabelle Emmery, Julie Fiszman, Anne-Sylvie Mouzon, M. Eric Tomas.
MM. Serge de Patoul, Didier Gosuin.
MM. Denis Grimberghs, Joël Riguelle.
M. Walter Vandenbossche.
Mme Marie-Paule Quix.

Membres suppléants

M. Ahmed El Ktibi.
Mme Nathalie Gilson.
M. Josy Dubié.

Autre membre

M. André du Bus de Warnaffe.

Excusés

MM. Eric André, Christos Doulkeridis, Frederic Erens, Jacques Simonet, Rudi Vervoort.

Commissie voor leefmilieu, natuurbehoud, waterbeleid en energie

7 juli 2005

Aanwezig

Vaste leden

De heren Mohammadi Chahid, Emin Özkara, Joseph Parmentier, mevr. Carine Vyghen.
Mevr. Françoise Bertieaux, mevr. Caroline Persoons, mevr. Jacqueline Rousseaux.
De heren Stéphane de Lobkowicz, André du Bus de Warnaffe.
De heer Yaron Pesztat.
Mevr. Els Ampe.
Mevr. Marie-Paule Quix.

Plaatsvervangers

Mevr. Véronique Jamoulle (ter vervanging van mevr. Olivia P'Tito).
Mevr. Nathalie Gilson (ter vervanging van de heer Alain Destexhe).

Verontschuldigd

De heer Alain Destexhe, mevr. Olivia P'Tito.

Afwezig

Mevr. Valérie Seyns.

Commission de l'environnement, de la conservation de la nature, de la politique de l'eau et de l'énergie

7 juillet 2005

Présents

Membres effectifs

MM. Mohammadi Chahid, Emin Özkara, Joseph Parmentier, Mme Carine Vyghen.
Mmes Françoise Bertieaux, Caroline Persoons, Jacqueline Rousseaux.
MM. Stéphane de Lobkowicz, André du Bus de Warnaffe.
M. Yaron Pesztat.
Mme Els Ampe.
Mme Marie-Paule Quix.

Membres suppléants

Mme Véronique Jamoulle (en remplacement de Mme Olivia P'Tito).
Mme Nathalie Gilson (en remplacement de M. Alain Destexhe).

Excusés

M. Alain Destexhe, Mme Olivia P'Tito.

Absente

Mme Valérie Seyns.

Commissie voor leefmilieu, natuurbehoud, waterbeleid en energie

12 juli 2005

Aanwezig

Vaste leden

De heren Mohammadi Chahid, Emin Özkara, Joseph Parmentier, mevr. Carine Vyghen.
De heer Stéphane de Lobkowicz.
De heer Yaron Pesztat.
Mevr. Els Ampe.
Mevr. Marie-Paule Quix.

Plaatsvervangers

Mevr. Viviane Teitelbaum.
Mevr. Céline Fremault, de heer Bertin Mampaka Mankamba.
De heer Alain Daems.

Ander lid

De heer Erland Pison.

Verontschuldigd

Mevr. Jacqueline Rousseaux, mevr. Valérie Seyns, de heer Jacques Simonet.

Afwezig

Mevr. Olivia P'Tito, mevr. Françoise Bertieaux, de heer Alain Destexhe, mevr. Caroline Persoons, de heer André du Bus de Warnaffe.

Commission de l'environnement, de la conservation de la nature, de la politique de l'eau et de l'énergie

12 juillet 2005

Présents

Membres effectifs

MM. Mohammadi Chahid, Emin Özkara, Joseph Parmentier, Mme Carine Vyghen.
M. Stéphane de Lobkowicz.
M. Yaron Pesztat.
Mme Els Ampe.
Mme Marie-Paule Quix.

Membres suppléants

Mme Viviane Teitelbaum.
Mme Céline Fremault, M. Bertin Mampaka Mankamba.
M. Alain Daems.

Autre membre

M. Erland Pison.

Excusés

Mmes Jacqueline Rousseaux, Valérie Seyns, M. Jacques Simonet.

Absents

Mmes Olivia P'Tito, Françoise Bertieaux, M. Alain Destexhe, Mme Caroline Persoons, M. André du Bus de Warnaffe.

Commissie voor de huisvesting en stadsvernieuwing

12 juli 2005

Aanwezig

Vaste leden

De heer Mohammadi Chahid, mevr. Nadia El Yousfi, mevr. Isabelle Emmery.
Mevr. Souad Razzouk.
De heer Bertin Mampaka Mankamba.
De heer Erland Pison.
Mevr. Carla Dejonghe.
De heer Fouad Ahidar.

Plaatsvervanger

Mevr. Brigitte De Pauw.

Ander lid

Mevr. Danielle Caron.

Verontschuldigd

Mevr. Nathalie Gilson, mevr. Michèle Hasquin-Nahum.

Afwezig

De heer Mohamed Azzouzi, mevr. Michèle Carthé, de heren Olivier de Clippele, Vincent De Wolf, mevr. Céline Fremault, de heer Alain Daems.

Commission du logement et de la rénovation urbaine

12 juillet 2005

Présents

Membres effectifs

M. Mohammadi Chahid, Mmes Nadia El Yousfi, Isabelle Emmery.
Mme Souad Razzouk.
M. Bertin Mampaka Mankamba.
M. Erland Pison.
Mme Carla Dejonghe.
M. Fouad Ahidar.

Membre suppléant

Mme Brigitte De Pauw.

Autre membre

Mme Danielle Caron.

Excusées

Mmes Nathalie Gilson, Michèle Hasquin-Nahum.

Absents

M. Mohamed Azzouzi, Mme Michèle Carthé, MM. Olivier de Clippele, Vincent De Wolf, Mme Céline Fremault, M. Alain Daems.

Commissie voor de infrastructuur, belast met openbare werken en verkeerswezen

13 juli 2005

Aanwezig

Vaste leden

De heren Rachid Madrane, Emin Özkara, Joseph Parmentier, Mahfoudh Romdhani.
De heer Hervé Doyen.
Mevr. Céline Delforge.
Mevr. Carla Dejonghe.

Plaatsvervanger

Mevr. Françoise Schepmans.

Andere leden

Mevr. Sfia Bouarfa, mevr. Danielle Caron, de heer Bernard Clerfayt, mevr. Julie de Groote, de heren Joël Riguelle, Jacques Simonet, mevr. Carine Vyghen.

Verontschuldigd

De heer Willy Decourty, mevr. Brigitte De Pauw, de heer Willem Draps.

Afwezig

De heer Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp, mevr. Martine Payfa, de heren François Roelants du Vivier, Denis Grimberghs, Johan Demol.

Commission de l'infrastructure, chargée des travaux publics et des communications

13 juillet 2005

Présents

Membres effectifs

MM. Rachid Madrane, Emin Özkara, Joseph Parmentier, Mahfoudh Romdhani.
M. Hervé Doyen.
Mme Céline Delforge.
Mme Carla Dejonghe.

Membre suppléant

Mme Françoise Schepmans.

Autres membres

Mmes Sfia Bouarfa, Danielle Caron, M. Bernard Clerfayt, Mme Julie de Groote, MM. Joël Riguelle, Jacques Simonet, Mme Carine Vyghen.

Excusés

M. Willy Decourty, Mme Brigitte De Pauw, M. Willem Draps.

Absents

M. Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp, Mme Martine Payfa, MM. François Roelants du Vivier, Denis Grimberghs, Johan Demol.

Commissie voor de economische zaken, belast met het economisch beleid, het werkgelegenheidsbeleid en het wetenschappelijk onderzoek

13 juli 2005

Aanwezig

Vaste leden

Mevr. Sfia Bouarfa, mevr. Julie Fiszman, de heren Mohamed Lahlali, Alain Leduc.
De heer Alain Zenner.
Mevr. Julie de Groote, mevr. Fatima Moussaoui.
De heer Alain Daems.
De heer Jos Van Assche.
Mevr. Brigitte De Pauw.
De heer Jan Béghin.

Plaatsvervangers

Mevr. Carine Vyghen.
Mevr. Jacqueline Rousseaux, mevr. Françoise Schepmans.
Mevr. Els Ampe.

Andere leden

Mevr. Danielle Caron, mevr. Céline Fremault, de heer René Coppens.

Verontschuldigd

Mevr. Olivia P'Tito.

Afwezig

De heren Serge de Patoul, Didier Gosuin, mevr. Marion Lemesre.

Commission des affaires économiques, chargée de la politique économique, de la politique de l'emploi et de la recherche scientifique

13 juillet 2005

Présents

Membres effectifs

Mmes Sfia Bouarfa, Julie Fiszman, MM. Mohamed Lahlali, Alain Leduc.
M. Alain Zenner.
Mmes Julie de Groote, Fatima Moussaoui.
M. Alain Daems.
M. Jos Van Assche.
Mme Brigitte De Pauw.
M. Jan Béghin.

Membres suppléants

Mme Carine Vyghen.
Mmes Jacqueline Rousseaux, Françoise Schepmans.
Mme Els Ampe.

Autres membres

Mmes Danielle Caron, Céline Fremault, M. René Coppens.

Excusée

Mme Olivia P'Tito.

Absents

MM. Serge de Patoul, Didier Gosuin, Mme Marion Lemesre.

Commissie voor binnenlandse zaken, belast met de lokale besturen en de agglomeratiebevoegdheden

14 juli 2005

Aanwezig

Vaste leden

De heer Ahmed El Ktibi.
De heren Serge de Patoul, Philippe Pivin.
De heer Hervé Doyen.
De heer Josy Dubié.
De heer Fouad Ahidar.

Plaatsvervangers

De heer Mahfoudh Romdhani.
Mevr. Marion Lemesre, de heer Jacques Simonet.
De heer Joël Riguelle.

Andere leden

Mevr. Nathalie Gilson, mevr. Marie-Paule Quix, mevr. Jacqueline Rousseaux, mevr. Fatiha Saïdi, de heer Walter Vandenbossche.

Verontschuldigd

De heren René Coppens, Didier Gosuin, Dominiek Lootens-Stael.

Afwezig

De heer Mohamed Daïf, mevr. Amina Derbaki Sbaï, de heren Bea Diallo, Rudi Vervoort, mevr. Martine Payfa, mevr. Françoise Schepmans, de heer Francis Delpérée.

Commission des affaires intérieures, chargée des pouvoirs locaux et des compétences d'agglomération

14 juillet 2005

Présents

Membres effectifs

M. Ahmed El Ktibi.
MM. Serge de Patoul, Philippe Pivin.
M. Hervé Doyen.
M. Josy Dubié.
M. Fouad Ahidar.

Membres suppléants

M. Mahfoudh Romdhani.
Mme Marion Lemesre, M. Jacques Simonet.
M. Joël Riguelle.

Autres membres

Mmes Nathalie Gilson, Marie-Paule Quix, Jacqueline Rousseaux, Fatiha Saïdi, M. Walter Vandenbossche.

Excusés

MM. René Coppens, Didier Gosuin, Dominiek Lootens-Stael.

Absents

M. Mohamed Daïf, Mme Amina Derbaki Sbaï, MM. Bea Diallo, Rudi Vervoort, Mmes Martine Payfa, Françoise Schepmans, M. Francis Delpérée.

Commissie voor de financiën, begroting, openbaar ambt, externe betrekkingen en algemene zaken

14 juli 2005

Aanwezig

Vaste leden

Mevr. Julie Fiszman, mevr. Anne-Sylvie Mouzon, de heer Eric Tomas.
De heer Jacques Simonet.
De heer Joël Riguelle.
De heer Walter Vandenbossche.
Mevr. Marie-Paule Quix.

Andere leden

De heer Willem Draps, mevr. Jacqueline Rousseaux.

Verontschuldigd

De heren Frederic Erens, Didier Gosuin.

Afwezig

Mevr. Isabelle Emmery, de heren Rudi Vervoort, Eric André, Serge de Patoul, Denis Grimberghs, Christos Doulkeridis.

Commission des finances, du budget, de la fonction publique, des relations extérieures et des affaires générales

14 juillet 2005

Présents

Membres effectifs

Mmes Julie Fiszman, Anne-Sylvie Mouzon, M. Eric Tomas.
M. Jacques Simonet.
M. Joël Riguelle.
M. Walter Vandenbossche.
Mme Marie-Paule Quix.

Autres membres

M. Willem Draps, Mme Jacqueline Rousseaux.

Excusés

MM. Frederic Erens, Didier Gosuin.

Absents

Mme Isabelle Emmery, MM. Rudi Vervoort, Eric André, Serge de Patoul, Denis Grimberghs, Christos Doulkeridis.

Commissie voor de ruimtelijke ordening, de stedenbouw en het grondbeleid

14 juli 2005

Aanwezig

Vaste leden

Mevr. Fatiha Saïdi.
Mevr. Nathalie Gilson, mevr. Viviane Teitelbaum.
De heer Joël Riguelle.
De heer Erland Pison.
Mevr. Els Ampe.
De heer Jos Chabert.

Plaatsvervanger

De heer Jacques Simonet.

Andere leden

De heren André du Bus de Warnaffe, Walter Vandenbossche.

Afwezig

De heren Mohamed Azzouzi, Willy Decourty, mevr. Véronique Jamoulle, de heren Mohamed Lahlali, Bernard Clerfayt, mevr. Isabelle Molenberg, mevr. Céline Fremault, de heer Yaron Pesztat.

Commission de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et de la politique foncière

14 juillet 2005

Présents

Membres effectifs

Mme Fatiha Saïdi.
Mmes Nathalie Gilson, Viviane Teitelbaum.
M. Joël Riguelle.
M. Erland Pison.
Mme Els Ampe.
M. Jos Chabert.

Membre suppléant

M. Jacques Simonet.

Autres membres

MM. André du Bus de Warnaffe, Walter Vandenbossche.

Absents

MM. Mohamed Azzouzi, Willy Decourty, Mme Véronique Jamoulle, MM. Mohamed Lahlali, Bernard Clerfayt, Mmes Isabelle Molenberg, Céline Fremault, M. Yaron Pesztat.

0705/2147
I.P.M. COLOR PRINTING
☎02/218.68.00