



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

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

—
Compte rendu intégral

—
Integraal verslag

—
**Séance plénière du
VENDREDI 18 JANVIER 2008**

—
**Plenaire vergadering van
VRIJDAG 18 JANUARI 2008**

(Séance du matin)

(Ochtendvergadering)

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.

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.

SOMMAIRE**INHOUD**

EXCUSÉS	11	VERONTSCHULDIGD	11
HOMMAGE	11	EERBETOON	11
HOMMAGE	14	EERBETOON	14
INSTALLATION ET PRESTATION DE SERMENT DE DEUX NOUVEAUX MEMBRES DU PARLEMENT	14	INSTALLATIE EN EEDAFLEGGING VAN TWEE NIEUWE LEDEN VAN HET PARLEMENT	14
ADMISSION DE MME ANNE SWAELENS EN QUALITE DE MEMBRE DU PARLEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE, EN REMPLACEMENT DE MME CARINE VYGHEN, DÉCÉDÉE	14	TOELATING VAN MEVROUW ANNE SWAELENS ALS LID VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT, TER VERVANGING VAN MEVROUW CARINE VYGHEN, OVERLEDEN.	14
ADMISSION DE M. PATRICK SESSLER EN QUALITE DE MEMBRE DU PARLEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE, EN REM- PLACEMENT DE M. GUY HANCE, DÉCÉDÉ	15	TOELATING VAN DE HEER PATRICK SESSLER ALS LID VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT, TER VERVANGING VAN DE HEER GUY HANCE, OVERLEDEN.	15
MODIFICATION DE LA COMPOSITION D'UN GROUPE POLITIQUE NON RECONNU	16	WIJZIGING VAN DE SAMENSTELLING VAN EEN NIET ERKENDE POLITIEKE FRACTIE	16
MODIFICATION DE L'ORDRE DES TRAVAUX	17	WIJZIGING VAN DE REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN	17
COMMUNICATIONS FAITES AU PARLEMENT	18	MEDEDELINGEN AAN HET PARLEMENT	18
- Cour Constitutionnelle		- Grondwettelijk Hof	
PROJETS D'ORDONNANCE	18	ONTWERPEN VAN ORDONNANTIE	18
- Dépôt		- Indiening	

QUESTIONS ÉCRITES AUXQUELLES IL N'A PAS ÉTÉ RÉPONDU	19	SCHRIFTELIJKE VRAGEN WAAROP NOG NIET WERD GEANTWOORD	19
MOTION	19	MOTIE	19
PROPOSITIONS D'ORDONNANCE ET DE RÉOLUTION	20	VOORSTELLEN VAN ORDONNANTIE EN VAN RESOLUTIE	20
- Prises en consideration		- Inoverwegingnemeningen	
- Renvoi en commission		- Verzending naar een commissie	
PROJETS D'ORDONNANCE	20	ONTWERPEN VAN ORDONNANTIE	20
- projet d'ordonnance modifiant l'ordonnance organique du 23 février 2006 portant les dispositions applicables au budget, à la comptabilité et au contrôle (nos A-433/1 et 2 - 2007/2008).		- ontwerp van ordonnantie houdende wijziging van de organieke ordonnantie van 23 februari 2006 houdende de bepalingen die van toepassing zijn op de begroting, de boekhouding en de controle (nrs A-433/1 en 2 - 2007/2008).	
<i>Discussion générale – Orateurs : M. Joël Riguelle, rapporteur, Mme Françoise Dupuis, secrétaire d'Etat.</i>	21	<i>Algemene bespreking – Sprekers : de heer Joël Riguelle, rapporteur, mevrouw Françoise Dupuis, staatssecretaris.</i>	21
<i>Discussion des articles</i>	23	<i>Artikelsgewijze bespreking</i>	23
- projet d'ordonnance portant approbation à l'accord de coopération entre l'Autorité Fédérale, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif à la mise en oeuvre de certaines dispositions du protocole de Kyoto, conclu à Bruxelles le 19 février 2007 (nos A-414/1 et 2 - 2006/2007) ;	23	- ontwerp van ordonnantie houdende goedkeuring van het samenwerkingsakkoord tussen de Federale Overheid, het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest inzake de uitvoering van sommige bepalingen van het Protocol van Kyoto, afgesloten te Brussel op 19 februari 2007 (nrs A-414/1 en 2 - 2006/2007)	23
- projet d'ordonnance établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre et relatif aux mécanismes de flexibilité du protocole de Kyoto (nos A-415/1 et 2 - 2006/2007).	23	- ontwerp van ordonnantie tot vaststelling van een regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten en met betrekking tot de flexibiliteitsmechanismen van het Protocol van Kyoto (nrs A-415/1 en 2 - 2006/2007).	23

<i>Discussion générale conjointe – Orateurs :</i>	24	<i>Samengevoegde algemene bespreking – Sprekers :</i>	24
Mme Magda De Galan , rapporteuse, M. Yaron Pesztat , Mme Caroline Persoons , Mme Evelyne Huytebroeck , ministre.		mevrouw Magda De Galan , rapporteur, de heer Yaron Pesztat , mevrouw Caroline Persoons , mevrouw Evelyne Huytebroeck , minister.	
<i>Discussion des articles</i>	28	<i>Artikelsgewijze bespreking</i>	28
INTERPELLATIONS	29	INTERPELLATIES	29
- de M. Serge de Patoul	29	- van de heer Serge de Patoul	29
à M. Guy Vanhengel, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles- Capitale, chargé des Finances, du Budget, de la Fonction publique et des Relations extérieures,		tot de heer Guy Vanhengel, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt en Externe Betrekkingen,	
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles- Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
et 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,		en tot mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Leefmilieu, Energie en Waterbeleid,	
concernant "l'instauration d'un péage urbain".		betreffende "de invoering van stadstol".	
Interpellation jointe de mme Françoise Schepmans,	30	Toegevoegde interpellatie van mevrouw Françoise Schepmans,	30.
concernant "la diminution de la pollution en ville par un projet de péage urbain".		betreffende "de vermindering van de vervuiling van de stad door een project van stadstol".	
Interpellation jointe de M. André du Bus de Warnaffe,	30	Toegevoegde interpellatie van de heer André du Bus de Warnaffe,	30
concernant "le péage urbain et l'écofiscalité".		betreffende "de stadstol en de ecofiscaliteit".	
<i>Discussion conjointe – Orateurs :</i>	38	<i>Samengevoegde bespreking – Sprekers :</i>	38
Mme Julie Fizman , Mme Marie-Paule Quix , Mme Céline Delforge , M. Johan Demol , Mme		mevrouw Julie Fizman , mevrouw Marie-Paule Quix , mevrouw Céline	

Els Ampe, Mme Olivia P'tito, Mme Evelyne Huytebroeck, ministre, M. André du Bus de Warnaffe, M. Serge de Patoul.

Delforge, de heer Johan Demol, mevrouw Els Ampe, mevrouw Olivia P'tito, mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister, de heer André du Bus de Warnaffe, de heer Serge de Patoul.

QUESTIONS ORALES

72

MONDELINGE VRAGEN

72

- de M. Didier Gosuin

73

- van de heer Didier Gosuin

73

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,

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,

concernant "le défaut de suivi des incidences notables sur l'environnement du plan régional de développement".

betreffende "het gebrek aan follow-up van de belangrijke gevolgen voor het milieu van het gewestelijk ontwikkelingsplan".

- de M. Didier Gosuin

73

- van de heer Didier Gosuin

73

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,

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,

concernant "le bilan traduisant un report systématique de quasi tous les schémas directeurs lancés jusqu'à présent - impact sur les coûts de réalisation des études".

betreffende "het systematisch uitstel van bijna richtschema's die tot nu toe zijn opgestart - gevolgen voor de kosten van de studies".

- de M. Didier Gosuin

73

- van de heer Didier Gosuin

73

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

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

publique et de la Coopération au développement,	74	Ontwikkelingssamenwerking,	74
concernant "le traitement des questions liées aux voies de chemin de fer dans la zone levier Gare de l'Ouest".		betreffende "de behandeling van de vraagstukken in verband met de spoorwegen in de hefboomzone Weststation".	
- de M. Didier Gosuin	74	- van de heer Didier Gosuin	74
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,		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,	
concernant "la couverture d'une partie de la petite ceinture et l'introduction de logements dans la zone levier Botanique".		betreffende "de overdekking van een gedeelte van de kleine ring en de invoering van huisvesting in de hefboomzone Kruidtuin".	
- de M. Didier Gosuin	74	- van de heer Didier Gosuin	74
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,		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,	
concernant "l'impact négatif pour les finances communales de la présence d'institutions européennes et internationales".		betreffende "de negatieve gevolgen van de aanwezigheid van Europese en internationale instellingen voor de gemeentefinanciën".	
- de M. Didier Gosuin	75	- van de heer Didier Gosuin	75
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,		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,	

<p>concernant "la prolifération du quartier 'Manhattan' en cas d'application du plan de développement international".</p>		<p>betreffende "de uitbreiding van de Manhattanwijk in geval van toepassing van het internationaal ontwikkelingsplan".</p>	
<p>- de M. Didier Gosuin</p>	75	<p>- van de heer Didier Gosuin</p>	75
<p>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,</p>		<p>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,</p>	
<p>concernant "le défaut d'enquête publique pour l'élaboration du plan de développement international et la limitation des consultations à des opérateurs immobiliers intéressés".</p>		<p>betreffende "het feit dat er geen openbaar onderzoek is uitgevoerd voor de uitwerking van het internationaal ontwikkelingsplan en het feit dat alleen de belanghebbende vastgoedoperatoren om advies zijn gevraagd".</p>	
<p>- de M. Didier Gosuin</p>	76	<p>- van de heer Didier Gosuin</p>	76
<p>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,</p>		<p>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,</p>	
<p>concernant "les centrales d'achat entre différentes communes et la centralisation des marchés d'énergie entre communes".</p>		<p>betreffende "de aankoopcentrales voor verschillende gemeenten en de centralisatie van de overheidsopdrachten voor energielevering van de gemeenten".</p>	
<p>- de M. Didier Gosuin</p>	76	<p>- van de heer Didier Gosuin</p>	76
<p>à M. Benoît Cerexhe, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Emploi, de l'Économie, de la Recherche scientifique et de la Lutte contre l'incendie et l'Aide médicale urgente,</p>		<p>aan de heer Benoît Cerexhe, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Tewerkstelling, Economie, Wetenschappelijk Onderzoek, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp,</p>	
<p>concernant "l'absence de communication aux demandeurs d'emploi des offres d'emploi transmises par le VDAB à</p>		<p>betreffende "het niet mededelen van de werkaanbiedingen die de VDAB aan de BGDA meldt aan de werkzoekenden".</p>	

l'ORBEM".			
- de M. Didier Gosuin	77	- van de heer Didier Gosuin	77
à M. Benoît Cerexhe, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Emploi, de l'Économie, de la Recherche scientifique et de la Lutte contre l'incendie et l'Aide médicale urgente,		aan de heer Benoît Cerexhe, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Tewerkstelling, Economie, Wetenschappelijk Onderzoek, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp,	
concernant "la formation et l'évaluation d'un contractuel pour assurer la gestion quotidienne de l'IRSIB".		betreffende "de opleiding en de evaluatie van een personeelslid met arbeidsovereenkomst voor het dagelijks beheer van het IWOIB".	
- de M. Didier Gosuin	77	- van de heer Didier Gosuin	77
à M. Benoît Cerexhe, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Emploi, de l'Économie, de la Recherche scientifique et de la Lutte contre l'incendie et l'Aide médicale urgente,		aan de heer Benoît Cerexhe, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Tewerkstelling, Economie, Wetenschappelijk Onderzoek, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp,	
concernant "l'application par la SRIB des règles du code belge de gouvernance d'entreprises en ce qui concerne la formation".		betreffende "de toepassing door de GIMB van de Belgische Corporate Governance Code".	
- de M. Didier Gosuin	77	- van de heer Didier Gosuin	77
à Mme Françoise Dupuis, secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée du Logement et de l'Urbanisme,		aan mevrouw Françoise Dupuis, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Huisvesting en Stedenbouw,	
concernant "les conditions des prêts à octroyer aux opérateurs immobiliers sur la base du fonds 'droit de gestion publique'".		betreffende "de voorwaarden van de leningen aan de vastgoedoperatoren op basis van het fonds 'openbaar beheersrecht'".	
- de M. Didier Gosuin	78	- van de heer Didier Gosuin	78
à Mme Françoise Dupuis, secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée du Logement et de l'Urbanisme,		aan mevrouw Françoise Dupuis, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Huisvesting en Stedenbouw,	
concernant "la difficulté du contrôle de		betreffende "de moeilijkheid om controle	

l'exécution des permis d'urbanisme".		uit te oefenen op de uitvoering van de stedenbouwkundige vergunningen".	
- de Mme Valérie Seyns	78	- van mevrouw Valérie Seyns	78
à M. Emir Kir, secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Propreté publique et des Monuments et Sites,		aan de heer Emir Kir, staatssecretaris voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Openbare Netheid en Monumenten en Landschappen,	
concernant "le parc automobile de Bruxelles-Propreté".		betreffende "het wagenpark van Net-Brussel".	
- de M. Didier Gosuin	79	- van de heer Didier Gosuin	79
à M. Emir Kir, secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Propreté publique et des Monuments et Sites,		aan de heer Emir Kir, staatssecretaris voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Openbare Netheid en Monumenten en Landschappen,	
concernant "l'absence de couverture par la Région du déficit subi par la filiale de l'Agence Bruxelles Propreté, la S.A. Centre de tri, pour la mise en place du site régional temporaire d'abattage de moutons".		betreffende "geen dekking door het gewest van het verlies van het agentschap Net Brussel en de N.V. Sorteercentrum ten gevolge van de inrichting van de tijdelijke slachtinrichting voor schapen".	
- de M. Didier Gosuin	79	- van de heer Didier Gosuin	79
à M. Emir Kir, secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Propreté publique et des Monuments et Sites,		aan de heer Emir Kir, staatssecretaris voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Openbare Netheid en Monumenten en Landschappen,	
concernant "l'absence de réalisation de plusieurs prescriptions du plan déchets".		betreffende "het niet-uitvoeren van verschillende voorschriften van het afvalplan".	
- de M. André du Bus de Warnaffe	79	- van de heer André du Bus de Warnaffe	79
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,		aan mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Leefmilieu, Energie en Waterbeleid,	
concernant "les inondations de 2005 et l'indemnisation des victimes".		betreffende "de overstromingen van 2005 en de vergoeding van de slachtoffers".	

PRÉSIDENCE : M. ERIC TOMAS, PRÉSIDENT.
VOORZITTERSCHAP: DE HEER ERIC TOMAS, VOORZITTER.

- La séance est ouverte à 9h34.

M. le président.- Je déclare ouverte la séance plénière du parlement de la Région de Bruxelles-Capitale du vendredi 18 janvier 2008.

EXCUSÉS

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

- Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat ;
- Mme Céline Fremault ;
- M. Alain Destexhe, M. Paul Galand ; Mme Véronique Jamoulle, en mission à l'étranger ;
- M. Hervé Doyen ;
- M. Ahmed El Ktibi, en mission à l'étranger ;
- M. Dominiek Lootens-Stael.

HOMMAGE

M. le président.- Veuillez vous lever, je vous prie.

Le 28 décembre 2007, notre collègue Carine Vyghen est décédée dans sa cinquantième année. Au nom du parlement, j'ai présenté mes plus sincères condoléances à son mari et à ses deux

- De vergadering wordt geopend om 9.34 uur.

De voorzitter.- Ik verklaar de plenaire vergadering van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement van vrijdag 18 januari 2008 geopend.

VERONTSCHULDIGD

De voorzitter.- Verontschuldigen zich voor hun afwezigheid:

- mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris;
- mevrouw Céline Fremault;
- de heer Alain Destexhe, de heer Paul Galand, mevrouw Véronique Jamoulle; op missie in het buitenland;
- de heer Hervé Doyen;
- de heer Ahmed El Ktibi, op missie in het buitenland.
- de heer Dominiek Lootens-Stael.

EERBETOON

De voorzitter *(in het Frans).*- *Mag ik u vragen om op te staan.*

Op 28 december 2007 is mevrouw Carine Vyghen op 49-jarige leeftijd overleden. Namens het parlement heb ik mijn innige deelneming betuigd

filles.

Militante engagée, lors de ses études de journalisme et communication sociale à l'Université libre de Bruxelles, Carine Vyghen faisait déjà partie du Cercle du libre examen.

Femme de terrain, très présente auprès des habitants, des associations, elle a entamé sa carrière politique au niveau local à partir du 1^{er} janvier 1989 comme conseillère communale socialiste à la Ville de Bruxelles. De 1994 à 2006, elle a fait partie du collège de la Ville où elle a exercé différentes compétences, dont les Affaires sociales en continu pendant deux législatures. Elle a trouvé les moyens pour financer de très nombreux programmes de lutte contre l'exclusion sociale (Maison de la Solidarité, le développement du volet social des contrats de quartier, le développement des centres de contact, etc.). En 2001, elle fut d'ailleurs nommée femme politique bruxelloise de l'année pour ses actions sociales.

Elle a été élue députée bruxelloise sur la liste PS en 2004. En cette qualité, elle s'est surtout intéressée à une série de matières de proximité telles que la propreté, les affaires sociales, la politique de l'emploi, le logement, les transports en commun. Elle a continué à défendre les intérêts des habitants de Neder-over-Heembeek, s'inquiétant notamment des nuisances sonores auxquelles ils sont exposés.

D'octobre 2004 à mi-mai 2006, elle a présidé la commission des Affaires sociales de l'Assemblée réunie de la Commission communautaire commune.

Aux élections communales d'octobre 2006, Carine Vyghen a été réélue conseillère communale sur la liste "Renouveau bruxellois", et a ensuite rejoint le groupe MR de notre parlement bruxellois, où elle a continué son action et a confirmé ses engagements sociaux.

Je vais vous proposer de vous recueillir quelques instants, mais je cède d'abord la parole à Mme Schepmans.

aan haar man en haar twee dochters.

Zij was een geëngageerd militant en maakte tijdens haar studies journalistiek en sociale communicatie aan de ULB al deel uit van de "Cercle du libre examen".

Zij stond heel dicht bij de burgers en de verenigingen en is haar politieke loopbaan op lokaal vlak begonnen op 1 januari 1989 als socialistisch gemeenteraadslid bij de stad Brussel. Van 1994 tot 2006 was zij lid van het college van de stad Brussel, waarin zij verschillende bevoegdheden heeft uitgeoefend, waaronder die voor Sociale Zaken, en dit gedurende twee opeenvolgende zittingsperiodes. Zij heeft de middelen gevonden om talrijke programma's in de strijd tegen de sociale uitsluiting te financieren (Maison de la Solidarité, de ontwikkeling van het sociale luik van de wijkcontracten, de uitbouw van de ontmoetingscentra...). In 2001 werd zij, op grond van haar sociale initiatieven, trouwens verkozen tot Brusselse politica van het jaar.

In 2004 werd zij als Brussels volksvertegenwoordiger gekozen op de PS-lijst. In die hoedanigheid heeft zij vooral aandacht gehad voor een aantal aangelegenheden die de burger na aan het hart liggen zoals de netheid, de sociale aangelegenheden, het werkgelegenheidsbeleid, de huisvesting en het openbaar vervoer. Zij is blijven strijden voor de belangen van de inwoners van Neder-over-Heembeek en maakte zich zorgen over de geluidshinder waaraan zij blootgesteld werden.

Van oktober 2004 tot half mei 2006 was zij voorzitter van de commissie voor Sociale Zaken van de Verenigde Vergadering van de Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie.

Bij de gemeenteraadsverkiezingen van oktober 2006 werd Carine Vyghen opnieuw verkozen tot gemeenteraadslid op de lijst "Renouveau bruxellois". Daarna heeft zij zich aangesloten bij de MR-fractie van het Brussels Parlement, waar zij haar werk heeft voortgezet en haar sociaal engagement heeft bevestigd.

Ik stel voor om enkele ogenblikken stilte in acht te nemen, maar ik geef eerst het woord aan mevrouw Schepmans.

Mme Françoise Schepmans.- A l'occasion de la dernière séance de l'année 2007, nous avons souhaité que notre collègue Carine Vyghen reprenne au plus vite sa place dans notre hémicycle, convaincus que cette femme tellement dynamique se remettrait des conséquences du grave accident qu'elle avait subi. Son départ brutal nous a profondément marqués.

À côté de ses engagements municipaux, Carine s'était pleinement investie dans son travail de députée bruxelloise. Elle était vraiment appréciée par ses collègues, tous conquis par son travail de qualité et sa bonne humeur communicative. Carine était une personnalité pleine d'humour, dotée d'un franc-parler et d'un bon sens bien de chez nous. Elle cultivait avec des députés de tous les autres groupes politiques et avec les médias une relation privilégiée, faite d'envie de rallier à sa cause ses interlocuteurs pour son juste combat : aider ceux qui en ont le plus besoin.

Son décès représente une grande perte pour les Bruxellois, qu'elle incarnait si bien. La connaissance des dossiers qu'elle portait et son propos sincère lui ont permis d'être une élue toujours à l'écoute des attentes de ses concitoyens, avec une attention particulière pour les personnes âgées. Ses interventions dans le domaine social, concernant notamment les maisons de repos et de soins, participaient de la même préoccupation.

Que ce soit ses questions sur les transports publics ou sur les projets d'aménagement dans le nord de Bruxelles, on retrouvait dans ses interpellations les problèmes concrets dont lui faisaient part ses nombreux électeurs, et particulièrement ceux de Neder-over-Hembeek, où sa popularité était immense. Il suffisait de répondre à une de ses invitations dans son quartier pour voir que tous la connaissaient et l'appréciaient, quelle que soit l'origine sociale, culturelle ou la génération. En se faisant l'écho de leurs craintes et en obtenant les réponses à leurs attentes, elle remplissait pleinement son rôle d'élue bruxelloise.

Mais Carine, c'était aussi et surtout un regard franc, un sourire sans retenue et une main vigoureuse. Une vraie dame de coeur qui aimait les gens et qui va énormément nous manquer. Toutes nos pensées, en ces instants, vont à ses proches, à ses filles Maureen et Sarah et à son époux Nicolas.

Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).- *Op de laatste plenaire vergadering van 2007 hoopten we dat onze collega Carine Vyghen haar plaats in het parlement snel opnieuw zou innemen. We waren er immers van overtuigd dat deze dynamische vrouw zou herstellen van het ernstige ongeval dat haar trof. Haar plotse overlijden heeft ons diep geraakt.*

Naast haar engagement in haar gemeente zette Carine zich ten volle in voor haar functie als Brussels parlements lid. Haar collega's waardeerden haar om de kwaliteit van haar werk en om haar aanstekelijke goede humeur. Carine was een vrouw met zin voor humor, die geen blad voor de mond nam en getuigde van het gezond verstand dat de Brusselaar eigen is. Zowel met parlementsleden uit andere fracties als met de pers kon ze het prima vinden. In alle omstandigheden trachtte ze haar gesprekspartners te winnen voor haar rechtvaardige strijd: het verstrekken van hulp aan zij die het meest hulp behoeven.

Het overlijden van Carine betekent een groot verlies voor de Brusselaars, waarvan ze zo een sprekend voorbeeld was. Met haar grote dossierkennis en haar eerlijke discours bleef ze als volksvertegenwoordiger luisteren naar haar medeburgers, in het bijzonder naar bejaarden. Haar initiatieven binnen de sociale sector, en vooral die in rust- en verzorgingstehuizen, vloeiden uit die bezorgdheid voort.

Of ze nu het openbaar vervoer of de ruimtelijke ordening in de Noordwijk aan de kaak stelde, haar interpellaties gingen steevast uit van de concrete problemen van haar kiezers. Vooral in Neder-over-Hembeek was ze enorm populair. Alle bewoners kenden en waardeerden haar, welke leeftijd ze ook hadden, van welke sociale of culturele afkomst ze ook waren. Carine was een klankbord voor hun bekommernissen en vond een antwoord op hun vragen. Zo vervulde ze haar rol als Brusselse verkozenen ten volle.

Als ik aan Carine denk, denk ik aan haar heldere blik, aan haar schaterende lach en krachtige handdruk. Het was een dame met een hart voor mensen. We zullen haar enorm missen. Onze gedachten gaan uit naar haar naasten, naar haar dochters Maureen en Sarah en naar haar echtgenoot Nicolas.

M. le président.- Je vous invite à nous recueillir quelques instants.

(L'assemblée debout observe une minute de silence.)

M. le président.- Je vous remercie.

HOMMAGE

M. le président.- Nous avons également appris le décès de M. Guy Hance, qui a été membre de notre parlement. Il y a siégé du 29 juin 1999 au 13 juin 2004, puis à nouveau depuis le 8 octobre 2006. J'ai adressé à sa famille les condoléances de notre assemblée.

Je vous propose de vous recueillir quelques instants.

(L'assemblée debout observe une minute de silence.)

M. le président.- Je vous remercie.

INSTALLATION ET PRESTATION DE SERMENT DE DEUX NOUVEAUX MEMBRES DU PARLEMENT

M. le président.- L'ordre du jour appelle l'installation et la prestation de serment d'un nouveau membre du parlement en remplacement de Mme Carine Vyghen, décédée.

ADMISSION DE MME ANNE SWAELENS EN QUALITE DE MEMBRE DU PARLEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE, EN

De voorzitter.- Ik stel voor om enkele ogenblikken stilte in acht te nemen.

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

De voorzitter.- Ik dank u.

EERBETOON

De voorzitter.- Ik heb ook het overlijden vernomen van de heer Guy Hance, die lid was van het parlement. Hij heeft zitting gehad van 29 juni 1999 tot 13 juni 2004, en vervolgens opnieuw sinds 8 oktober 2006. Ik heb aan zijn familie de innige deelneming van onze assemblee betuigd.

Ik stel voor om enkele ogenblikken stilte in acht te nemen.

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

De voorzitter.- Ik dank u.

INSTALLATIE EN EEDAFLEGGING VAN TWEE NIEUWE LEDEN VAN HET PARLEMENT

De voorzitter.- Aan de orde is de installatie en de eedaflegging van een nieuw lid van het parlement ter vervanging van mevrouw Carine Vyghen, overleden.

TOELATING VAN MEVROUW ANNE SWAELENS ALS LID VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT, TER VERVANGING VAN

REMPACEMENT DE MME CARINE VYGHEN, DÉCÉDÉE

M. le président.- Je vous rappelle que Mme Carine Vyghen avait été élue sur la liste PS. La suppléante de cette même liste, appelée à la remplacer, est Mme Anne Swaelens.

L'élection de cette dernière comme membre suppléante du parlement a été validée au cours de la séance plénière du 29 juin 2004.

Comme la vérification complémentaire prévue par l'article 8.5 de notre Règlement ne porte que sur la conservation des conditions d'éligibilité, il apparaît que cette vérification n'a, dans les circonstances présentes, qu'un caractère de pure formalité.

Je vous propose donc de passer à l'admission de Mme Anne Swaelens comme membre du parlement de la Région de Bruxelles-Capitale.

Pas d'observation ?

Je proclame Mme Anne Swaelens membre du parlement de la Région de Bruxelles-Capitale et je l'invite à prêter le serment constitutionnel.

Mme Anne Swaelens.- Je jure d'observer la Constitution.

M. le président.- Acte vous est donné de votre serment.

(Applaudissements)

M. le président.- L'ordre du jour appelle l'installation et la prestation de serment d'un nouveau membre du parlement en remplacement de M. Guy Hance, décédé.

ADMISSION DE M. PATRICK SESSLER EN QUALITE DE MEMBRE DU PARLEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE, EN REMPACEMENT DE M. GUY HANCE, DÉCÉDÉ

MEVROUW CARINE VYGHEN, OVERLEDEN

De voorzitter.- Ik herinner u eraan dat mevrouw Carine Vyghen verkozen werd op de PS-lijst. De opvolger van dezelfde lijst die haar moet vervangen is mevrouw Anne Swaelens.

De verkiezing van deze laatste als plaatsvervangend lid van het parlement werd geldig verklaard tijdens de plenaire vergadering van 29 juni 2004.

Aangezien de bijkomende geldigverklaring, bepaald in artikel 8.5 van het reglement, slechts slaat op het behoud van de verkiesbaarheidsvoorwaarden, blijkt dat de geldigverklaring in de huidige omstandigheden louter formeel is.

Ik stel u dus voor over te gaan tot de toelating van mevrouw Anne Swaelens als lid van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement.

Geen bezwaar?

Ik verklaar mevrouw Anne Swaelens lid van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement en nodig haar uit de grondwettelijke eed af te leggen.

Mevrouw Anne Swaelens *(in het Frans).*- *Ik zweer de Grondwet na te leven.*

De voorzitter.- Waarvan akte.

(Applaus)

De voorzitter.- Aan de orde is de installatie en de eedaflegging van een nieuw lid van het parlement ter vervanging van de heer Guy Hance, overleden.

TOELATING VAN DE HEER PATRICK SESSLER ALS LID VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT, TER VERVANGING VAN DE HEER GUY HANCE, OVERLEDEN

M. le président.- Le suppléant de la liste FN appelé à remplacer M. Guy Hance, décédé, est M. Patrick Sessler.

L'élection de ce dernier comme membre suppléant du parlement a été validée au cours de la séance plénière du 29 juin 2004.

Comme la vérification complémentaire prévue par l'article 8.5 de notre Règlement ne porte que sur la conservation des conditions d'éligibilité, il apparaît que cette vérification n'a, dans les circonstances présentes, qu'un caractère de pure formalité.

Je vous propose donc de passer à l'admission de M. Patrick Sessler comme membre du parlement de la Région de Bruxelles-Capitale.

Pas d'observation ?

Je proclame M. Patrick Sessler membre du parlement de la Région de Bruxelles-Capitale et je l'invite à prêter le serment constitutionnel, la formule étant : "Je jure d'observer la Constitution."

M. Patrick Sessler.- Je jure d'observer la Constitution.

(poursuivant en néerlandais)

Ik zweer de Grondwet na te leven.

M. le président.- Acte vous est donné de votre serment.

(Applaudissements sur les bancs du Vlaams Belang)

MODIFICATION DE LA COMPOSITION D'UN GROUPE POLITIQUE NON RECONNU

M. le président.- Par lettre du 14 janvier 2008, M. Paul Arku, député indépendant, m'informe qu'il siège à nouveau comme membre du groupe FN.

De voorzitter.- De opvolger op de FN-lijst die de heer Guy Hance, overleden, vervangt is de heer Patrick Sessler.

De verkiezing van deze laatste als plaatsvervangend lid van het parlement werd geldig verklaard tijdens de plenaire vergadering van 29 juni 2004.

Aangezien de bijkomende geldigverklaring, bepaald in artikel 8.5 van het reglement, slechts slaat op het behoud van de verkiesbaarheidsvoorwaarden, blijkt dat de geldigverklaring in de huidige omstandigheden louter formeel is.

Ik stel u dus voor over te gaan tot de toelating van de heer Patrick Sessler als lid van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement.

Geen bezwaar?

Ik verklaar de heer Patrick Sessler lid van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement en nodig hem uit de grondwettelijke eed af te leggen.

De heer Patrick Sessler *(in het Frans).*- *Je jure d'observer la Constitution.*

(verder in het Nederlands)

Ik zweer de Grondwet na te leven.

De voorzitter.- Waarvan akte.

(Applaus bij het Vlaams Belang)

WIJZIGING VAN DE SAMENSTELLING VAN EEN NIET ERKENDE POLITIEKE FRACTIE

De voorzitter.- Bij brief van 14 januari 2008 brengt de heer Paul Arku, onafhankelijk volksvertegenwoordiger, mij op de hoogte dat hij opnieuw zetelt als lid van de FN-fractie.

**MODIFICATION DE L'ORDRE DES
TRAVAUX**

M. le président.- Par lettre du 15 janvier 2008, Mme la secrétaire d'Etat Brigitte Grouwels m'a informé de son absence à la présente séance plénière à la suite de problèmes de santé. Elle demande dès lors le retrait de l'ordre du jour de la présente séance :

- de l'interpellation de M. Christos Doulkeridis

à M. Benoît Cerexhe, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Emploi, de l'Economie, de la Recherche scientifique et de la Lutte contre l'incendie et l'Aide médicale urgente,

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,

et à Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Fonction publique, l'Egalité des chances et du Port de Bruxelles, concernant "l'intégration globale du secteur du tourisme dans les projets de développement du Port de Bruxelles" ;

- de l'interpellation jointe de Mme Françoise Schepmans

concernant "l'installation d'une usine d'agro-carburant au quai de Heembeek" ;

- de l'interpellation jointe de Mme Françoise Schepmans

concernant "l'accueil des navires de croisière au Port de Bruxelles" ;

- et de l'interpellation jointe de Mme Marie-Paule Quix

concernant "la fin annoncée du tourisme fluvial dans le Port de Bruxelles".

Par lettre du 16 janvier 2008, M. Christos

**WIJZIGING VAN DE REGELING VAN
DE WERKZAAMHEDEN**

De voorzitter.- Bij brief van 15 januari 2008 deelt staatssecretaris Brigitte Grouwels mij mee dat zij wegens gezondheidsproblemen niet aanwezig kan zijn tijdens deze plenaire vergadering. Zij verzoekt de volgende interpellaties van de agenda van de huidige vergadering te schrappen:

- de interpellatie van de heer Christos Doulkeridis

tot de heer Benoît Cerexhe, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Tewerkstelling, Economie, Wetenschappelijk Onderzoek, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp,

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

en tot mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ambte nareuzaken, Gelijkekansenbeleid en de Haven van Brussel, betreffende "het betrekken van de toeristische sector in de projecten voor de ontwikkeling van de Haven van Brussel";

- de toegevoegde interpellatie van mevrouw Françoise Schepmans

betreffende "de bouw van een agrobrandstoffabriek aan de Heembeekkaai";

- de toegevoegde interpellatie van mevrouw Françoise Schepmans

betreffende "de toegang van cruiseschepen in de Haven van Brussel";

- en de toegevoegde interpellatie van mevrouw Marie-Paule Quix

betreffende "de vermeende afbouw van het vaartoerisme in de Haven van Brussel".

Bij brief van 16 januari 2008 formuleert de heer

Doulkeridis me fait part de la même demande.

Conformément à l'article 48.5 du Règlement, je sou mets à l'approbation de l'assemblée ces demandes de modification de l'ordre des travaux qui auront pour effet de renvoyer ces interpellations au prochain Bureau élargi qui décidera de la suite à y réserver.

Pas d'observation ?

Il en sera ainsi.

COMMUNICATIONS FAITES AU PARLEMENT

Cour constitutionnelle

M. le président.- Diverses communications ont été faites au parlement par la Cour constitutionnelle.

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

PROJETS D'ORDONNANCE

Dépôts

M. le président.- En date du 21 décembre 2007, le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a déposé les projets d'ordonnance suivants :

1. Un projet d'ordonnance portant organisation des transports publics desservant des lieux d'intérêt dans la Région de Bruxelles-Capitale (n° A-444/1 - 2007/2008).
2. Un projet d'ordonnance relative aux chantiers en voirie (n° A-445/1 - 2007/2008).

Christos Doulkeridis hetzelfde verzoek.

Overeenkomstig artikel 48.5 van het reglement leg ik die verzoeken tot wijziging van de regeling van de werkzaamheden ter goedkeuring voor aan de assemblee. De interpellaties zullen bijgevolg worden verwezen naar het Bureau in uitgebreide samenstelling, dat zal beslissen welk gevolg eraan wordt gegeven.

Geen bezwaar?

Aldus wordt besloten.

MEDEDELINGEN AAN HET PARLEMENT

Grondwettelijk hof

De voorzitter.- Verscheidene mededelingen werden door het Grondwettelijk Hof aan het Parlement gedaan.

Zij zullen als bijlagen bij het integraal verslag van deze vergadering worden opgenomen.

ONTWERPEN VAN ORDONNANTIE

Indiening

De voorzitter.- Op 21 december 2007 heeft de Brusselse Hoofdstedelijke Regering volgende ontwerpen van ordonnantie ingediend:

1. Ontwerp van ordonnantie houdende de organisatie van openbaar vervoer tussen bezienswaardigheden in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (nr. A-444/1 - 2007/2008).
2. Ontwerp van ordonnantie betreffende de bouwplaatsen op de openbare weg (nr. A-445/1 - 2007/2008).

– Renvoi à la commission de l'Infrastructure, chargée des Travaux publics et des Communications.

QUESTIONS ÉCRITES AUXQUELLES IL N'A PAS ÉTÉ RÉPONDU

M. le président.- Je rappelle aux membres du gouvernement que l'article 105.2 de notre Règlement stipule que les réponses aux questions écrites doivent parvenir au parlement dans un délai de vingt jours ouvrables, à dater de leur réception par le ministre ou le secrétaire d'Etat concerné.

Je vous communique ci-après le nombre de questions écrites auxquelles chaque ministre ou secrétaire d'Etat n'a pas répondu dans le délai réglementaire :

M. Charles Picqué : 47.

M. Benoît Cerexhe : 38.

Mme Evelyne Huytebroeck : 9.

Mme Françoise Dupuis : 13.

Mevrouw Brigitte Grouwels : 1.

M. Emir Kir : 17.

MOTION

M. le président.- Par lettre du 12 décembre 2007, la commune de Courcelles transmet une motion, adoptée par son conseil communal en séance du 12 novembre 2007, concernant l'adoption de la Déclaration de Breendonk.

- Pour information.

– Verzonden naar de commissie voor Infrastructuur, belast met Openbare Werken en Verkeerswezen.

SCHRIFTELIJKE VRAGEN WAAROP NOG NIET WERD GEANTWOORD

De voorzitter.- Ik herinner de leden van de regering er aan dat artikel 105.2 van ons reglement bepaalt dat de antwoorden op de schriftelijke vragen binnen 20 werkdagen, te rekenen vanaf de ontvangstdatum van de vraag door de betrokken minister of staatssecretaris, bij het parlement moeten toekomen.

Ik deel u hierna het aantal schriftelijke vragen per minister of staatssecretaris mee die nog geen antwoord verkregen binnen de door het Reglement bepaalde termijn:

De heer Charles Picqué : 47.

De heer Benoît Cerexhe : 38.

Mevrouw Evelyne Huytebroeck : 9.

Mevrouw Françoise Dupuis : 13.

Mevrouw Brigitte Grouwels : 1.

De heer Emir Kir : 17.

MOTIE

De voorzitter.- Bij brief van 12 december 2007, zendt de gemeente Courcelles een motie, aangenomen door de gemeenteraad in zijn vergadering van 12 november 2007, betreffende de aanneming van de Verklaring van Breendonk.

- Ter informatie.

PROPOSITIONS D'ORDONNANCE ET DE RÉOLUTION

Prises en considération

M. le président.- L'ordre du jour appelle la prise en considération de la proposition de résolution de Mme Michèle Hasquin-Nahum et M. Olivier de Clippele en vue d'installer des cendriers sur les poubelles se trouvant sur les voiries régionales et devant les bâtiments de la Région de Bruxelles-Capitale (n° A-396/1 - 2006/2007).

Pas d'observation ?

– 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 M. Olivier de Clippele, Mme Françoise Schepmans et M. Serge de Patoul adaptant les barèmes des droits de succession à l'évolution des prix de l'immobilier (n° A-431/1 - 2007/2008).

Pas d'observation ?

– Renvoi à la commission des Finances, du Budget, de la Fonction publique, des Relations extérieures et des Affaires générales.

PROJETS D'ORDONNANCE

PROJET D'ORDONNANCE MODIFIANT L'ORDONNANCE ORGANIQUE DU 23 FÉVRIER 2006 PORTANT LES DISPOSITIONS APPLICABLES AU BUDGET, À LA COMPTABILITÉ ET AU CONTRÔLE (nos A-433/1 et 2 - 2007/2008).

VOORSTELLEN VAN ORDONNANTIE EN VAN RESOLUTIE

Inoverwegingnemen

De voorzitter.- Aan de orde is de inoverwegingneming van het voorstel van resolutie van mevrouw Michèle Hasquin-Nahum en de heer Olivier de Clippele om asbakken te plaatsen op de vuilnisbakken langs de gewestwegen en voor de gebouwen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (nr. A-396/1 - 2006/2007).

Geen bezwaar ?

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

De voorzitter.- Aan de orde is de inoverwegingneming van het voorstel van ordonnantie van de heer Olivier de Clippele, mevrouw Françoise Schepmans en de heer Serge de Patoul tot aanpassing van de tarieven van de successierechten aan de evolutie van de vastgoedprijzen (nr. A-431/1 - 2007/2008).

Geen bezwaar ?

– Verzonden naar de commissie voor de Financiën, Begroting, Openbaar Ambt, Externe Betrekkingen en Algemene Zaken.

ONTWERPEN VAN ORDONNANTIE

ONTWERP VAN ORDONNANTIE HOUDENDE WIJZIGING VAN DE ORGANIEKE ORDONNANTIE VAN 23 FEBRUARI 2006 HOUDENDE DE BEPALINGEN DIE VAN TOEPASSING ZIJN OP DE BEGROTING, DE BOEKHOUDING EN DE CONTROLE (nrs A-433/1 en 2 - 2007/2008).

Discussion générale

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

La parole est à M. Riguelle, rapporteur.

M. Joël Riguelle, rapporteur.- Il s'agit d'un projet d'ordonnance visant à favoriser la mise en oeuvre d'une politique régionale essentielle, à savoir la construction de logements publics. Ce projet vise à réduire considérablement les délais de procédure lors de la mise à disposition de terrains régionaux en vue d'y construire des logements, dans un esprit de simplification. Ceci permet de ne pas appliquer les dispositions relatives à l'aliénation de terrains régionaux, et plus particulièrement l'estimation effectuée par le comité d'acquisition en cas de constitution d'un droit de superficie ou d'un droit d'emphytéose à une personne morale de droit public en vue de la construction de logements publics, et ce, quelle que soit la valeur du bien.

Dans le cadre de l'exposé général, Mme la secrétaire d'Etat a répondu à l'avis du Conseil d'Etat.

Par ailleurs, M. de Clippele s'est déclaré favorable à toute simplification de procédure pour autant que l'objectif poursuivi soit conforme à l'esprit de l'ordonnance organique du 23 février 2006 portant les dispositions applicables au budget, à la comptabilité et au contrôle. Dans son intervention, il a conclu qu'il eût été utile de prévoir la distinction entre le droit de superficie, plus limité, et le droit d'emphytéose.

Par ailleurs, M. Gosuin est également intervenu dans la discussion pour dire qu'il estimait très claires la finalité et l'utilité du projet d'ordonnance, que son groupe y souscrivait hormis quelques incertitudes juridiques telles que décrites par M. de Clippele.

Dans la suite du débat, Mme la secrétaire d'Etat a répondu à M. de Clippele qu'elle ne voyait pas pourquoi il aurait fallu établir la distinction entre le droit de superficie et le droit d'emphytéose, puisqu'il s'agit simplement de réaliser le programme régional de logement. La durée des programmes s'étale de 27 à 50 ans. Dès lors, il ne lui semblait pas nécessaire d'inscrire la distinction suggérée dans le texte du

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*).- *Het ontwerp van ordonnantie beoogt de tenuitvoerlegging van een essentieel gewestelijk beleid, namelijk de bouw van openbare woningen. Dankzij het ontwerp zullen de proceduretermijnen korter worden, wanneer gewestelijke terreinen ter beschikking worden gesteld voor de bouw van openbare woningen. Het zal immers niet langer nodig zijn de bepalingen betreffende de vervreemding van gewestelijke terreinen toe te passen, en meer bepaald de door het aankoopcomité verrichte schatting in het kader van de toekenning van een recht van opstal of erfpacht aan een publiekrechtelijke rechtspersoon met het oog op de bouw van openbare woningen, ongeacht de waarde van het goed.*

In haar inleidende uiteenzetting antwoordt de staatssecretaris op de opmerkingen van de Raad van State.

Tijdens de algemene bespreking merkt de heer de Clippele op dat hij voorstander is van iedere vereenvoudiging van de procedures, op voorwaarde dat de nagestreefde doelstelling conform is met de geest van de organieke ordonnantie van 23 februari 2006 houdende de bepalingen die van toepassing zijn op de begroting, de comptabiliteit en de controle. Hij oordeelt dat het nuttig zou zijn geweest om te zorgen voor een onderscheid tussen het recht van opstal, dat beperkter is, en de erfpachten.

De heer Gosuin vindt het doel en het nut van de ontwerpordonnantie zeer duidelijk. De MR-fractie is het daarmee eens, met uitzondering van enkele juridische onzekerheden zoals beschreven door de heer de Clippele.

De staatssecretaris begrijpt niet waarom men een onderscheid zou moeten maken tussen het recht van opstal en de erfpacht, aangezien het enkel de bedoeling is het gewestelijk huisvestingsprogramma uit te voeren, dat tussen 27 en 50 jaar

projet d'ordonnance.

Par ailleurs, Mme la secrétaire d'Etat a sollicité des commissaires la plus grande simplicité dans l'approche du texte proposé, qui ne vise pas à empêcher, mais bien à permettre la mise en place d'une politique. M. Gosuin, dans le cours du débat, a bien entendu la remarque de Mme la secrétaire d'Etat. L'intervenant n'y a vu aucune objection, pour autant que ces opérations restent dans le giron régional. Il a demandé que les sociétés de service public fussent citées.

Mme la secrétaire d'Etat a précisé qu'elle était disposée à nommer certaines sociétés, mais seulement à titre d'exemples, sans avoir l'intention de dresser la liste demandée par M. Gosuin. Elle a déclaré avoir clairement balisé ses intentions et a précisé qu'elle ne voulait pas créer d'autres entités. En cours de discussion, M. Gosuin a souhaité également que les textes votés respectent la compétence régionale et mettent en place le nécessaire contrôle démocratique.

Enfin, l'ensemble du projet d'ordonnance a été adopté en commission par neuf voix pour et cinq abstentions.

(Applaudissements)

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

Mme Françoise Dupuis, secrétaire d'Etat. - Je ne dérogerai pas à la règle de simplicité que j'ai moi-même recommandée dans l'approche de ce dossier.

Ce dernier fait partie d'éléments que d'aucuns qualifieront de positifs, d'autres de négatifs à savoir : ce programme de logements publics proposé par le gouvernement va-t-il trop vite ou trop lentement ? Pour ma part, il n'ira jamais assez vite. Ainsi que vous l'aurez certainement constaté, je ne suis pas la seule demandeuse : il y a actuellement devant la porte un certain nombre de représentants d'associations qui militent pour le droit au logement et qui ne sont pas seulement sensibles à la présente politique. Nous avons tout intérêt à faire avancer notre dossier.

Pour la bonne forme, je souhaite indiquer que si cette ordonnance est votée aujourd'hui, cela me

zal duren.

De staatssecretaris verzoekt de commissieleden de grootste eenvoud te bewaren, omdat de tekst er niet toe strekt om een beleid te verhinderen, maar wel om het uit te voeren.

De heer Gosuin heeft daar geen bezwaar tegen, op voorwaarde dat deze operaties binnen de gewestelijke controle blijven. Hij vraagt dat de staatssecretaris de publiekrechtelijke maatschappijen zou opnemen.

De staatssecretaris is bereid om bepaalde maatschappijen te vermelden, maar enkel als voorbeeld. Zij is niet van plan om de lijst op te stellen die de heer Gosuin vraagt. Zij verklaart dat zij haar voornemens duidelijk kenbaar heeft gemaakt en dat zij niet van plan is andere instellingen in het leven te roepen.

De heer Gosuin wenst tot slot dat de gewestelijke bevoegdheid in de goedgekeurde teksten in acht wordt genomen en dat de nodige democratische controle wordt ingevoerd.

De commissie heeft het geheel van het ontwerp van ordonnantie aangenomen met negen stemmen vóór bij vijf onthoudingen.

(Applaus)

De voorzitter. - Mevrouw Dupuis heeft het woord.

Mevrouw Françoise Dupuis, staatssecretaris (in het Frans). - *Ik zal ervoor blijven ijveren om de zaken te vereenvoudigen.*

Het is de vraag of het programma van openbare huisvesting te snel of te traag vordert. Ik denk dat het nooit snel genoeg kan gaan. Overigens ben ik niet de enige. Er staan namelijk een aantal verenigingen die voor het recht op huisvesting ijveren, voor het parlement te demonstreren.

Als het ontwerp van ordonnantie wordt aangenomen, kan ik vijf of zes grote huisvestingsdossiers vlot trekken die samen goed zijn voor 630 woningen.

(Applaus)

permettra de débloquer cinq ou six gros dossiers pour environ 630 logements. Je tiens le détail à votre disposition si vous le souhaitez.

(Applaudissements)

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

Discussion des articles

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

Article 1^{er}

Pas d'observation ?

Adopté.

Articles 2 et 3

Pas d'observation ?

Adoptés.

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 APPROBATION À L'ACCORD DE COOPÉRATION ENTRE L'AUTORITÉ FÉDÉRALE, LA RÉGION FLAMANDE, LA RÉGION WALLONNE ET LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE RELATIF À LA MISE EN OEUVRE DE CERTAINES DISPOSITIONS DU PROTOCOLE DE KYOTO, CONCLU À BRUXELLES LE 19 FÉVRIER 2007 (nos A-414/1 et 2 - 2006/2007) ;

PROJET D'ORDONNANCE ÉTABLISSANT UN SYSTÈME D'ÉCHANGE DE QUOTAS D'ÉMISSION DE GAZ À EFFET DE SERRE ET RELATIF AUX MÉCANISMES DE FLEXIBILITÉ DU PROTOCOLE DE KYOTO (nos A-415/1 et 2 - 2006/2007).

De voorzitter.- De algemene bespreking is gesloten.

Artikelsgewijze bespreking

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

Artikel 1

Geen bezwaar?

Aangenomen.

Artikelen 2 en 3

Geen bezwaar?

Aangenomen.

De artikelsgewijze bespreking is gesloten.

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

ONTWERP VAN ORDONNANTIE HOUDENDE GOEDKEURING VAN HET SAMENWERKINGSAKKOORD TUSSEN DE FEDERALE OVERHEID, HET VLAAMS GEWEST, HET WAALS GEWEST EN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST INZAKE DE UITVOERING VAN SOMMIGE BEPALINGEN VAN HET PROTOCOL VAN KYOTO, AFGESLOTEN TE BRUSSEL OP 19 FEBRUARI 2007 (nrs A-414/1 en 2 - 2006/2007);

ONTWERP VAN ORDONNANTIE TOT VASTSTELLING VAN EEN REGELING VOOR DE HANDEL IN BROEIKAS-GASEMISSIERECHTEN EN MET BETREKKING TOT DE FLEXIBILITEITSMECHANISMEN VAN HET PROTOCOL VAN KYOTO (nrs A-415/1 en 2 - 2006/2007).

Discussion générale conjointe

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

La parole est à la rapporteuse, Mme Magda De Galan.

Mme Magda De Galan, rapporteuse.- Notre commission de l'Environnement, de la Conservation de la nature, de la Politique de l'Eau et de l'Energie a examiné de manière conjointe les deux projets qui vous sont soumis. Mme la ministre nous a exposé qu'il s'agissait de mettre en oeuvre par la Belgique, et précisément par la Région de Bruxelles-Capitale, les engagements pris dans le cadre du protocole de Kyoto et de réaliser la transposition des directives européennes mettant en place un système d'échange de quotas d'émissions de gaz à effet de serre (GES). Un texte bruxellois existe depuis 2004, mais il y a lieu de consolider ce dernier, compte tenu des exigences internationales et européennes plus récentes, notamment liées aux mécanismes de flexibilité.

Dans la discussion générale conjointe, M. Pesztat évoque plusieurs questions et notamment les réserves que son groupe émet toujours par rapport aux mécanismes de flexibilité. M. Pesztat demande aussi si le permis d'émission de GES pourrait être revu à tout moment pour tenir compte de la façon dont s'articuleront les exigences européennes à venir et les exigences indépendantes du permis d'environnement. Il demande aussi si une enquête publique a eu lieu sur le plan bruxellois, où en est l'accord de coopération et où en est la décision du comité de concertation. Toutes les réponses sont apportées par Mme la ministre et par les membres de l'administration et du cabinet.

En ce qui concerne le stade général législatif : le plan fédéral et la Flandre ont déjà adopté les accords, et la Wallonie en était au même stade que nous au moment de la discussion.

Mme Ampe se demande si la procédure ne sera pas ralentie du fait des nouvelles exigences ; il lui est répondu par la négative.

J'ai moi-même émis certaines craintes et je reviendrai sur celles-ci deux minutes plus tard au nom du groupe socialiste. Mme la ministre nous

Samengevoegde algemene bespreking

De voorzitter.- De samengevoegde algemene bespreking is geopend.

Mevrouw Magda De Galan, rapporteur, heeft het woord.

Mevrouw Magda De Galan, rapporteur (in het Frans).- *De commissie Leefmilieu heeft beide ontwerpen van ordonnantie gezamenlijk besproken. De minister heeft uiteengezet dat het gaat om de uitvoering van de engagementen vastgelegd in het Kyoto-protocol en de omzetting van de Europese richtlijnen inzake de uitwisseling van emissierechten. Er bestaat sinds 2004 een Brusselse tekst, maar die is niet meer aangepast aan recente internationale en Europese regels in verband met de flexibiliteitsmechanismen.*

Tijdens de algemene bespreking had de heer Pesztat heel wat bedenkingen bij deze mechanismen. Hij vraagt ook of een emissievergunning voor broeikasgassen altijd kan worden aangepast aan nieuwe Europese regels. Hij wil weten of er in Brussel een openbaar onderzoek geweest is en hoe het staat met het samenwerkingsakkoord en de beslissing van het Overlegcomité. De minister beantwoordt deze vragen.

De federale overheid en Vlaanderen hebben de akkoorden reeds goedgekeurd en Wallonië stond even ver als Brussel.

Mevrouw Ampe vraagt of de nieuwe regels de procedure niet zullen vertragen. Dat is niet het geval.

Ik heb zelf ook enkele bedenkingen geformuleerd. Daarna neemt de minister het woord.

Binnenkort zal men zes bijkomende bedrijven aanduiden, via een aparte lijst die aan de goedkeuring van de regering zal worden voorgelegd.

Mevrouw Persoons wijst erop dat de Nationale Klimaatcommissie een grote rol speelt voor de verbintenissen van België en van de gewesten. Ze vraagt zich af of de artikelen 10 §1 en 37 wel moeten worden goedgekeurd, aangezien de

répond que six entreprises seront encore déterminées très prochainement en plus des dix actuelles dont la liste sera soumise à notre appréciation par document séparé.

Mme Persoons s'est également interrogée sur la Commission nationale du climat et sur son rôle important dans l'engagement de la Belgique et des Régions. Elle se demande aussi s'il est opportun de voter les articles 9 §1 et 37 alors que les délais des débats sont dépassés. Mme la ministre fournira un rapport détaillé sur la période précédente.

En ce qui concerne l'ensemble de la discussion générale, on a aussi bien rappelé la distinction entre deux marchés : celui des quotas au niveau européen et celui des crédits de projet dépendant des quotas européens où les entreprises et même les Etats peuvent s'approvisionner.

Quant à la discussion des articles et les votes, les 38 articles ont été approuvés et n'ont suscité aucun commentaire.

Votes sur l'ensemble du projet :

- 1^{er} projet : 11 voix contre 1

- 2^e projet : 11 voix contre 1

Au nom du groupe socialiste, nous avons émis quelques craintes quant au fait que certaines grandes entreprises pourraient s'abriter derrière l'existence de nouvelles exigences en matière environnementale qui nuiraient à leur compétitivité et, dès lors, pourraient prendre des mesures relatives au volume de l'emploi ou de la masse salariale.

Nous avons également attiré l'attention sur le fait que le nouveau marché des énergies renouvelables pouvait être créateur d'emplois et ce, à tous les niveaux de qualification. C'est l'essentiel de notre position avec laquelle nous comptons suivre l'ensemble du projet et tout autre semblable afin de conclure ensemble un pacte sur l'énergie et sur l'emploi durables.

(Applaudissements sur les bancs de la majorité)

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

M. Yaron Pesztat.- Je rappellerai rapidement la

termijnen overschreden zijn. De minister zal het verslag over de voorgaande periode aan de parlementsleden bezorgen.

Er bestaan twee markten: de Europese markt waar de bedrijven emissierechten kunnen verhandelen en de markt voor de projectkredieten (die van de markt van de emissierechten afhangt en waar bedrijven en zelfs staten kredieten kunnen kopen).

Tijdens de artikelsgewijze bespreking en stemmingen werden de 38 artikels goedgekeurd.

Stemmingen over het geheel:

- eerste ontwerp: 11 stemmen tegen 1

- tweede ontwerp: 11 stemmen tegen 1

De socialistische fractie vreest dat grote bedrijven wel eens zouden kunnen aanvoeren dat nieuwe milieueisen hun concurrentiekracht zullen doen dalen, waardoor ze het aantal jobs of de loonmassa zullen moeten reduceren.

De nieuwe markt van hernieuwbare energie creëert jobs voor alle kwalificatieniveaus.

Vanuit dit standpunt ijveren we voor de totstandkoming van een pact inzake duurzame energie en tewerkstelling.

(Applaus bij de meerderheid)

De voorzitter.- De heer Pesztat heeft het woord.

De heer Yaron Pesztat (in het Frans).- ECOLO is

position de principe défendue par le groupe et le parti ECOLO à propos des mécanismes de flexibilité en général, et des droits d'émission en particulier. Nous n'y sommes pas favorables.

Nous voterons évidemment en faveur de l'ordonnance, vu qu'elle résulte de conventions internationales et du protocole de Kyoto et que nous ne tenons pas à ce que notre modeste parlement bruxellois remette en question ce qui s'est négocié au niveau international. Cependant, d'un point de vue environnemental, nous ne pensons pas que la capacité, pour les États signataires du protocole de Kyoto, d'acheter des quotas d'émissions, c'est-à-dire des droits de polluer, soit une bonne solution. Ce n'est certainement pas une solution à long terme.

Il nous paraissait important de rappeler cette position de principe du groupe ECOLO et de notre parti concernant la philosophie des mécanismes de flexibilité.

(Applaudissements sur les bancs d'ECOLO)

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

Mme Caroline Persoons.- Il est clair que notre groupe soutiendra tant l'accord de coopération que le projet d'ordonnance bruxellois sur le système d'échange. Je peux comprendre le malaise de M. Pesztat et du groupe ECOLO en ce qui concerne la flexibilité. Ces échanges sont effectivement critiquables lorsqu'ils deviennent un jeu financier permettant de dédouaner certains projets et de gagner de l'argent sur le marché. En revanche, lorsque ce système d'échange et de flexibilité permet de valoriser des projets d'écodéveloppement, il doit être soutenu.

Au niveau de la Région bruxelloise, notre action est assez limitée. Comme la ministre l'a expliqué, le projet concerne une dizaine d'entreprises représentant environ 2% des émissions de la Région de Bruxelles-Capitale. Nous devons cependant constater le retard pris pour la transposition, puisque le système de flexibilité devait être opérationnel en novembre 2005.

Je constate également qu'une grande partie de la discussion sera reportée dans les arrêtés d'application. Je pense notamment à des points importants comme les critères de sélection des

tegen het systeem van flexibele mechanismen en emissierechten.

We zullen de ordonnantie echter goedkeuren omdat ze het resultaat is van internationale afspraken inzake het Kyoto-protocol. Op lange termijn is het echter geen goede zaak dat landen die het Kyoto-protocol ondertekenen, emissierechten kunnen kopen.

(Applaus bij ECOLO)

De voorzitter.- Mevrouw Persoons heeft het woord.

Mevrouw Caroline Persoons *(in het Frans).*- *De MR steunt zowel het samenwerkingsakkoord als het ontwerp van ordonnantie over de uitwisseling van emissierechten. Ik kan begrijpen dat ECOLO er niet gelukkig mee is. Het is uiteraard niet de bedoeling dat de handel in emissierechten dient om geld te verdienen en om bepaalde zaken met de mantel der liefde te bedekken. Als het kan bijdragen tot ecologisch verantwoorde ontwikkelingsprojecten, zie ik er echter geen graten in.*

De gevolgen voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn eigenlijk beperkt. Het ontwerp van ordonnantie is slechts van toepassing op een tiental bedrijven die samen ongeveer 2% van de emissie voor hun rekening nemen. De omzetting komt rijkelijk laat, want het flexibiliteitsmechanisme moest al in november 2005 werken.

Een groot deel van de discussie wordt naar de uitvoeringsbesluiten verschoven, waaronder een aantal belangrijke punten zoals de selectiecriteria.

Wat met de flexibiliteitsmechanismen en de

projets.

Nous nous interrogeons sur les mécanismes de flexibilité et sur la procédure d'achat de droits, destinée à compenser l'excès d'émissions en Région bruxelloise. Quelle est la position du gouvernement bruxellois à propos des discussions récentes avec les autres gouvernements des entités fédérées et le gouvernement fédéral ? Quelle est son opinion sur les demandes que pourrait introduire ce dernier auprès de la Commission européenne ? Il serait en effet intéressant d'entendre le gouvernement régional sur cette question, qui est encore et toujours d'actualité en Région wallonne.

(Applaudissements sur les bancs du MR)

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

Mme Evelyne Huytebroeck, ministre.- Nous discutons d'un accord de coopération entre le fédéral et les trois Régions, qui ne devrait pas poser de problème. Concernant la question du système européen d'échange des quotas d'émissions causées par les entreprises, je répondrai de la même manière qu'à M. Pesztat en commission. Ce système ne doit pas se substituer aux efforts que nous devons accomplir sur le plan régional dans la lutte contre les changements climatiques. Cette possibilité est offerte et nous pouvons y recourir. Toutefois, elle ne doit évidemment pas remplacer nos efforts.

Il est vrai que, dans un premier temps, une dizaine d'entreprises étaient concernées, et que dans le prochain plan qui devrait être adopté par le gouvernement la semaine prochaine, elles ne sont plus que six. Il faut savoir que la manne de CO2 produite par les entreprises en Région bruxelloise couvre environ 2% de nos émissions. La situation est fort différente dans les autres Régions.

Quant à la question beaucoup plus générale de Mme Persoons, nous y reviendrons très certainement. De nouveaux éléments peuvent bien entendu être apportés aujourd'hui au cours de la rencontre entre M. Verhofstadt et M. Barroso. De notre côté, nous n'avons pas obtenu plus d'informations.

Je trouve que la réaction de M. Verhofstadt la semaine dernière, indiquant qu'un pourcentage de 13% d'énergies renouvelables lui paraissait trop élevé, manque d'ambition politique. En Belgique,

aankoop van emissierechten? Welke standpunt heeft de Brusselse regering verdedigd tijdens de recente discussies met de andere deelregeringen en de federale regering?

(Applaus bij de MR)

De voorzitter.- Mevrouw Huytebroeck heeft het woord.

Mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister (in het Frans).- *De onderhandelingen over een samenwerkingsakkoord tussen de federale overheid en de drie gewesten zouden normaal gezien vlot moeten verlopen.*

Het is niet omdat wij een beroep kunnen doen op het Europees uitwisselingsstelsel van emissiequota dat wij onze inspanningen ter bestrijding van de klimaatverandering niet moeten voortzetten. In het eerste klimaatplan ging het om een tiental bedrijven. In het volgende plan zullen dat er nog maar zes zijn. In het Brussels Gewest veroorzaken de bedrijven slechts 2% van de totale CO2-uitstoot. De Brusselse situatie verschilt dus sterk van die van de andere gewesten.

Wij zullen zeker de gelegenheid hebben om terug te komen op de vraag van mevrouw Persoons. Er zullen misschien nieuwe elementen zijn na het onderhoud tussen de heer Verhofstadt en de heer Barroso.

Ik betreur sterk de reactie van de heer Verhofstadt, die stelde dat een percentage van 13% hernieuwbare energie te hoog gegrepen is. Die uitspraak getuigt van een gebrek aan politieke ambitie. In België wordt er momenteel 2,5% hernieuwbare energie geproduceerd, maar gezien de jongste ontwikkelingen is het zeker mogelijk om 13% te halen. Ik betreur dan ook dit negatieve signaal.

nous en sommes pour l'instant à 2,5% d'énergie renouvelable, mais avec toutes les possibilités qui se sont offertes ces deux dernières années - et plusieurs secteurs se sont exprimés en ce sens - il est envisageable de parvenir à 13%. C'est la raison pour laquelle j'ai été désolée qu'un signe négatif et frileux ait été donné par le premier ministre dans le domaine des énergies renouvelables.

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

Discussion des articles

M. le président.- Nous passons à la discussion des articles du projet d'ordonnance portant approbation à l'accord de coopération entre l'autorité fédérale, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif à la mise en oeuvre de certaines dispositions du protocole de Kyoto, conclu à Bruxelles le 19 février 2007 (nos A-414/1 et 2 - 2006/2007).

Article 1^{er}

Pas d'observation ?

Adopté.

Articles 2 à 38

Pas d'observation ?

Adoptés.

La discussion des articles est close.

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

M. le président.- Nous passons à la discussion des articles du projet d'ordonnance établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre et relatif aux mécanismes de flexibilité du Protocole de Kyoto (nos A-415/1 et 2 - 2006/2007).

De voorzitter.- De samengevoegde algemene bespreking is gesloten.

Artikelsgewijze bespreking

De voorzitter.- Wij gaan over tot de bespreking van de artikelen van het ontwerp van ordonnantie houdende goedkeuring van het samenwerkingsakkoord tussen de Federale Overheid, het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest inzake de uitvoering van sommige bepalingen van het Protocol van Kyoto, afgesloten te Brussel op 19 februari 2007 (nrs A-414/1 en 2 - 2006/2007).

Artikel 1

Geen bezwaar?

Aangenomen.

Artikelen 2 tot 38

Geen bezwaar?

Aangenomen.

De artikelsgewijze bespreking is gesloten.

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

De voorzitter.- Wij gaan over tot de bespreking van de artikelen van het ontwerp van ordonnantie tot vaststelling van een regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten en met betrekking tot de flexibiliteitsmechanismen van het Protocol van Kyoto (nrs A-415/1 en 2 - 2006/2007).

Article 1er

Pas d'observation ?

Adopté.

Articles 2 à 37.

Pas d'observation ?

Adoptés.

La discussion des articles est close.

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

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE M. SERGE DE PATOUL

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

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

ET 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,

Artikel 1

Geen bezwaar?

Aangenomen.

Artikelen 2 tot 37.

Geen bezwaar?

Aangenomen.

De artikelsgewijze bespreking is gesloten.

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

INTERPELLATIES

De voorzitter.-Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN DE HEER SERGE DE PATOUL

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

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

EN TOT MEVROUW EVELYNE HUYTEBROECK, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET LEEFMILIEU, ENERGIE EN WATERBELEID,

concernant "l'instauration d'un péage urbain".

INTERPELLATION JOINTE DE MME FRANÇOISE SCHEPMANS,

concernant "la diminution de la pollution en ville par un projet de péage urbain".

INTERPELLATION JOINTE DE M. ANDRÉ DU BUS DE WARNAFFE,

concernant "le péage urbain et l'écofiscalité".

M. le président.- M. de Patoul nous a annoncé qu'il nous rejoignait, mais qu'il était pris dans les difficultés de la circulation.

La parole est à M. du Bus de Warnaffe pour son interpellation jointe.

M. André du Bus de Warnaffe.- Le 4 janvier dernier, dans "Le Soir", vous vous exprimiez en faveur d'un péage urbain écologique aux entrées de Bruxelles, ainsi qu'en faveur d'une nouvelle écofiscalité automobile afin de limiter la pollution dans la ville.

Vous vous prononciez également sur une absence de volonté politique. Les médias en ont largement répandu l'idée. Mais ne faut-il pas préalablement éclaircir le débat ? Je crois entendre et comprendre que la volonté politique est bien présente pour prendre en considération les questions de pollution urbaine.

L'ouverture du Salon de l'auto a d'ailleurs été l'occasion de sorties et d'effets d'annonces multiples, qui témoignent tous de la prise de conscience du problème et de la nécessité de lui trouver des solutions. Qu'il y ait divergences actuelles sur les pistes de solutions à suivre, c'est un autre débat. Je voudrais d'ailleurs saluer au passage la prestation de votre collègue M. Smet, hier soir, sur les ondes radio de la première, qui a balayé, en quelques traits, toute la complexité de ce problème. Il a fait référence, entre autres, aux questions économiques et sociales que soulève le péage urbain.

On ne peut nier que le débat actuel renvoie immanquablement à un des aspects de la gestion de

betreffende "de invoering van stadstol".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW FRANÇOISE SCHEPMANS,

betreffende "de vermindering van de vervuiling van de stad door een project van stadstol".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER ANDRÉ DU BUS DE WARNAFFE,

betreffende "de stadstol en de ecofiscaliteit".

De voorzitter.- Aangezien de heer de Patoul nog onderweg is, heeft de heer du Bus de Warnaffe het woord voor zijn toegevoegde interpellatie.

De heer André du Bus de Warnaffe *(in het Frans).*- *Mevrouw Huytebroeck, op 4 januari sprak u zich in Le Soir uit voor een stadstol in Brussel en voor een nieuwe fiscaliteit voor het autoverkeer om de vervuiling in de stad te verminderen.*

U zei ook dat daarvoor geen politieke wil bestond. Moeten we daarin geen duidelijkheid scheppen? Er is zeker een politieke wil om de vervuiling in overweging te nemen.

De opening van het autosalon gaf aanleiding tot heel wat aankondigingen, die erop wijzen dat iedereen zich bewust is van het probleem. Er is echter geen eensgezindheid over de mogelijke oplossingen. Terloops wil ik de heer Smet prijzen, die gisteren op de radio het complexe probleem in enkele lijnen geschetst heeft en het onder meer had over de sociaal-economische impact van een stadstol.

Dit debat is onvermijdelijk verbonden met het mobiliteitsplan IRIS 2, waar de regering nog steeds op wacht. Dit plan is essentieel om de belangrijke uitdagingen voor de komende tien jaar vast te stellen in verband met mobiliteit, parkeerbeleid en inrichting van de openbare ruimte.

U wilt deze kwestie vanaf de volgende regeerperiode zonder taboes aanpakken. Waarom

la mobilité, que l'on évoque peu pour l'instant, celui du plan IRIS 2, dont, à ma connaissance, le gouvernement reste toujours en attente.

Ce plan, qui relève à la fois de vos compétences, Mme la ministre, ainsi que de celles de vos collègues M. Smet et Mme Dupuis, est essentiel pour cerner avec plus de précision les enjeux des dix ans à venir, liés aux politiques de mobilité, de stationnement et, plus largement, d'aménagement de l'espace urbain.

Vous avez également exprimé l'idée qu'il convenait d'aborder cette question sans tabous, à partir de la prochaine législature. Je ne vois pas où gisent les tabous dans la législature actuelle. N'inversons pas les concepts : à partir du moment où un dossier n'est pas encore instruit, cela ne signifie pas pour autant qu'il soit frappé d'une forme d'omerta. Nous sommes tous d'accord pour reconnaître la culture du débat comme ferment de la démocratie.

A ce stade, et il me faut revenir sur l'absence d'un plan IRIS réactualisé, le meilleur péage urbain n'est-il pas, dans un premier temps, la définition au niveau régional d'une politique de stationnement équilibrée, attractive, cohérente et concertée ?

C'est en tous cas la position de mon parti. Nous sommes favorables à l'instauration généralisée de parkings payants, dont la tarification doit être suffisamment élevée, précisément dans les quartiers de bureaux à Bruxelles. L'objectif est - et je crois que ce point fait l'unanimité - de dissuader les automobilistes navetteurs d'utiliser leur voiture jusqu'au lieu de travail. Les plans de déplacements d'entreprise sont également des outils incitant à l'utilisation de formules alternatives à l'auto.

J'en viens à l'agence régionale de stationnement évoquée à plusieurs reprises. L'installation d'un nouvel outil de ce type est une entreprise laborieuse, qui nécessite une concertation transparente avec toutes les communes, un règlement clair et précis sur l'affectation des recettes et un partenariat solide avec les parkings publics. Toutefois, ce point est à renvoyer à votre collègue du gouvernement, M. Smet, qui devrait formuler une proposition concrète. Je ne sais donc pas où le gouvernement en est et quel sera son calendrier.

Je reviens à la question des tabous en faisant référence aux interpellations développées en

zouden er nu taboes zijn? Dat een bepaalde kwestie nog niet in behandeling is, wil niet zeggen dat we er moeten over zwijgen. Het debat is een essentieel onderdeel van een democratie.

In plaats van een tolsysteem in te voeren, zou u beter werk maken van een nieuw IRIS-plan en van een behoorlijk parkeerbeleid.

De cdH ijvert voor een algemene invoering van het betalend parkeren dat niet al te goedkoop mag zijn, vooral niet in kantoorwijken. De regering moet pendelaars ontmoedigen om met de wagen te komen werken. Bedrijfsvervoerplannen kunnen het gebruik van andere vervoermiddelen aanmoedigen.

De oprichting van een gewestelijk parkeeragentschap is een moeizaam proces. Het vergt overleg met alle gemeenten, een duidelijke regeling over de bestemming van de inkomsten en een degelijke samenwerking met de openbare parkings. De bal ligt in het kamp van minister Smet. Ik ken de stand van zaken van het dossier niet.

Ik verwijst naar de interpellaties die tijdens de commissie Infrastructuur van 21 maart 2007 aan bod kwamen. De bezwaren tegen een tolsysteem waren vooral ingegeven door economische overwegingen, zoals het risico dat bedrijven wegtrekken of dat de inkomsten dalen. Overigens zijn er heel wat zaken in de Vijfhoek gevestigd die onder de concurrentie met bedrijven buiten de tolzone zouden lijden.

Kan een tolsysteem bedrijven ertoe aanzetten om weg te trekken? Wat gebeurt er in andere steden die zo'n systeem invoeren? Op welke manier kan de regering problemen vermijden?

In Berlijn, Milaan, Londen en Stockholm bestaan er reeds tolsystemen. Aangezien Brussel een stad met specifieke eigenschappen is, blijft het de vraag of een tolsysteem hier aangewezen is. Hoe zou een tolsysteem er in de praktijk uitzien?

In België zijn de 20% meest vervuilende voertuigen verantwoordelijk voor 80% van de uitstoot van CO2. Een milieuvriendelijke autobelasting valt dan ook zeker en vast te overwegen. U hebt zelf gezegd dat de klassieke autobelasting op basis van de cilinderinhoud zou worden afgeschaft. Dat zal

commission de l'Infrastructure du 21 mars 2007. S'il y a une opposition à un projet de péage urbain, j'ai cru comprendre qu'elle était motivée par des motifs économiques, des risques de délocalisation, des pertes de revenus, des phénomènes de concurrence économique entre les entreprises bruxelloises et les autres. Il convient également de noter que le Pentagone concentre une série de commerces qui, en cas de péage urbain, seraient délaissés au profit de commerces non intégrés dans le périmètre du péage...

Ces réflexions ont donc alimenté une première question, qui est la suivante : ne doit-on pas craindre, en imposant ce péage d'un genre particulier, une fuite des entreprises hors de Bruxelles ? Qu'observe-t-on dans les villes ayant opté pour un péage écologique et quelles sont, le cas échéant, les modalités d'adaptation prises afin de contenir ce flux migratoire ? J'imagine difficilement qu'il n'y ait pas eu d'analyse de la situation préalable et des mesures de compensations ultérieures.

C'est donc sans tabous de notre part que nous sommes réellement intéressés de connaître l'application que vous feriez des systèmes en application dans les autres grandes villes déjà citées : Berlin, Milan, Londres ou Stockholm. En quoi les particularités de Bruxelles, ville à la fois de transit et de destination, trouveraient-elles une source d'inspiration dans les modèles précités ? Et comment envisagez-vous la mise sur pied éventuelle d'une option "péage" ?

Sachant qu'en Belgique, on considère que le cinquième des véhicules les plus polluants est responsable de 4/5 des rejets de CO₂ dans l'atmosphère, ce qui pose indiscutablement des problèmes de santé, on peut légitimement se poser la question de l'écofiscalité automobile. Vous-même avez évoqué l'idée suivant laquelle cette écofiscalité devrait remplacer d'ici peu la taxe automobile classique fondée sur la cylindrée.

Je ne vais pas revenir ici sur l'indispensable concertation interrégionale à ce propos. Je voudrais savoir plus précisément quels critères précis « l'écoscoring », nouvelle mesure de taxation, prendra en compte pour donner l'indication du caractère écologique global des véhicules. Quels sont ses avantages et ses inconvénients ?

Que peut-on espérer en termes de réduction des gaz

echter overleg tussen de gewesten vereisen. Op welke criteria zal de nieuwe milieuvriendelijke autobelasting gebaseerd zijn? Wat zijn de voor- en nadelen ervan?

In welke mate zullen de broeikasgassen afnemen? Wat zal de verhouding zijn van die reductie tot de totale uitstoot in het gewest?

Het plan IRIS 2 blijft van groot belang. Als het een statistische voorspelling van verkeersstromen weergeeft, kan het bijdragen tot een objectiever beleid inzake mobiliteit, parkeergelegenheid en ruimtelijke ordening.

Wanneer zal het plan IRIS 2 worden ingediend?

(Applaus bij de meerderheid)

à effet de serre? Et quelle proportion cette réduction représente-t-elle par rapport à la totalité des gaz à effet de serre émis en Région de Bruxelles-Capitale?

Je termine donc, Mme la ministre, en insistant sur l'importance du plan IRIS 2 qui, nous l'espérons, sera notamment appréhendé comme une projection statistique des flux de mobilité. Celle-ci devrait permettre d'organiser de manière plus objective les politiques de mobilité, de stationnement et d'aménagement de l'espace public.

Je pose dès lors la question de l'agenda du dépôt de ce plan qui, de notre point de vue, reste pertinent.

(Applaudissements sur les bancs de la majorité)

M. le président. - La parole est à M. de Patoul.

M. Serge de Patoul. - Je me réjouis de voir ce débat traité en séance plénière. J'espère que cela signifie que le parlement lui attache autant d'importance qu'il le montre aujourd'hui, et que cet état d'esprit sera partagé par le gouvernement. J'interviendrai au nom du groupe MR et j'espère que vous serez tolérant pour le temps que je prendrai, puisque je globaliserai l'intervention du groupe.

L'an dernier déjà, j'évoquais l'étude de Stratec établissant que, d'ici 2015, les temps de parcours augmenteraient à Bruxelles de 32 à 45 %, et que la croissance des déplacements aboutirait à un réel blocage. Cette étude concernait les 133 communes de la zone RER, qui compte 3 millions d'habitants et qui est le noeud de la mobilité en Belgique.

Sans vouloir dévier le débat sur l'élargissement de Bruxelles, option que chacun soutient évidemment ici pour une question de bon sens, je tiens à souligner que l'institution d'une communauté urbaine a tout son intérêt dans ce débat. Je me réjouis aujourd'hui de constater que plus d'un responsable politique l'admet, ce qui constitue déjà un progrès.

Le ministre bruxellois de la Mobilité doit être le garant d'une véritable politique intégrée, menée en collaboration par les différentes entités impliquées dans la problématique du désengorgement de Bruxelles. Au delà des communes bruxelloises, il est nécessaire d'inclure notre "hinterland". La

De voorzitter. - De heer de Patoul heeft het woord.

De heer Serge de Patoul *(in het Frans).* - *Het verheugt mij dat dit thema in plenaire vergadering wordt behandeld.*

Volgens de jongste studie van Stratec zal tegen 2015 de duur van een traject in Brussel met 32 tot 45% toenemen en zal de toename van het aantal verplaatsingen tot een verkeersinfarct leiden. Die studie had betrekking op de 133 gemeenten van de GEN-zone, die 3 miljoen inwoners telt en de mobiliteitsknoop van België vormt.

Zonder het debat te willen opentrekken naar de uitbreiding van Brussel, een optie die van gezond verstand zou getuigen, wil ik toch benadrukken dat de invoering van een stadsgemeenschap een plaats in dit debat verdient. De Brusselse minister van Mobiliteit moet garant staan voor een geïntegreerd beleid in samenwerking met de andere actoren. Het hinterland mag daarbij niet worden vergeten.

De voorbije weken hebben wij heel wat vervuilingsspieken gekend. Er werden meermaals concentraties fijne stof van 240 µg/m² geregistreerd, terwijl de waarschuwingdrempel 50 µg/m² bedraagt. Dergelijke concentraties zijn bijzonder schadelijk.

In Brussel blijft het wegverkeer de grootste vervuiler, gevolgd door de verwarming en de industrie. In Noord-Europa veroorzaakt het verkeer 25% van de CO₂-uitstoot, 98% van de

ministre de l'Environnement a également un rôle important à jouer dans ce cadre.

Ceci dit, les problèmes de congestion, l'utilisation trop fréquente des véhicules et, par-dessus tout, des véhicules polluants, ont des implications évidentes sur notre environnement. Les pics de pollution se sont succédé ces dernières semaines sur le territoire de notre Région bruxelloise. A plusieurs reprises, on a relevé des pointes de 240 microgrammes de particules fines par mètre cube dans l'atmosphère, alors que le seuil d'alerte est fixé à 50 microgrammes. Une telle situation est malheureusement extrêmement dommageable pour la santé de nos concitoyens.

Ce n'est un secret pour personne, le trafic automobile en Région bruxelloise reste, en importance, la première source de nombreux polluants. Ceci devant le chauffage et loin devant les industries. Rien qu'en Europe du Nord, le trafic serait à l'origine de 25% des émissions de dioxyde de carbone, de 98% de celles de monoxyde de carbone, de 75% des émissions d'oxydes d'azote et de 40 à 60% des particules fines.

Face au problème de la saturation automobile et à ses impacts environnementaux, certaines villes européennes ont décidé d'agir en cherchant, autant que possible, à réguler le trafic automobile. Des villes allemandes comme Berlin ou Hanovre interdisent, par exemple, l'accès au centre ville aux voitures les plus polluantes. A Milan, les conducteurs doivent payer une taxe directement proportionnelle au niveau de pollution de leur véhicule. D'autres initiatives intéressantes de péage urbain existent également à Stockholm ou à Londres.

En Région bruxelloise, certaines mesures existent en cas de pics de pollution : le renforcement des contrôles de vitesse et l'abaissement des vitesses autorisées. On sait également que la circulation alternée ou la gratuité des transports en commun les jours de pic de pollution ont été annoncées. Dans les faits, cependant, rien n'évolue.

Dans le cadre de notre dernier débat sur le péage urbain, le 21 mars 2007, je relevais une étude théorique commandée dans le contexte du plan de circulation bruxellois IRIS. Elle examinait l'incidence de l'introduction d'un système de péage urbain à l'entrée de notre Région.

CO-uitstoot, 75% van de stikstofuitstoot, en 40 tot 60% van de uitstoot van fijne deeltjes.

Om de steeds grotere verkeersverzadiging en de gevolgen ervan voor het milieu tegen te gaan, heeft een aantal Europese steden beslist het autoverkeer te reguleren. Zo hebben Berlijn en Hannover de meest vervuilende wagens de toegang tot het stadscentrum ontzegd. In Milaan moeten de automobilisten een belasting betalen die recht evenredig is met de uitstoot van hun wagen. In Stockholm en Londen is dan weer een tolsysteem ingevoerd.

In het Brussels Gewest bestaan de maatregelen in geval van vervuilingsspieken in een uitbreiding van de snelheidscontroles en een verlaging van de maximumsnelheid. Er was aangekondigd dat er tijdens de vervuilingsspieken altemeerend verkeer zou worden ingevoerd en dat het openbaar vervoer gratis zou zijn. In de praktijk komt er geen schot in de zaak.

Tijdens het debat van 21 maart 2007 verwees ik naar een studie over tolheffing in het kader van het IRIS-plan.

Toen ik minister Smet vroeg wanneer het nieuwe IRIS-plan klaar zou zijn, antwoordde hij enkel dat het voor binnenkort was. Jammer genoeg is hij vandaag afwezig. Kunt u een stand van zaken geven?

Een jaar geleden werd reeds het idee geopperd om een tolsysteem in te voeren ter bestrijding van het fileprobleem. Minister Huytebroeck is voorstander, minister Smet is er tegen. Bijgevolg verklaarde minister Huytebroeck in de pers dat er deze legislatuur geen tolsysteem zou komen.

Minister Smet ziet drie oplossingen voor het mobiliteitsprobleem: meer openbaar vervoer, een parkeerplan en het gebruik van de fiets bevorderen.

De ontwikkeling van het openbaar vervoer is geen nieuw idee en kent zijn grenzen. Ik verwacht trouwens geen woorden, maar daden van minister Smet. Waarom is er geen geld uitgetrokken voor de verbetering van de reisfrequentie in 2008? Waarom wordt het budget voor het VICOM-programma met een derde verlaagd? Waarom staan de meeste projecten uit het VICOM-

Lorsque je demandais à votre collègue M. Smet quand il espérait pouvoir sortir ce plan de circulation IRIS, il me répondait tout simplement « bientôt », en précisant qu'il ne voulait rien ajouter de plus. En l'absence de M. Smet, qui est tout à fait regrettable dans ce type de débat, je voudrais savoir, Mme la ministre, si vous pouvez me préciser où en est l'élaboration de ce plan.

Quant au péage urbain, il y a un an, on l'évoquait déjà comme solution aux problèmes de congestion. On se rappelle qu'à l'époque, les avis divergeaient au sein du gouvernement. Mme Huytebroeck, vous qui y êtes favorable - contrairement à votre collègue de la Mobilité - vous avez déclaré dans la presse que, vu les oppositions politiques rencontrées, nous ne pourrions avoir un péage urbain sous cette législature. Cela signifie que la mise en place de ce système est, de fait, reportée à la prochaine législature.

M. Smet considère qu'il faut faire trois choses pour résoudre les problèmes de mobilité à Bruxelles :

- développer les transports publics ;
- élaborer un plan de stationnement ;
- favoriser l'utilisation du vélo.

Je ne veux pas saper son enthousiasme, mais je tiens à formuler plusieurs remarques. Premièrement, le développement des transports publics ne date pas d'hier et marque ses limites, compte tenu de l'augmentation du nombre de voitures qui entrent et circulent à Bruxelles chaque jour. De plus, on peut se demander comment M. Smet arrivera à transformer son discours de promotion des transports publics en actes, alors que l'on constate un non-financement de la dotation spéciale pour l'amélioration des fréquences en 2008, une diminution d'un tiers du budget du programme VICOM en 2008, ainsi que la non-inscription de la plupart des projets VICOM du contrat de gestion dans le plan pluriannuel d'investissements.

Deuxièmement, en ce qui concerne le stationnement, je relis les propos de M. Smet dans sa réponse du 21 mars 2007 : "Au regard des chiffres, la "congestion tax" a entraîné une diminution de 16 à 20% de la circulation à Stockholm et à Amsterdam. La ville d'Amsterdam, comparable à Bruxelles quant à sa taille, a vu une

programma niet in het investeringsplan?

Op 21 maart 2007 zei minister Smet dat het tolsysteem het autoverkeer in Stockholm en Amsterdam met 16 à 20% heeft doen dalen. In Amsterdam is het autoverkeer door een efficiënt parkeerbeleid met 20% afgenomen. Hij hoopt nog deze legislatuur een gewestelijk parkeeragentschap op te kunnen richten.

Hoever staat het parkeerplan? Omvat het plan dat de Conferentie van Burgemeesters heeft besproken een 'congestion tax'?

Wat het fietsbeleid betreft, nog afgezien van het feit dat Cyclocity niet het verhoopte succes had, zijn we hier niet in Amsterdam. De fietscultuur is hier onvoldoende ontwikkeld om de verhoopte resultaten te bereiken.

De stadstol is inderdaad een complexe aangelegenheid. Het leefmilieu gaat er echter op achteruit, er zijn te veel vervuilingsspieken en in het belang van de volksgezondheid mogen wij niet talmen om voor structurele oplossingen te zorgen. Buiten strengere snelheidsbeperkingen en meer snelheidscontroles is er geen enkele dringende maatregel genomen. De politieke verantwoordelijken willen immers niet raken aan het autoverkeer, hoewel dat de enige manier is om vervuilingsspieken te voorkomen.

Mevrouw Huytebroeck, toen uw voorganger in 1999 het ontwerp van ordonnantie over de luchtvervuiling indiende, dienden twee van uw fractieleiden een amendement in aangaande maatregelen in verband met het autoverkeer in noodgevallen. Dit werd goedgekeurd en artikel 15 omvat dus de mogelijkheid om in te grijpen, maar toch doet u niets. Waarom niet?

Voor drie artikelen uit deze ordonnantie waren uitvoeringsbesluiten nodig. Twee daarvan heeft de heer Gosuin genomen aan het eind van zijn mandaat. Voor artikel 20 is er echter nog steeds geen uitvoeringsbesluit. Wanneer komt dat er eindelijk?

De stadstol is zeker een noodmaatregel in de zin van artikel 15. De heer Gosuin lanceerde een makkelijker uitvoerbaar idee: een blauwe sticker. Daarmee kun je de meest vervuilende wagens verbieden op de dagen dat er vervuilingsspieken

diminution de 20% de la pression automobile grâce à sa politique cohérente de stationnement. J'espère que nous parviendrons à créer l'Agence régionale de stationnement sous cette législature".

Pourriez-vous me dire aujourd'hui où en est le gouvernement dans l'élaboration de ce plan de stationnement ? L'exemple proposé de "congestion tax" se retrouve-t-il dans le plan discuté en Conférence des bourgmestres ?

Enfin, toujours en réaction aux déclarations de M. Smet, je tiens à souligner qu'en ce qui concerne la politique du vélo, outre le fait que Cyclo-City ne semble pas avoir le succès escompté, nous ne sommes malheureusement pas à Amsterdam. Et la culture du vélo n'est pas encore à ce point développée pour constater les résultats escomptés.

Pour ce qui est du présent, je veux bien reconnaître que le péage urbain est un dossier complexe. Néanmoins, la situation de l'environnement se dégrade, les pics de pollution sont bien trop présents et la santé des gens ne peut attendre la fin du second semestre 2009 pour que des solutions structurelles soient apportées. Or, aujourd'hui, outre l'abaissement des limitations de vitesse et leur contrôle plus strict, aucune mesure d'urgence n'a été mise en oeuvre. En réalité, si l'on refuse de mettre en oeuvre des plans d'urgence, c'est tout simplement parce que les responsables politiques refusent d'intervenir sur le seul facteur permettant de diminuer la pollution en prévision des pics : le trafic routier.

Or, Mme la ministre, lorsque votre prédécesseur à cette tâche a déposé sur les bancs du parlement son projet d'ordonnance relative à l'évaluation et l'amélioration de la qualité de l'air ambiant, dite ordonnance Air du 25 mars 1999, deux collègues de votre groupe, Alain Adriaens et Marie Nagy, y ont introduit un amendement, accepté, portant sur les mesures concernant la circulation automobile lors de situations d'urgence. Alors que l'article 15 a été ainsi modifié à votre demande pour prévoir des mesures à prendre dans la situation qui nous occupe aujourd'hui, nous pouvons nous poser légitimement des questions sur votre inaction. Comment se fait-il que vous et votre groupe ne preniez pas aujourd'hui des mesures concrètes en exécution de votre programme ?

Entre parenthèses, dans le cadre de l'exécution de

worden verwacht. De wagens die wel voldoen aan de normen, zouden een blauwe sticker krijgen, bijvoorbeeld bij de technische controle. Dat is gemakkelijker dan andere oplossingen, die structureel ingrijpender zijn.

Volgens de jongste cijfers van Febiac van 2005 zou een rijverbod voor de meest vervuilende voertuigen (32,5%) tijdens de vervuilingspieken de concentratie fijne deeltjes met 63% doen dalen, de concentratie NOX met 72,5% en de CO2-uitstoot met 68%.

In het federaal plan 2004-2007 ter bestrijding van verzurend en troposferische ozon wordt gepleit voor de invoering van een blauwe sticker, die wordt toegekend na een scherpe technische en milieucontrole. Tijdens voorspelbare vervuilingspieken zou dan een rijverbod kunnen worden uitgevaardigd voor alle voertuigen die niet over die sticker beschikken.

Het systeem van de blauwe sticker werd besproken op de interministeriële conferentie Mobiliteit, de interministeriële conferentie Leefmilieu en de werkgroep. Welke beslissingen zijn er genomen? Zijn er nog struikelblokken?

ECOLO heeft zich altijd tegen dit project verzet, ook al werkt de formule bijzonder goed in Duitsland bijvoorbeeld. ECOLO verkliest het systeem van een alternerend rijverbod voor pare en onpare nummerplaten. Dat betekent echter dat vervuilende terreinwagens mogen rijden als ze de juiste nummerplaat hebben.

De heer Gosuin en mevrouw Teitelbaum hebben heel wat voorstellen van ordonnantie en resolutie ingediend om schone voertuigen te promoten, met name via een vrijstelling van het gewestelijk deel van de verkeersbelasting en de belasting op de inverkeerstelling. Ik hoop dat die voorstellen snel in de commissie Financiën zullen worden besproken.

Hoe zit het met het alternerend rijverbod en het gratis openbaar vervoer tijdens vervuilingspieken? Heeft de regering het tolsysteem definitief van de tafel geveegd? Heeft de regering de verschillende tolsystemen in Europa met elkaar vergeleken? Kunnen zij in Brussel worden toegepast? Is er overleg tussen de minister van Mobiliteit, de minister van Leefmilieu en hun gewestelijke en

cette même ordonnance, trois articles nécessitaient des arrêtés d'exécution pour entrer en vigueur. Alors que, pour deux d'entre eux, les articles 19 et 22, des arrêtés ont été pris par M. Gosuin juste avant qu'il ne quitte sa fonction, l'article 20 restant n'a toujours pas fait l'objet d'un arrêté. Pourtant, cela fait maintenant presque quatre ans que vous êtes au gouvernement. A quand cet arrêté, Mme la ministre ?

J'en reviens à cet article 15 prévoyant des mesures d'urgence par rapport à la circulation automobile. Le péage urbain constitue, certes, une mesure en ce sens. Une autre idée de mesure, plus facilement applicable, a été lancée par M. Gosuin : la pastille bleue. Son principe est simple : limiter la circulation automobile en interdisant la circulation des véhicules les plus polluants les jours où des pics de pollution sont attendus. Les véhicules conformes à la norme se verraient octroyer, via les centres de contrôle technique notamment, une pastille bleue à apposer. Cette solution ne semble pas aussi difficile à mettre en oeuvre que d'autres, qui exigent des besoins structurels plus considérables.

Je vous cite les dernières données disponibles à la Fédération belge de l'industrie automobile et du cycle (Febiac) sur le parc automobile, datant de 2005. En tenant compte des émissions rejetées par les véhicules, empêcher les véhicules les plus polluants - soit 32,5% d'entre eux - de circuler les jours de prévision de pics de pollution, diminuerait la charge polluante des microparticules de près de 63%, celle des NOX et hydrocarbures de 72,5% et celle du CO2 de 68%.

Dans le Plan fédéral 2004-2007 de lutte contre l'acidification et l'ozone troposphérique, il est écrit que le renforcement du contrôle technique permettra de délivrer une pastille bleue aux véhicules qui satisfont à ce nouveau contrôle environnemental renforcé. Ainsi, lorsque des pics de pollution sont prévisibles, il est pertinent sur le plan environnemental d'interdire la circulation des véhicules non pourvus de cette pastille.

La Région bruxelloise est représentée à la Conférence interministérielle de la mobilité et des transports, à la Conférence interministérielle de l'environnement et dans le groupe de travail. Ces conférences ont discuté de la pastille bleue. Pourriez-vous, dès lors, m'indiquer quelles sont les décisions qui ont été prises ou les blocages qui

federale collega's over een globaal mobiliteitsplan voor Brussel? Hoe staat de regering tegenover de invoering van het systeem van de blauwe sticker?

(Applaus bij de MR)

subsistent ?

Ceci dit, ce projet de pastille bleue a toujours été combattu par ECOLO en Belgique, alors que la formule fonctionne bien en Allemagne, par exemple. ECOLO préfère le système d'interdiction de circuler pour les plaques paires ou impaires en cas de pic de pollution. Cela veut dire que les propriétaires d'un 4X4 polluant pourraient circuler en cas de pics de pollution, si leur plaque le permet. Si, pour le gouvernement, le blocage quant à la mise en oeuvre de la pastille bleue n'est qu'une question de couleur, nous lui laisserons le choix de celle-ci : vert, rouge ou orange ! Cela ne nous dérangera pas.

Je vous rappelle enfin que des propositions d'ordonnance et de résolution concrètes ont été déposées par M. Gosuin et Mme Teitelbaum pour promouvoir les véhicules propres, notamment en les exonérant de la part régionale de la taxe de circulation et de mise en circulation. Ces propositions attendent d'ailleurs d'être débattues en commission des Finances. J'espère que ce sera rapidement fait.

Pour conclure, j'aimerais encore poser au gouvernement les questions suivantes. Où en sont les projets de circulation alternée et de gratuité des transports en commun les jours de pics de pollution ? Le projet d'instauration d'un péage urbain est-il tout à fait enterré par le gouvernement ? Qu'ont donné les études commandées sur le sujet ? Un tableau reprenant les différentes formules de péage envisagées dans les villes européennes et leur transférabilité au territoire de la Région bruxelloise est-il disponible ?

Existe-t-il une concertation entre le ministre de la Mobilité, celui de l'Environnement et les homologues des autres Régions et niveaux de pouvoirs pour la mise sur pied d'un plan global de décongestion de Bruxelles ? Dans l'affirmative, quelles sont les pistes mises en avant et quel est l'agenda de la mise en oeuvre d'éventuelles mesures ? Enfin, le gouvernement pourrait-il me faire part de sa position concernant l'instauration d'un système de pastille bleue, développée longuement dans mon interpellation, ?

(Applaudissements sur les bancs du MR)

Discussion conjointe

Samengevoegde bespreking

M. le président.- La demande d'interpellation jointe de Mme Schepmans est retirée.

La parole est à Mme Fizman.

Mme Julie Fizman.- Dans le cadre de ce débat, je me limiterai essentiellement aux aspects fiscaux et financiers de la mise en oeuvre d'un dispositif visant à limiter la pression automobile dans notre Région. Mme P'tito interviendra, quant à elle, sur les aspects environnementaux et, plus précisément, sur le péage.

D'un point de vue théorique, on peut se limiter à une analyse consistant à déterminer si une tarification de l'usage des infrastructures permettrait de limiter la demande. D'un point de vue pratique en revanche, il convient de se pencher sur les aspects budgétaires de la mise en oeuvre d'un tel système.

Pour rappel, en ce début de législature, le ministre wallon Daerden a été le premier à évoquer la mise en place, à l'instar de la pratique observée dans de nombreux pays étrangers, d'un système de péage pour l'utilisation des infrastructures routières wallonnes et ce, pour les véhicules de moins de 12 tonnes.

Le ministre n'a jamais caché que l'un des objectifs était de dégager des budgets importants. Par la suite, Mme la ministre bruxelloise Huytebroeck a également fait des déclarations concernant un péage urbain en vue de limiter la pression automobile dans la ville. Ce qu'elle mettait en évidence pour justifier son projet était donc plutôt la décongestion du réseau routier. A mon humble avis, les objectifs consistant à rapporter de l'argent d'une part et à gérer la congestion d'autre part ne sont nullement incompatibles.

Cela dit, ma première question s'adresse au ministre du Budget. Celui-ci est absent, mais je vous demande de la lui transmettre. Une étude précise reprenant les aspects budgétaires des différents systèmes a-t-elle été réalisée ? Cette étude devrait notamment porter sur les coûts d'investissements et d'exploitation, sur la redevance et, surtout, sur le public visé par ladite redevance. Les non-Bruxellois ou les étrangers traversant notre pays seront-ils seuls concernés ou la redevance sera-t-elle exigée sans distinction, ce qui ne me paraîtrait pas très juste ?

De voorzitter.- Mevrouw Schepmans heeft haar toegevoegde interpellatie ingetrokken.

Mevrouw Fizman heeft het woord.

Mevrouw Julie Fizman (in het Frans).- *Ik beperk me tot de fiscale en financiële aspecten van de nieuwe maatregelen om het autoverkeer te doen dalen.*

Theoretisch gezien volstaat een analyse om na te gaan of de invoering van een tolsysteem de vraag doet dalen. Praktisch gezien moet men zich echter ook buigen over de budgettaire impact van de invoering van een dergelijk systeem.

Bij de aanvang van deze zittingsperiode was de Waalse minister Daerden de eerste om het idee van een wegenvignet voor voertuigen van minder dan 12 ton te verdedigen. De minister verborg toen niet dat hij met deze maatregel extra inkomsten beoogde.

Vervolgens sprak ook minister Huytebroeck over de invoering van een stadstol, met als voornaamste reden het Brusselse verkeer vlot te trekken. Beide ministers voeren verschillende doelstellingen aan die met elkaar kunnen worden verzoend.

Mijn eerste vraag is gericht tot de minister van Begroting. Gelieve hem hiervan op de hoogte te brengen. Bestaat er een gedetailleerde studie over de budgettaire aspecten van de verschillende systemen (investerings- en exploitatiekosten, bedrag van de heffing, doelpubliek)? Zal de heffing uitsluitend gelden voor niet-Brusselaars of niet-Belgen of geldt ze voor iedereen? Dat zou onrechtvaardig zijn.

Volgens de minister van Begroting zou het gewest 3,6 miljoen euro in de wacht slepen als het 6% van de inkomsten uit het wegenvignet zou ontvangen, zoals voorzien in het oorspronkelijke akkoord tussen de drie gewesten. Houden die berekeningen wel rekening met de bijkomende investeringen in openbaar vervoer? Is het gekozen systeem wel rendabel?

Mijn fractie zal erop toezien dat de maatregelen inzake "ecologische fiscaliteit" er niet toe leiden dat mensen met een laag inkomen afstand moeten doen van hun voertuig. Zuinig omgaan met energie is noodzakelijk, maar mag het leven van

Je rappelle également qu'en réponse à une précédente question, le ministre du Budget a annoncé une manne de quelque 3,6 millions d'euros dans l'hypothèse où Bruxelles obtiendrait les 6% de recettes de la vignette de péage tels qu'ils sont prévus dans l'accord initial entre les trois Régions.

Dans les calculs que l'on aurait effectués, a-t-on également prévu les moyens complémentaires nécessaires pour investir dans les transports en commun? Lorsque l'on compare les divers systèmes de péage ou de vignette, le système retenu est-il rentable?

En ce qui concerne la "fiscalité écologique", je voudrais rappeler que mon groupe veillera, de manière générale, à ce que la mise en oeuvre de bonnes intentions n'entraîne pas de dérives qui conduiraient à exclure les personnes aux revenus les plus modestes de biens dont ils ont besoin.

Afin d'illustrer mon propos, je rappelle les débats sur la "tarification sociale et solidaire de l'eau". On peut certes souscrire à l'idée que, pour des raisons écologiques, l'usage rationnel de l'eau est intéressant et même nécessaire. Néanmoins, on ne peut évidemment pas priver d'eau des personnes au motif qu'elles n'en ont pas les moyens.

On ne peut non plus appliquer à la lettre le principe du pollueur-payeur. Nous avons plaidé par conséquent pour l'application d'une tarification sociale et solidaire proportionnelle à la composition du ménage, en vue d'une plus grande équité. Il importe que ce ne soient pas uniquement les personnes qui n'ont pas les moyens qui consentent des efforts pour permettre aux autres de consommer.

Dans le cas qui nous occupe, il serait injuste de priver certaines personnes, comme les travailleurs de nuit du site Da Vinci dans le zoning de la SDRB, d'un service de transport public et, de ce fait, risquer de leur faire perdre leur emploi.

Quel que soit le système préconisé, nous resterons vigilants sur ce point. Quelles sont les personnes touchées? Comment le sont-elles?

Parallèlement, il convient de développer davantage d'alternatives crédibles à l'usage de la voiture individuelle. Néanmoins, cette option a un coût. Quelles sont les pistes envisagées en ce sens?

kansarmen niet moeilijker te maken.

Het zou niet eerlijk zijn om het principe dat de vervuiler betaalt strikt toe te passen. De PS heeft steeds een sociaal systeem bepleit dat rekening houdt met de gezinssamenstelling. We mogen niet aanvaarden dat enkel de kleine inkomens in hun zakken moeten tasten.

Het zou ontoelaatbaar zijn dat de nachtwerkers van het bedrijvent centrum Da Vinci niet langer gebruik konden maken van openbaar vervoer. Ze riskeren dan immers hun baan te verliezen.

De PS zal dit dossier nauwlettend volgen.

Er zijn meer alternatieven nodig om het gebruik van personenwagens te ontmoedigen. Dat kost echter geld. Welke oplossingen hebt u overwogen?

Openbaar vervoer is nog steeds zeer duur voor heel wat Brusselaars. Kan de regering geen systeem met een derde betaler invoeren in plaats van de investeringskosten door te rekenen aan de reizigers? Zo kunnen abonnementen betaald worden door de werkgevers of zouden zeer lage inkomens van een vrijstelling kunnen genieten. Het zijn immers vooral mensen met een laag inkomen die gebruik maken van het openbaar vervoer.

Er wordt al tien jaar gepraat over tolsystemen en wegenvignetten, maar er gebeurt niets concreets. De gewesten hebben zelfs nog geen samenwerkingsakkoord gesloten.

Ik richt me vooral tot minister Vanhengel, want hij heeft over een samenwerkingsakkoord onderhandeld.

Blijkbaar hebben de vertegenwoordigers van de drie gewesten onlangs nog met elkaar om de tafel gezeten. Wat is de stand van zaken?

Zult u teruggrijpen naar het initiële akkoord met de Waalse en Vlaamse ministers? De kranten beweren van niet.

Wat hebben de studies van de drie gewesten opgeleverd? Begin 2007 werd voorgesteld om een wegenvignet voor voertuigen van minder dan 12 ton in te voeren, waarbij rekening zou worden gehouden met het gebruik van de gewestwegen. Vanochtend las ik iets anders in de krant. Hoe zit

Par ailleurs, la tarification actuelle des transports en commun s'avère particulièrement onéreuse pour certains Bruxellois. Plutôt que répercuter le coût des investissements des transports publics sur les usagers, ne pourrait-on pas conclure des accords de tiers payant ? Le coût de l'abonnement pourrait être couvert par l'employeur ou des exonérations pourraient être élargies aux personnes à très bas revenus. Ces dernières constituent en effet les principaux usagers des transports en commun.

Bien que cela fasse plus de dix ans que l'instauration d'un système de péage ou de vignette est évoquée, aucun système concret n'a été mis en oeuvre à ce jour, à moins qu'il ne s'agisse d'effets d'annonce ou de la nécessité de conclure un accord de coopération entre les trois Régions, qui tarde à venir. Lorsque des conséquences financières sont pressenties pour les deux autres Régions, il importe que les trois parlements ratifient un accord de coopération.

Mes questions s'adressent surtout au ministre Vanhengel, puisque c'est lui qui avait suivi les négociations. Dans la presse d'aujourd'hui, j'ai vu qu'il y avait encore eu une réunion du comité entre les trois Régions. J'aimerais savoir où en sont les négociations avec les deux autres Régions.

Est-ce que l'accord initial conclu avec les ministres wallon et flamand se poursuit ? Ce n'est pas ce qui figurait dans l'article d'aujourd'hui. Quelles sont les conclusions du syndicat d'études commun aux trois Régions qui a travaillé sur les différentes facettes de ce dossier ? Début 2007, on était parti sur l'idée de s'inscrire dans un projet de vignette évolutive basée sur la durée d'utilisation des réseaux routiers régionaux par les véhicules de moins de 12 tonnes. Ce principe semblait admis. Ce n'est pas ce que décrivait l'article de ce matin. J'aimerais donc aussi savoir ce qu'il en est des déclarations unilatérales de certaines Régions en faveur d'un autre système, et notamment d'un système de péage pour les poids lourds en fonction de la distance parcourue.

Plutôt que des effets d'annonce, si on veut véritablement qu'un système -quel qu'il soit- voie le jour, il faut d'abord s'assurer que cela ne pèse pas sur les personnes qui n'ont pas les moyens et qui ont absolument besoin de leur voiture. Ensuite, il faudra qu'il y ait des négociations sereines entre les trois Régions.

het nu eigenlijk? Sommige gewesten willen blijkbaar plots een tolsysteem voor vrachtwagens invoeren.

Als de overheid werkelijk een oplossing wil, moet ze ervoor zorgen dat ze de rekening niet enkel aan de kleine inkomens presenteert en dat de drie gewesten behoorlijk met elkaar overleggen.

(Applaus bij de meerderheid)

(Applaudissements sur les bancs de la majorité)

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

Mme Marie-Paule Quix *(en néerlandais).* - *En décembre dernier, il y a encore eu une alerte au smog en raison d'une concentration trop élevée de particules fines. Selon le Conseil Bruxellois pour l'Environnement, ce qui doit surtout nous préoccuper est l'arrêt de la diminution de la concentration en particules fines depuis 2004. C'est d'autant plus inquiétant qu'en collaboration avec M. Smet, vous avez conçu, et appliqué, un plan pour lutter contre les particules fines. Manifestement, ce plan ne suffisait pas à respecter la directive européenne.*

Les mesures complémentaires que vous voulez prendre en collaboration avec le ministre Smet sont absolument nécessaires. La politique doit surtout viser une forte diminution de l'usage de la voiture en ville. Il faut mettre en oeuvre des instruments financiers faisant payer les coûts externes élevés du trafic automobile aux conducteurs.

Un de ces instruments est la vignette automobile, mais elle semble avoir été écartée à jamais. Le péage urbain et la redevance kilométrique intelligente sont d'autres instruments permettant de décourager le trafic automobile. La redevance kilométrique intelligente pourrait faire l'objet d'un consensus. Il s'agit d'une taxe sur la distance parcourue tenant compte du lieu (ville ou campagne) et de l'heure du déplacement (pic de circulation ou heures creuses), des caractéristiques environnementales du véhicule et du type de conduite. Autrement dit, ce n'est pas le véhicule qui est taxé, mais son usage.

Mme Fiszman souhaite que les aspects sociaux soient pris en considération. Cela va de soi.

A supposer que la redevance kilométrique intelligente soit introduite sur l'ensemble du territoire belge, le nombre de kilomètres parcourus devrait diminuer de 15%, entraînant un meilleur taux d'occupation et de chargement des véhicules, avec une réduction des embouteillages. Les autorités néerlandaises ont déjà décidé d'instaurer la redevance kilométrique intelligente en 2012.

Le gouvernement régional bruxellois envisage-t-il

De voorzitter. - Mevrouw Quix heeft het woord.

Mevrouw Marie-Paule Quix. - Afgelopen december was het weer zover: smogalarm. Er was nog maar eens een te hoge concentratie fijn stof in de Brusselse lucht. Volgens de Brusselse Raad voor het Leefmilieu (BRAL) moet het ons vooral verontrusten dat de daling van de concentratie fijn stof in de Brusselse lucht sinds 2004 stilgevallen is. Dat is des te onrustbarend, omdat uzelf en minister Smet toch een plan ter bestrijding van het fijn stof hebben opgesteld en ook toepassen. Blijkbaar volstaat het plan niet om de EU-richtlijn dat geen enkel meetstation meer dan 35 keer per jaar een daggemiddelde van 50 microgram per vierkante meter mag meten, te respecteren.

U wil samen met minister Smet bijkomende maatregelen nemen. Die zijn absoluut nodig. Het beleid zal er vooral op gericht moeten zijn om het gebruik van de auto in de stad sterk te doen verminderen. Er moeten financiële instrumenten worden ingezet om de hoge externe kosten van het autoverkeer door de chauffeur te doen betalen.

Het Brussels wagenpark bestaat momenteel uit zo'n half miljoen voertuigen en dagelijks komen daar nog eens 200.000 auto's van pendelaars bij. De buitensporige aanwezigheid van de wagen genereert toch heel wat extra kosten, die dringend geïncorporeerd dienen te worden, als we onze stad, die toch een tiende van de Belgische bevolking herbergt, een duurzaam bestaan toewensen.

Een van die instrumenten is het wegvignet. Tot anderhalf jaar geleden was het autowegenvignet zaligmakend, maar het werd afgevoerd en het is de vraag of het ooit nog terugkomt. Andere instrumenten om het autoverkeer te ontmoedigen, zijn onder andere de stadstol en de slimme kilometerheffing. Wanneer ik de vakliteratuur lees, krijg ik de indruk dat de slimme kilometerheffing meer en meer op een consensus kan rekenen. Het gaat om een afstandsgerelateerde heffing die rekening houdt met de plaats (stad of platteland), met het tijdstip van de verplaatsing (piek- of daluren), met de milieukeurmerken van het voertuig en het rijgedrag. Met andere woorden, niet het auto- of vrachtwagenbezit wordt belast, maar wel het gebruik ervan.

les différents instruments financiers que sont le péage urbain et la redevance kilométrique intelligente ?

Où en est la concertation avec les autres Régions ?

Compte tenu des aspects sociaux, quel serait l'impact sur le propriétaire du véhicule ?

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

Mme Céline Delforge.- J'essaierai de ne pas mélanger dans mon intervention les dispositifs d'urgence en cas de pics de pollution, comme l'ont fait certains, et les dispositifs de plus longue haleine qui permettent éventuellement d'éviter les pics de pollution. Je me concentrerai sur les aspects structurels et fiscaux.

L'un des problèmes fondamentaux en termes de mobilité est que la demande augmente, qu'il s'agisse des transports en commun, de la voiture, du déplacement à pied, du vélo. L'idéal serait de pouvoir, dès à présent, travailler sur cette demande.

Nous avons entendu que limiter l'accessibilité de Bruxelles aux voitures, quel qu'en soit le moyen, allait diminuer celle des entreprises et, éventuellement, favoriser des délocalisations. Ce

Mevrouw Fiszman wil dat rekening wordt gehouden met sociale aspecten. Uiteraard. Met een slimme kilometerheffing is wie 's avonds of 's nachts moet gaan werken wegens onregelmatige uren, er hoe dan ook beter vanaf, omdat men zich niet verplaatst tijdens de piekuren.

In de veronderstelling dat de slimme kilometerheffing over het hele Belgische grondgebied wordt ingevoerd, zou het aantal afgelegde kilometers met ongeveer 15% dalen. Het zou ook leiden tot een hogere bezettings- en beladingsgraad van de voertuigen, wat op zijn beurt minder files tot gevolg heeft. Over de slimme kilometerheffing, die er bovendien toe bijdraagt om de Kyotodoelstellingen te behalen, zou toch ernstig moeten worden nagedacht. De Nederlandse overheid heeft al beslist om de slimme kilometerheffing in 2012 in te voeren.

Mevrouw de minister, is er overleg in de Brusselse gewestregering over de verschillende financiële instrumenten, zoals de stadstol en de slimme kilometerheffing? Hoever staat het met het overleg met de andere gewesten? Wij leven uiteindelijk niet op een eiland.

Uiteraard moet ook rekening worden gehouden met de sociale aspecten. Is er al berekend wat de impact is voor de auto-eigenaar?

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Sommige sprekers maakten geen onderscheid tussen maatregelen om pieken tegen te gaan en langetermijnmaatregelen. Mijn betoog is toegespitst op de structurele en fiscale aspecten van de maatregelen.*

Het grote probleem is dat er zich steeds meer mensen verplaatsen, of dat nu met de auto, met het openbaar vervoer of met de fiets is. Idealiter zou de overheid een invloed moeten uitoefenen op deze stijgende vraag.

Sommigen vrezen dat een verminderde toegankelijkheid van Brussel ook invloed zal hebben op de toegankelijkheid van de bedrijven, met eventueel delokalisatie tot gevolg. Dat is een simplistische redenering. Door minder auto's in

raisonnement me paraît un peu simpliste.

En effet, en réduisant la présence des automobiles dans Bruxelles, on augmente l'accessibilité de plusieurs endroits de la ville par d'autres moyens de transport. Dès l'instant où la congestion automobile cesse dans les artères bruxelloises, les bus, les trams, les vélos et même les piétons vont pouvoir se déplacer plus facilement. De la sorte, l'accessibilité globale sera sans doute améliorée.

Du reste, même les voitures qui ont besoin d'atteindre un point de Bruxelles pourront le faire plus facilement que dans une situation d'encombrement.

Nous savons également que l'un des soucis en rapport avec ce problème est l'urbanisation en Flandre et en Wallonie. Malheureusement, nous n'avons aucune prise en ce domaine. Les deux autres Régions ont pour habitude de délivrer des permis qui favorisent la dispersion de l'habitat - ce qui est évidemment très problématique -, mais nous ne pouvons rien y faire.

Au vu de ces différentes questions, la fiscalité est un outil intéressant, mais qui n'est pas unique, puisqu'il existe aussi la politique de stationnement. Rappelons aussi que diminuer le caractère accessible de Bruxelles aux voitures, en profitant de l'arrivée du RER, permettrait d'éviter la fuite d'habitants vers la périphérie.

Il a beaucoup été question de péage. Le fond de l'affaire se décompose entre la fiscalité et la mobilité. J'en viens à un autre point sur lequel la Région n'a pas de prise, et j'en appelle à mes collègues du MR et éventuellement du PS, dont les partis siègent au fédéral depuis de longues années. Arrêtons de défiscaliser les voitures de société qui représentent une part très importante de l'augmentation du parc automobile !

Je pense que cela ne léserait pas les petits revenus. De plus, cela permettrait aux travailleurs de retrouver la liberté d'utilisation de l'argent qu'ils gagnent durement.

La question est alors de savoir : faut-il plutôt taxer les voitures polluantes, au risque de pénaliser les personnes à bas revenus qui ne peuvent s'offrir d'automobile moins polluante ?

Brussel toe te laten, wordt de toegankelijkheid van het gewest voor andere weggebruikers juist groter. Maar ook de auto's zelf zullen zich gemakkelijker in de stad kunnen verplaatsen.

Een andere vaak voorkomende opmerking is het probleem van de groeiende verstedelijking van Vlaanderen en Wallonië. Het Brussels Gewest heeft echter geen enkele greep op het beleid van de andere gewesten, dat tot een versnippering van de bebouwde gebieden leidt. Fiscale maatregelen zijn interessant maar vormen niet de enig mogelijke oplossing. Door de invoering van het GEN te koppelen aan een aangepast parkeerbeleid, kan de stadsvlucht worden tegengegaan.

Tot slot wil ik me nog richten tot mijn collega's van de MR en de PS, partijen die al vele jaren deelnemen aan het federale beleid. Het belastingvoordeel voor bedrijfswagens moet dringend worden afgeschaft! Van een dergelijke maatregel zouden de kansarmen geen nadelen ondervinden.

Als wij de meest vervuilende voertuigen belasten, treffen wij dan niet vooral de lage inkomens die zich geen milieuvriendelijkere wagen kunnen veroorloven?

Er is voorgesteld om zeer vervuilende wagens de toegang tot de stad te ontfemen. Ook daar moeten wij vermijden dat de lage inkomens worden gestraft. Waarom niet de tweede, derde ja zelfs vierde wagen zwaar belasten?

Ook de bedrijfsvervoerplannen zijn een nuttig instrument. Zodra de toegang tot een bedrijf moeilijker of duurder wordt met de wagen, zou dat bedrijf een voluntaristisch vervoersbeleid moeten uitwerken, eventueel in overleg met de openbare vervoersmaatschappijen.

Er is evenwel geen enkele werknemer die zijn werk zal verliezen, omdat hij niet met de wagen naar het werk kan komen.

Les pistes auxquelles il a été fait référence étaient d'empêcher les voitures très polluantes d'entrer en ville, mais aussi d'éviter de pénaliser par ce biais les gens qui ne peuvent pas s'offrir mieux qu'une vieille voiture polluante, ou encore de définir les deuxième, troisième, voire quatrième voiture d'un ménage - moins indispensables - comme source importante de pollution, et de les taxer fortement. On s'attaquerait ainsi à une partie du parc très polluante sans pénaliser les propriétaires forcés d'une première voiture polluante. C'est une piste.

La question des plans de déplacements des entreprises en constitue une autre. Dès le moment où des entreprises seront moins facilement ou plus chèrement accessibles en voiture, ce sera le moment ou jamais pour elles de faire preuve d'un volontarisme, encore plus accru qu'actuellement, pour se concerter avec les transports en commun ou organiser elles-mêmes l'accessibilité à leur site.

Mme Fiszman, je vous rassure : aucun travailleur ne perdra son travail parce qu'il ne peut se rendre au travail en voiture : les riches conducteurs de 4x4 ne risquent pas de leur piquer leur travail !

Mme Julie Fiszman.- Je vous suggère d'aller voir les travailleurs de nuit au site Da Vinci. Il n'y existe actuellement pas de transports en commun.

M. le président.- Mme Fiszman, n'interrompez pas Mme Delforge !

Mme Céline Delforge.- Face à tout cela, il reste un élément qui n'a pas du tout été abordé : à Bruxelles, près de 40% des ménages ne possèdent pas de voiture. Ces gens, on les ignore, alors qu'ils représentent un bénéfice incroyable pour la collectivité ; ce sont en majorité les ménages à petits revenus, une fois de plus.

De plus, toute une réflexion reste encore à mener sur la taxation de la possession de la voiture, sur son utilisation, sur la part taxable, sur le fait que cette taxation porte prioritairement sur la possession ou sur l'utilisation. L'utilisation est indéniablement le critère, mais sans omettre complètement la possession. Tout cela nous met face à une multitude de questions.

Quant au péage urbain, ce système se met en place

Mevrouw Julie Fiszman (in het Frans).- *De Da Vinci-site is 's nachts niet bereikbaar met het openbaar vervoer. De nachtploeg moet wel over een eigen wagen beschikken.*

De voorzitter.- Gelieve mevrouw Delforge niet te onderbreken, mevrouw Fiszman!

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *In Brussel heeft 40% van de gezinnen geen wagen. Het gaat in de meeste gevallen alweer om gezinnen met een laag inkomen.*

Wij moeten ook nadenken over de vraag of wij eerder het bezit van een wagen dan wel het gebruik ervan willen belasten. Het gebruik is ontegenzeggelijk het belangrijkste criterium, maar ook het bezit ervan mag niet helemaal worden vergeten.

Meerdere Europese steden hebben een tolsysteem ingevoerd. Dit debat zal ook aan de orde komen in Brussel. Blijkbaar bestaat er binnen de regering geen consensus over een dergelijke formule. Het idee van een kilometerbelasting is wel al ter sprake gekomen en volgens de pers zouden er tests

sous diverses modalités dans plusieurs villes européennes et il devient évident que le débat se posera pour notre Région. Manifestement, au sein du gouvernement, aucun consensus n'apparaît sur une modalité de péage urbain. Il y a peu, nous avons parlé de la variabilité de la taxe pour les véhicules en fonction des kilomètres parcourus et des routes empruntées. La presse signalait voici quelques jours que des tests seraient mis à l'essai avec des systèmes d'antennes GSM, de GPS : voilà qui soulève plusieurs questions.

Mme la ministre, face à toutes ces questions non résolues et cette absence de consensus, sauf pour admettre que la voiture dégrade la qualité de vie en ville, que le lien entre pollution automobile et santé est indéniable, il convient plus que jamais d'agir de manière urgente, de ne plus continuer à dégrader la qualité de vie et la santé des Bruxellois au nom de la sacro-sainte voiture.

Dès lors, je vous proposais que le parlement s'empare du débat et analyse sereinement, au travers des auditions, des réflexions en votre compagnie, toutes les possibilités. Si vous en êtes d'accord, je compte proposer, en commission de l'Infrastructure et des Déplacements, de nous pencher sur cette question loin d'être close, dont personne ne possède toutes les réponses et qui mérite d'être analysée pour éviter tout effet pervers, tout en pensant à une fiscalité efficace eu égard à l'objectif de diminution de 20% du trafic automobile, comme prévu depuis tant d'années dans notre Région.

(Applaudissements sur les bancs d'ECOLO)

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

M. Johan Demol *(en néerlandais).* - *En mars 2007, le ministre Smet niait sur tous les tons avoir commandé une étude sur l'introduction pratique d'un système de péage à Bruxelles, tout en reconnaissant que cette option était étudiée dans le cadre du Plan Iris des déplacements. Il se disait opposé à un tel système, pour des raisons sociales, économiques et pratiques, soutenu en cela par ses collègues flamands du gouvernement. Le chef de groupe ECOLO relevait des obstacles sociaux et économiques et défendait une approche pragmatique, privilégiant l'amélioration des transports en commun et l'élaboration d'une politique de stationnement sérieuse et globale.*

worden uitgevoerd met GSM- en GPS-systemen.

Er zijn dus nog heel wat vragen die moeten worden beantwoord. Het enige waar iedereen het over eens is, is dat het autoverkeer de leefkwaliteit in de stad en de gezondheid ernstig aantast en dat daaraan dringend iets moet worden gedaan.

Ik stel voor om dit debat in de commissie Infrastructuur voort te zetten via een aantal hoorzittingen.

(Applaus bij ECOLO)

De voorzitter. - De heer Demol heeft het woord.

De heer Johan Demol. - In maart van 2007 ontkende minister Smet in alle toonaarden dat hij de praktische invoering van een tolsysteem in Brussel liet onderzoeken, maar erkende in bedekte termen wel dat de optie in het kader van het IRIS-verkeersplan was opgenomen in een studie. In een adem verklaarde hij zich tegenstander van een dergelijk systeem om sociale, economische en ook praktische gronden. Daarmee stond hij op een lijn met zijn Vlaamse collega's in de regering. Omtrent de houding van ECOLO bestond wat onduidelijkheid, maar toch liet hun fractievoorzitter optekenen dat ook hij sociale en economische bezwaren ziet en voorstander is van een pragmatische aanpak, waarbij eerst het

A l'occasion du pic de pollution enregistré fin décembre, la ministre de l'Environnement s'est déclarée favorable à un péage urbain écologique, écartant ainsi les obstacles que son groupe avait précédemment mis en avant. Le ministre de la Mobilité se retranche derrière un silence éloquent, tandis que le ministre du Budget veut appliquer un télé-péage à Bruxelles si celui-ci est introduit au niveau européen. Il nous signale même une concertation avec les Régions et les partenaires du Benelux.

La position du gouvernement semble donc avoir changé, malgré certaines frictions, à en croire les propos de Mme Huytebroeck. Je me demande cependant quelles sont les dissensions politiques qui empêchent l'instauration d'un péage durant cette législature.

Le Vlaams Belang s'est toujours prononcé en faveur d'une approche réaliste de la problématique. Nous pensons que la voiture et le transport par la route joueront toujours un rôle important à Bruxelles, ne fût-ce qu'à cause de la flexibilité de ce moyen de transport. C'est, du reste, lié à la nature et à l'organisation de la vie dans notre ville. A ce sujet, je rappelle les propos du ministre Smet, selon lesquels les Bruxellois eux-mêmes, et non les navetteurs, sont responsables de l'afflux grandissant de véhicules.

Soit dit en passant, certains groupes de population considèrent comme indigne de se déplacer à pied, en transport en commun ou à vélo. Il faudrait essayer de réduire la part inutile de l'utilisation de la voiture.

Deuxièmement, nous trouvons que tout système de paiement pour les automobilistes est prématuré tant que les transports en commun ne sont pas rigoureusement améliorés. A cet égard, deux problèmes se posent : la sécurité et la capacité des réseaux.

Troisièmement, il y a la question de la faisabilité pratique de tels systèmes. Les profits dépassent-ils les coûts ? Quelle est leur influence sur la pollution ou sur les flux de circulation ?

Quatrièmement, il faut noter l'absence totale de politique de stationnement. Une Agence régionale de stationnement a déjà été annoncée à plusieurs reprises. Qu'en est-il ?

openbaar vervoer moet worden verbeterd en een ernstig en globaal parkeerbeleid op poten gezet moet worden. Kortom, de redelijkheid leek het te halen van de linkse ideologische stokpaardjespolitiek.

Dat was opnieuw zonder de fanatieke minister van Leefmilieu gerekend, die zich begin deze maand liet opmerken door haar verklaring naar aanleiding van een kortstondige piek in de luchtvervuiling versterkt door de meteorologische omstandigheden van eind december. Zij onderstreepte namelijk voorstander te zijn van een ecologische stadstol. Kortom, vorig jaar werd de stadstol ter bevordering van de mobiliteit langs de voordeur buitengegoid, maar nu komt de stadstol om ecologische redenen weer binnen langs de achterdeur.

Opnieuw worden links en rechts dezelfde terechte vragen en bezwaren gehoord. Maar toch lijkt de wind in de meerderheid uit een andere richting te waaien. De minister van Leefmilieu bindt de kat de bel aan door zich nu als een duidelijk voorstander te verklaren en schuift daarmee de economische, sociale en praktische bezwaren opzij die haar fractie in het verleden naar voren heeft gebracht. De minister van Mobiliteit hult zich in een veelbetekenend stilzwijgen. De begrotingsminister speelt het spel subtieler en breekt een lans voor het rekeningrijden, dat hij naar eigen zeggen in Brussel wil toepassen als het op Europees niveau wordt ingevoerd. Meer nog, hij meldt ons het overleg met de gewesten en de Beneluxpartners.

Mij lijkt het dat de meerderheid overstag is gegaan en haar houding heeft veranderd. Hoewel, als we de uitspraken van mevrouw Huytebroeck mogen geloven, zijn er nog strubbelingen. Zij laat optekenen dat een vorm van stadstol onvermijdelijk is, maar dat het nog niet voor deze legislatuur is, gezien de politieke tegenstellingen. Ik vraag me af waar die politieke tegenstellingen zitten.

Het Vlaams Belang heeft zich in het debat steeds voorstander getoond van een realistische benadering van de problematiek. Wat zijn daarbij onze uitgangspunten? Ten eerste is er de vaststelling dat de auto en het wegvervoer in Brussel steeds een belangrijke rol zullen blijven spelen, al was het maar wegens de flexibiliteit van het transportmiddel. Dat hangt overigens samen met de aard en de organisatie van het leven in onze

Quelle est la situation par rapport aux parkings de transit, qui doivent accueillir une partie du trafic de la périphérie ?

Enfin, le gouvernement doit aussi tenir compte du reste de la Flandre en tant qu'arrière-pays géographique et économique. Aucune politique de mobilité ne peut être menée sans collaboration avec la Région flamande, la province du Brabant flamand, et même les partenaires wallons.

Bref, toutes les formes de transport doivent se combiner de manière optimale. C'est aussi de cette manière que nous pourrions lutter contre la pollution.

Quelle est la position du gouvernement par rapport aux déclarations de Mme Huytebroeck ?

J'espère également que le ministre Smet nous présentera bientôt sa politique du stationnement et son plan IRIS des déplacements.

Quelles sont les bases de la concertation du ministre Vanhengel avec les Régions et les partenaires du Benelux ? Comment se déroule-t-elle ? Quand en fera-t-il le compte rendu au parlement ?

stad. Daarbij herinner ik aan de uitspraak van minister Smet dat het niet de pendelaars zijn die voor een verhoogde toevloed van auto's zorgen, maar, integendeel de Brusselaars zelf!

Terzijde merk ik op dat sommige bevolkingsgroepen verplaatsingen te voet, met het openbaar vervoer of met de fiets als minderwaardig beschouwen. Probeer zo maar eens het onnodig deel van het autogebruik terug te draaien. Daar mag toch ook eens over gesproken worden.

Ten tweede vinden wij dat elk betaalsysteem voor autogebruikers voorbarig is, zolang het openbaar vervoer niet drastisch verbetert. Daarbij rijzen er twee problemen: de veiligheid, waardoor velen in Brussel weigerachtig staan tegenover het openbaar vervoer, en de capaciteit van de netten, die zeker op piekmomenten al oververzadigd zijn en waar men nu al werkt op de limiet van wat als veilig kan worden beschouwd.

Ten derde is er het vraagstuk van de praktische haalbaarheid van dergelijke systemen. Overtreffen de baten de kosten? Welke invloed hebben ze op de vervuiling of op de verkeersstromen?

Ten vierde is er het totaal gebrek aan enig parkeerbeleid. Dan gaat het er niet om het verkeer te weren door minder parkeerplaatsen, maar wel om de vermindering van het zogenaamde zoekverkeer, automobilisten die rondjes rijden om een parkeerplaats te vinden. Dat laatste element blijkt een zeer belangrijke rol te spelen. Een gewestelijk parkeeragentschap werd reeds herhaaldelijk aangekondigd. Hoever staat het daar nu mee?

Wat is de stand van zaken in verband met de overstapparkings, die een deel van het verkeer aan de stadsrand moeten opvangen?

Ten slotte moet de regering ook rekening houden met de rest van Vlaanderen als geografisch en economisch achterland. Een mobiliteitsbeleid, ook al is de aanleiding ecologisch van aard, kan niet zonder samenwerking met het Vlaams Gewest, de provincie Vlaams-Brabant en zelfs de Waalse partners. De blijvende onwil van een aantal vastgeroeste machtshebbers om - met respect voor de vastliggende grenzen en wars van alle imperialistische gebiedsaanspraken - toch ernstige

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

Mme Els Ampe (en néerlandais).- *En périodes hivernales, nous sommes de plus en plus souvent confrontés à des concentrations alarmantes de particules fines. Elles ont une influence négative sur la santé des humains et des animaux.*

Une directive européenne de 1996 impose aux Etats membres de prendre les mesures nécessaires à court terme pour éviter un dépassement des seuils de pollution atmosphérique. Le seuil de particules polluantes est fixé dans une directive de 1999. Ces deux directives sont transposées dans la législation bruxelloise via l'ordonnance du 25 mars 1999, dont les arrêtés d'exécution se font cependant attendre. La Région bruxelloise ne dispose donc pas encore d'un plan d'urgence en la matière.

Le 10 avril 2006, le représentant permanent de l'Union européenne a instruit la Région bruxelloise d'une plainte relative au dépassement du seuil de particules PM10 dans l'air. L'Union européenne s'inquiète du fait que Bruxelles ne soit toujours pas en ordre, deux ans après la date limite. Travaillez-vous aux arrêtés d'exécution ?

samenwerkingsverbanden op te zetten, zal zich steeds tegen Brussel keren en een ernstige en globale aanpak van de mobiliteits- en milieuproblematiek onmogelijk maken.

Kortom, voor ons is deze discussie niet een zaak van het ene of het andere, maar moet het een realistisch en-en-verhaal worden. Alle vormen van transport moeten optimaal op elkaar aansluiten. Ook op die manier kan men de vervuiling aanpakken. De voorwaarden om dat te verwezenlijken, zijn in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest nog lang niet vervuld.

Wat is het standpunt van de regering over de uitspraken van mevrouw Huytebroeck? Ik hoop eveneens dat minister Smet, die nu niet aanwezig is, binnenkort zijn parkeerbeleid en zijn IRIS-verkeersplan in het parlement komt toelichten.

Wat zijn de uitgangspunten voor het overleg van minister Vanhengel met de gewesten en de Benelux-partners? Hoe verloopt het overleg? Wanneer zal hij hierover verslag aan het parlement uitbrengen?

De voorzitter. - Mevrouw Ampe heeft het woord.

Mevrouw Els Ampe.- In de winterperiodes krijgen we alsmaar vaker te maken met alarmerende concentraties NO₂ en kleine deeltjes (de zogenaamde PM) in de lucht. Die stoffen hebben een negatieve invloed op de gezondheid van mens en dier.

Sinds januari 2005 moeten de lidstaten van de Europese Unie krachtens een Europese richtlijn van 1996 de nodige kortetermijnmaatregelen nemen om te vermijden dat de drempelwaarden van luchtvervuiling worden overschreden. In een richtlijn van 1999 werden de grenswaarden voor de vervuilende stoffen vastgelegd. Beide richtlijnen werden omgezet in Brusselse wetgeving via de ordonnantie van 25 maart 1999, maar de nodige uitvoeringsbesluiten bleven uit. Daardoor beschikt het Brussels Hoofdstedelijk Gewest nog steeds niet over een noodplan.

Op 10 april 2006 licht de permanente vertegenwoordiging bij de EU het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in over een klacht naar aanleiding van de overschrijding van de grenswaarden van PM10-deeltjes in de lucht. De

Est-il exact que vous envisagez une interdiction générale de la circulation en cas de dépassement d'un certain seuil de pollution ?

L'éco-fiscalité est un instrument idéal pour encourager les entreprises et les utilisateurs à produire et à utiliser des voitures propres. La réduction de la taxe sur les voitures propres constituerait un incitant beaucoup plus efficace que toutes sortes d'obligations et d'interdictions excessives.

Il existe déjà toute une série de taxes sur les voitures. Les accises sur le carburant au kilomètre parcouru - qui défavorisent les personnes qui roulent beaucoup - représentent, pour l'Etat, un quart du montant total des rentrées liées aux taxes automobiles, qui s'élève à environ 12 milliards d'euros. La contribution des conducteurs suffit amplement à supporter les frais des sociétés de transport en commun - environ 4 milliards - et les travaux d'infrastructure de nos routes - à peu près 1,5 milliard.

Les autres taxes, comme la taxe de mise en circulation, sont plutôt des impôts de luxe que des mesures encourageant l'usage de voitures propres. Bien que l'émission de CO2 soit prise en compte, le nombre de chevaux détermine encore toujours l'importance de la taxe de mise en circulation. Celui qui roule avec une Mercedes équipée d'un filtre à particules paie davantage que le conducteur d'un 4X4 Daewoo.

Au 21ème siècle, il est nécessaire de décourager les comportements polluants pour que notre planète reste viable.

L'écoscore est une bonne base pour établir la taxe de circulation. Selon ce système, chaque véhicule se voit attribuer un score qui tient compte de la consommation, des émissions de CO2, de NOx et de particules fines, de la nuisance sonore, de l'énergie nécessaire à la construction et à la démolition du véhicule, etc.

Je suis heureuse que Mme Huytebroeck, comme M. Vanhengel, soit favorable à l'ajustement de la taxe de circulation sur l'écoscore. Les accises portent sur le nombre de kilomètres parcourus et la taxe de circulation pourrait imposer le type de véhicule via l'écoscore. C'est une bonne manière d'intervenir sur les types de véhicules produits et achetés et sur le

EU maakt zich zorgen dat Brussel meer dan twee jaar na de deadline nog steeds niet in orde is. Een tijdje geleden hebt u aangekondigd dat u zo snel mogelijk werk zou maken van de uitvoeringsbesluiten. Klopt het dat u nu aan de uitvoeringsbesluiten werkt?

Klopt het dat u denkt aan een algemeen rijverbod, wanneer een bepaalde grenswaarde wordt overschreden? Naar het schijnt overweegt u om 1 keer per jaar op een werkdag een test uit te voeren en een rijverbod op te leggen gedurende 1 dag om de situatie te kunnen inschatten ingeval het overschrijden van een grenswaarde.

Ik kom tot mijn beschouwingen over de ecofiscaliteit, dat een ideaal instrument is als de overheid bedrijven en gebruikers wil stimuleren om milieuvriendelijke wagens te produceren, respectievelijk te gebruiken. Door milieuvriendelijke wagens minder te belasten, stuurt men op een positieve en indirecte manier de productie en het gebruik van schonere wagens en vermijdt men een pestbeleid met overdreven veel regels. Het is nog altijd de bedoeling dat de bevolking positief staat tegenover maatregelen om de vervuiling te bestrijden, in plaats van negatieve reacties in de hand te werken door allerlei verplichtingen en verbodsbepalingen.

Er bestaat al een hele resem van belastingen op wagens, enerzijds op het bezit met de eenmalige belasting op de inverkeersstelling, de jaarlijkse verkeersbelasting, de btw bij de aankoop, het onderhoud, de herstelling van onderdelen, de douanerechten, de technische keuring, de rijbewijzen, de solidariteitsbijdrage voor bedrijfswagens, de belastingen en bijdragen op verzekeringspremies. Anderzijds zijn er de belastingen op het gebruik met de verkeerboetes naargelang het rijgedrag, en de accijnzen op de brandstof per afgelegde kilometer. Die laatste benadelen personen die veel met de wagen rijden, met toepassing van het principe van de vervuiler betaalt. De inkomsten voor de Staat van die accijnzen vormen een vierde van het totaal aantal inkomsten door wagenbelastingen, dat ongeveer 12 miljard bedraagt. Een chauffeur wordt dus al voor een vierde belast volgens het aantal gereden kilometers. Openbaarvervoersmaatschappijen kosten ongeveer 4 miljard en de infrastructuurwerken voor al onze wegen ongeveer 1,5 miljard. De bijdrage van de chauffeurs volstaat

nombre de kilomètres parcourus.

Le péage représenterait une charge supplémentaire pour les Bruxellois et pour leurs visiteurs. Il aurait pour seule conséquence que les entreprises bruxelloises s'installent davantage en périphérie, déplaçant également leurs émissions. Que ces émissions soient dans ou à la limite de Bruxelles ne change rien. Il faut surtout lutter contre ces émissions, car l'air et le CO2 ne connaissent pas les frontières. Que pensez-vous du péage auto ?

Quand M. Vanhengel et vous produirez-vous un document législatif rendant possible l'utilisation de l'écopéage ?

(Applaudissements)

du ruimschoots om zowel de openbaarvervoersmaatschappijen, als de infrastructuur te bekostigen.

Achter de andere belastingen, zoals de verkeersbelasting, zit er amper een ecologische filosofie. Het zijn veeleer luxebelastingen dan belastingen die rekening houden met de milieuvriendelijkheid van de wagen. Hoewel de CO₂-uitstoot in rekening wordt gebracht, bepaalt de fiscale pk bijvoorbeeld nog altijd de omvang van de verkeersbelasting. Rijdt men met een Mercedes met roetfilter, dan betaalt men toch een hogere verkeersbelasting dan wanneer men met een 4x4 van Daewoo rijdt.

In plaats van luxe moeten we vervuiling afraden. Het afraden van luxe wordt immers ingegeven door afgunst en is een typisch fenomeen van de jaren '70. In de 21e eeuw is het ontraden van vervuiling noodzakelijk om onze planeet leefbaar te houden.

De ecoscore is daarom een goede basis voor de verkeersbelasting. Elke wagen krijgt een score die rekening houdt met het verbruik (aantal liter per 100 kilometer), de CO₂-uitstoot, de NO_x-uitstoot, de uitstoot van PM-deeltjes, de lawaaihinder, de energie die nodig is om het voertuig te produceren en af te breken, enzovoort.

Drie jaar geleden heb ik voor het eerst over de ecoscore gesproken in de commissie Leefmilieu, na een bezoek aan het lab van de VUB, dat het instrument ontwikkeld heeft

Ik ben zeer blij dat zowel mevrouw Huytebroeck, als de heer Vanhengel, positief staan tegenover de afstemming van de verkeersbelasting op de ecoscore. De accijnzen belasten het aantal gereden kilometer en de verkeersbelasting zou via de ecoscore het soort voertuig kunnen belasten. Dat is een goede manier om in te grijpen in het soort voertuigen dat geproduceerd en gekocht wordt, en in het aantal gereden kilometers.

De tolheffing zou voor de Brusselaars en voor hun bezoekers, een extra last, een extra kost betekenen. Het enige gevolg zou zijn dat Brusselse bedrijven zich nog meer in de rand zullen vestigen. Auto's zullen blijven rijden naar deze bedrijven en hun uitstoot zal net buiten de gewestgrenzen opstijgen. Of er nu uitstoot is in Brussel of net buiten het

M. le président.- La parole est à Mme P'tito.

Mme Olivia P'tito.- A la relecture des précédents débats qui ont animé le parlement bruxellois concernant le péage urbain, les conclusions semblaient claires quant au fait qu'il manquait, non pas la volonté politique au sein du gouvernement - comme vous l'avez exprimé, Mme la ministre, dans l'article du "Soir" du 4 janvier dernier - mais bien une solution praticable à court terme et, surtout, une étude préalable quant à la faisabilité réelle d'un tel projet.

Après tout, vous aviez déjà dit en février 2007 que le péage était une option qu'il fallait "sérieusement considérer". De son côté, le ministre M. Smet avait alors été plus sceptique que vous, eu égard aux risques de délocalisation des entreprises, évoqués par M. du Bus de Warnaffe, au fait que les situations ne sont pas forcément comparables entre l'hyper-centre londonien et la Région bruxelloise, et surtout eu égard au caractère inéquitable de cette proposition vis-à-vis des populations les plus fragilisées. Le ministre avait alors conclu en précisant que ce débat n'était pas à l'ordre du jour. Apparemment, il n'y a donc rien de neuf un an plus tard.

Vous avez pourtant décidé, au lendemain de la publication par Inter-Environnement Bruxelles d'une étude intitulée « Le péage urbain aux portes de Bruxelles : la clé d'une ville humaine ? », de le remettre à l'ordre du jour durant la Trêve des confiseurs. C'est votre droit et votre choix, mais j'ai une question principale à vous poser afin d'y voir clair.

Vous remettez le débat sur la table, mais pour en faire quoi ? Quelle est votre proposition concrète de

Brussels Hoofdstedelijk Gewest, maakt niets uit. Door de wind is die in een paar minuten tijd overal verspreid. De strijd tegen de uitstoot moet overal gebeuren, want lucht en CO₂ kennen geen landsgrenzen en zeker geen gewestgrenzen. Hoe staat u tegenover de autotol?

Wanneer zult u, samen met minister Vanhengel, wetgevend werk voorleggen dat het gebruik van de ecoscore mogelijk maakt?

(Applaus)

De voorzitter.- Mevrouw P'tito heeft het woord.

Mevrouw Olivia P'tito *(in het Frans).*- *Ik heb de verslagen van de eerdere debatten over het tolsysteem van onder het stof gehaald. Toen bleek dat het de regering niet zozeer aan politieke moed ontbreekt, maar dat er op korte termijn een praktische oplossing moest komen en dat er nood was aan een haalbaarheidsstudie.*

U zegt al sinds februari 2007 dat u een tolsysteem ernstig wilt overwegen. Minister Smet heeft zich er steeds tegen verzet, omdat hij vreest dat die maatregel ertoe kan leiden dat bedrijven het Brussels Hoofdstedelijk Gewest verlaten, omdat de situatie hier anders is dan in Londen en vooral omdat de kleine inkomens voor de kosten opdraaien. Sindsdien is er niets veranderd.

Na de publicatie van de studie van Inter-Environnement Bruxelles over het Brusselse tolsysteem hebt u echter beslist om het idee opnieuw ter sprake te brengen.

Heeft u een concreet voorstel? Wie moet betalen? Wat gebeurt er met de opbrengsten en wat zijn de doelstellingen? Zal het geld bijvoorbeeld dienen om meer alternatieven voor de auto aan te bieden?

Ik zie ook wel iets in het idee van een tolsysteem, maar u moet een concreet en rechtvaardig voorstel formuleren.

U brengt het systeem wel eens ter sprake, maar dat is nogal vrijblijvend. Zo verklaarde u dat u weliswaar voorstander bent van tolheffingen, maar het nog niet mogelijk acht dat ze er deze legislatuur komen.

système de péage ? Quels contribuables y participeraient, quel serait son financement et son appareillage, et quels objectifs poursuivrait-il ? S'agit-il du financement d'alternatives publiques, de la décongestion ou d'une diminution de la pollution ?

Pour m'être penchée sur la question et avoir participé le 20 novembre dernier à une table ronde intitulée « Péage urbain, clé pour une ville durable ? », autour de laquelle les représentants n'étaient d'ailleurs pas tous des Bruxellois, je suis d'accord avec vous sur le fait que l'idée est séduisante. Toutefois, il faut être concret et juste dans les propositions que l'on présente aux Bruxellois et Bruxelloises.

En effet, il me semble un peu facile de dire une fois par an - sur le mode du « Il n'y a qu'à » - qu'il faudra, et je cite ici vos propos : « examiner attentivement le résultat sur la qualité de l'air à Berlin et à Milan, comme ceux à Londres et Stockholm. Cela pourra m'aider à convaincre qu'un péage urbain sera sans doute la solution pour éliminer la pollution en ville. Par contre, je ne crois pas que, vu les oppositions politiques rencontrées, nous pourrions avoir un péage urbain sous cette législation. Toutefois, lors de la prochaine, il faudra envisager cette solution sans tabous ».

L'article poursuit en évoquant l'idée de « n'autoriser en ville que les voitures les moins polluantes, qui n'est pas encore retenue, mais qui a pourtant le clair soutien de la ministre de l'Environnement ... On pourrait au moins commencer avec un essai dans le Pentagone ». J'avoue ne pas partager du tout cette dernière vision des choses, mais j'y reviendrai.

Mes questions concrètes sont les suivantes. Vous voudriez lancer un système de péage, mais à quelle fin ? Souhaitez-vous désengorger la Région du trafic urbain et/ou réduire les émissions de CO₂ et/ou permettre le financement d'alternatives efficaces, collectives et individuelles, de transport public ? Envisagez-vous une combinaison de ces différents objectifs ?

Vous ne pourrez tout faire et vous devrez fixer des priorités, ainsi que des modes de financement, pour créer un projet soutenable pour les Bruxellois et les Bruxelloises avant toute chose, et non vous contenter de lancer une idée dans la presse.

Volgens een persartikel pleit u er ook voor dat enkel de minst vervuilende auto's nog welkom zijn in het centrum van Brussel. Dat vind ik geen goed idee.

Met welke bedoeling wilt u eigenlijk een tolsysteem invoeren? Wilt u de verkeersdruk doen afnemen en de uitstoot van CO₂ terugdringen? Is het de bedoeling om het geld te gebruiken voor efficiënter openbaar vervoer?

U zult bepaalde keuzes moeten maken om een goed project op het getouw te zetten.

Is de stadstol een belasting of een retributie? Inter-Environnement pleit voor een belasting die door het gewest en de federale overheid wordt geïnd, via een samenwerkingsakkoord, en waarvan de opbrengst in het openbaar vervoer wordt geïnvesteerd. Wat is uw standpunt? Inter-Environnement en Leefmilieu Brussel dringen aan op een aanzienlijk bedrag, dat niet fiscaal aftrekbaar is. Hoe staat u daar tegenover?

Het Hof van Cassatie heeft er in 1994 op gewezen dat een provinciebelasting niet gelijkgesteld kan worden met een douanerecht, gezien van de eenheid van het Belgisch grondgebied. Dat is het principe van de economische en monetaire eenheid. Waarom opteren voor een belasting en niet voor een retributie? Is er overleg met de gemeenten over de gemeentewegen waarop dit systeem van toepassing zou zijn?

Vormt het Europees principe van het vrij verkeer een obstakel voor de invoering van een stadstol? In 1998 heeft het Arbitragehof geoordeeld dat een Waals decreet tot invoering van een belasting op water dat naar andere gewesten werd uitgevoerd, in strijd was met de economische en monetaire unie. Daartegenover staat de zaak Cassis de Dijon, waarin werd geoordeeld dat de bescherming van het leefmilieu een inbreuk op de intracommunautaire uitwisseling kan verantwoorden. Wij moeten dus de juridische obstakels goed analyseren in het licht van de Belgische en de Europese rechtspraak.

Het arrest van het Europees Hof van Justitie van 16 januari 2003 zet ook een eventuele vrijstelling voor Brusselaars op de helling. Het Hof oordeelde immers dat de toekenning van discriminerende voordeeltarieven (inwoners, 60-plussers,

Voilà pourquoi je me permets de réhabiliter ici le droit pour ce qu'il est - l'action centrale d'un parlement - et de vous poser des questions essentielles et préalables à l'instauration de tout système de péage, afin d'assurer sa faisabilité juridique par rapport à des principes fondamentaux du droit.

Ma première question est la suivante. Le péage urbain est-il une taxe ou une redevance ? L'étude d'Inter-Environnement opte pour un impôt touché par la Région et l'Etat fédéral, par le biais d'un accord de coopération, et dont le produit serait réinvesti dans les transports publics. Mme Fizman y a fait référence. Est-ce votre option également ? Inter-Environnement et Bruxelles Environnement insistent pour que le coût soit élevé, voire non déductible fiscalement. Est-ce également l'option que vous retenez ?

La Cour de cassation a rappelé en 1994 qu'une taxe provinciale ne peut avoir un effet équivalent à un droit de douane, en raison du territoire unique belge. C'est le principe de l'union économique et monétaire. Pourquoi opter pour un impôt et non pour une redevance ? Quelle concertation existe-t-il avec les communes pour les voiries communales qui pourraient éventuellement être touchées par ce système ?

Ma deuxième question a trait à la liberté de circuler et à la théorie de l'Union économique et monétaire en droit communautaire et en droit interne. Sont-elles des obstacles à l'instauration d'un péage urbain ? Je cite la doctrine en la matière : « La consécration des quatre libertés de circulation empêche les entités fédérées ou l'Etat fédéral d'établir des droits de douane intérieurs ou des taxes d'effet équivalent. Pour le surplus, toute atteinte au quatre libertés de circulation, par une mesure fiscale ou autre, n'est pas prohibée. »

Rappelons qu'en 1988, la Cour d'arbitrage a considéré que le décret wallon instaurant une taxe sur l'eau était contraire à l'Union économique et monétaire, puisque perçue en cas de transfert de l'eau vers d'autres Régions. Cette théorie a été consacrée alors même que le marché intégré n'existait pas encore. Ces obstacles à l'instauration de l'impôt susmentionné devront être analysés à la lumière de la jurisprudence interne et de l'affaire dite Cassis de Dijon, qui admet que la protection de l'environnement puisse justifier une atteinte aux

enzovoort) voor de toegang tot musea, monumenten, galerijen, archeologische opgravingen, beschermde openbare parken en gebouwen door lokale of nationale overheden een schending is van de artikelen 12 en 49 van het EG-verdrag als dezelfde voordelen niet worden toegekend aan toeristen uit andere lidstaten of niet-inwoners die aan dezelfde voorwaarden voldoen.

Hoe kan die rechtspraak worden verzoend met het streven van Inter-Environnement naar meer sociale gelijkheid en de wens om de pendelaars via de stadstol meer te laten betalen dan de Brusselaars? Misschien is dat niet uw streven, aangezien u ervoor lijkt te kiezen de milieuvriendelijkste voertuigen minder te belasten.

Een andere oplossing die door Inter-Environnement wordt voorgesteld, is de kilometerbelasting. Daarbij rijzen evenwel twee problemen. Een eerste is van technische aard, aangezien elk voertuig met een specifiek systeem moet worden uitgerust. Een tweede probleem is van meer juridische aard en betreft de bescherming van de persoonlijke levenssfeer, aangezien het op die manier mogelijk wordt na te gaan welk traject een voertuig aflegt.

Voor we een systeem invoeren om de luchtverontreiniging in Brussel te verminderen, moeten wij dus eerst de juridische struikelblokken wegwerken en de politieke en praktische vragen beantwoorden. Hoeveel zal een dergelijk systeem jaarlijks kosten aan een doorsnee Brussels gezin met twee kinderen waarvan een naar de crèche en een naar school moet worden gebracht met de wagen? Welke alternatieven voor de wagen zullen er worden aangeboden, wetende dat de begroting van de MIVB ongeveer een vierde van de gewestbegroting bedraagt? Zal dit systeem ook voorzien in sociale tarieven?

Ik ben het niet met u eens dat wij de meest vervuilende voertuigen moeten belasten en hen de toegang tot de stad moeten ontzeggen. Die maatregel zou heel wat Brusselaars treffen. U zou meer druk op de autoconstructeurs moeten uitoefenen, in plaats van straf uit te delen aan de Brusselaars die hun auto tien jaar geleden hebben aangeschaft.

Vanmorgen stond in een lezersbrief dat de

échanges intracommunautaires.

Ma troisième question concerne le caractère discriminatoire ou non de la différenciation des tarifications des prestations de service public. L'arrêt de la Cour de justice des Communautés européennes du 16 janvier 2003 met en péril une potentielle exonération des Bruxellois, qui a été évoquée dans l'article. En effet, dans le cadre de l'affaire des musées vénitiens, il dit : « En réservant des avantages tarifaires discriminatoires pour l'accès aux musées, monuments, galeries, fouilles archéologiques, parcs et jardins classés monuments publics, accordés par les collectivités locales ou nationales décentralisées aux seuls ressortissants italiens ou aux seuls résidents sur le territoire desdites collectivités gérant l'installation culturelle en question qui sont âgés de plus de 60 ou 65 ans, et en excluant de tels avantages les touristes ressortissants des autres États membres ou les non-résidents qui satisfont aux mêmes conditions objectives, la république italienne a manqué aux obligations qui lui incombent en vertu des articles 12 CE et 49 CE ».

Comment concilier cette jurisprudence avec la volonté d'Inter-Environnement de mettre l'accent sur la lutte contre l'injustice sociale et la nécessité de faire payer moins les Bruxellois et de cibler les navetteurs dans le cadre de l'instauration d'un péage urbain ? Mais peut-être n'est-ce pas votre souhait, vu que vous semblez vouloir privilégier l'option consistant à faire payer moins les véhicules les moins polluants.

Ma quatrième question concerne le respect de la vie privée. L'option de taxer les véhicules selon le nombre de kilomètres parcourus sur la base du principe pollueur-payeur est une option préconisée par Inter-Environnement. Elle pose cependant deux questions essentielles. La première est d'ordre technique, car elle nécessite une installation adaptée dans chaque véhicule, ce qui n'est pas pour demain. La seconde est d'ordre plus juridique et relève de la protection de la vie privée. Dois-je vous rappeler à quel point les représentants du parti ECOLO sont soucieux de ce respect lorsqu'il s'agit d'installer des caméras dans nos rues ? Ici, il s'agirait pourtant, ni plus ni moins, de rendre traçables tous nos trajets quotidiens !

En conclusion, je maintiens que le principe d'un système visant à réduire la pollution atmosphérique

milieucrisis niet als voorwendsel mag dienen om het overheersende sociaal-economische systeem te versterken en niet mag leiden tot een soort groen kapitalisme.

Kijk maar naar het Autosalon: iedereen doet mee aan de groene golf, maar de consument krijgt geen garanties dat hij inderdaad de goede keuze maakt. De waarden van rechtvaardigheid en solidariteit, gaat de brief verder, die gedragen worden door de vakbonden en door het socialisme, moeten versterkt uit de crisis komen, dankzij een radicaal nieuwe kijk op onze verhouding met onszelf, de anderen en de natuur.

Ik ben voorstander van een lagere CO2-uitstoot in het Brussels Gewest, maar dat moet gebeuren met en niet tegen de Brusselaars.

(Applaus bij de PS)

en Région bruxelloise est évidemment séduisant, mais qu'il nécessite, au préalable, de répondre aux questions d'ordre juridique susmentionnées.

Il convient également de répondre à des questions politiques et pratiques. Concrètement, pour une famille bruxelloise ayant deux enfants, l'un à la crèche et l'autre à l'école, et disposant d'une voiture, quel serait concrètement le coût annuel de ce système ? Quelles alternatives seraient offertes par rapport à la voiture, lorsque l'on sait que le budget de la STIB représente globalement environ un quart du budget régional ? Ce système garantirait-il par ailleurs des tarifs sociaux ?

Je ne vous cache pas que je ne partage pas du tout votre vision des choses lorsque vous souhaitez pénaliser les voitures les plus polluantes en ne leur permettant plus l'accès à la Région bruxelloise. Cette situation pourrait aboutir à n'autoriser la circulation dans notre Région que des véhicules de nantis, équipés des dernières technologies visant à lutter contre les émissions de CO₂. Elle exclurait surtout de nombreux Bruxellois.

A l'heure où le Salon de l'auto ouvre ses portes, je crois qu'il importe de mettre beaucoup plus la pression sur le secteur, pour qu'il adopte des normes encore beaucoup plus sévères, plutôt que de pénaliser les Bruxellois ayant acheté leur voiture il y a dix ans.

Par ailleurs et pour conclure, je citerai une carte blanche parue ce matin : "La crise environnementale ne peut, ni simplement servir de prétexte au renforcement du modèle socio-économique dominant, ni se résoudre à la régulation à la marge d'un nouveau capitalisme vert ou à une économie de marché."

On le voit d'ailleurs aujourd'hui au Salon de l'auto : tout le monde surfe sur cette vague, sans offrir de garanties suffisantes au consommateur désireux de faire le bon choix. "Les valeurs de justice et de solidarité portées par les combats du mouvement syndical et par les conquêtes politiques du socialisme doivent sortir renforcées de ce défi. La crise écologique nécessite la mise en oeuvre de politiques radicalement novatrices qui réhabilitent notre rapport fondamental à nous-mêmes, aux autres et à la nature."

Pour conclure, Mme la ministre, je dirais : "Un

péage, pourquoi pas ?" Je suis favorable à une réduction des émissions de CO₂ en Région bruxelloise. Mais elle doit se faire avec les Bruxellois et les Bruxelloises, et pas contre eux.

(Applaudissements sur les bancs du PS)

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

Mme Evelynne Huytebroeck, ministre.- Je suis particulièrement satisfaite du fait que nous tenions ce débat ce matin, d'autant plus qu'il est serein et très constructif. Il est vrai que l'environnement fait de plus en plus l'actualité, et c'est très bien ainsi.

Je me souviens d'un temps où nous discutons beaucoup moins de ces questions, et où nous avions sur ces sujets des positions beaucoup plus tranchées et radicales. Nous nous trouvons aujourd'hui réellement dans un climat de réflexion et de discussion.

Il est vrai qu'une série d'événements récents propulsent à la une les questions environnementales liées à l'usage de la voiture, puisque c'est de ce thème dont nous parlons. Les chiffres de plus en plus clairs dont nous disposons maintenant sont vraiment inquiétants.

Lorsque l'on sait qu'en Belgique, le nombre de voitures particulières a connu une hausse de 14,3% entre 1997 et 2007, et de plus de 80% en 30 ans, il y a de quoi se poser des questions. Le nombre de kilomètres parcourus sur les routes a augmenté de 18% entre 1995 et 2005. Rien qu'en Région bruxelloise, il a augmenté de 10%.

Nous devons constater que, malgré les problèmes de congestion automobile, les nuisances environnementales et les autres nuisances qu'elles entraînent - et sur lesquelles je reviendrai - il s'agit d'une préoccupation de longue date. L'utilisation de la voiture continue inexorablement à se renforcer.

La pollution générée par la circulation automobile reste majeure, malgré l'accroissement des performances environnementales des véhicules ces dernières années. Il a été obtenu notamment grâce à l'introduction des exigences liées aux normes Euro.

Je ne nie donc pas qu'il y ait eu, ces dernières

De voorzitter.- Mevrouw Huytebroeck heeft het woord.

Mevrouw Evelynne Huytebroeck, minister (in het Frans).- *Ik ben blij met dit serene en constructieve debat over een zeer actuele aangelegenheid. Vroeger praatten we er veel minder over en hadden we veel radicalere standpunten.*

Het autoverkeer neemt steeds zorgwekkender proporties aan. Het aantal privévoertuigen in België steeg met 14,3% tussen 1997 en 2007 en met ruim 80% in de voorbije dertig jaar. Tussen 1995 en 2005 steeg het aantal gereden kilometers met 18% (10% in het Brussels Gewest).

De overlast die daaruit voortvloeit, is al lang een grote bekommernis. Het autoverkeer blijft toenemen. Hoewel de auto's milieuvriendelijker worden, met name door de Europese normen, blijven ze de oorzaak van een aanzienlijke vervuiling. Ik ontken de technische vooruitgang dus niet, maar die kan het toegenomen aantal wagens en afgelegde kilometers niet compenseren.

In Brussel zorgt het autoverkeer voor 20% van de uitstoot van CO₂, 70% van de uitstoot van fijn stof en 50% van de uitstoot van stikstofdioxide.

Volgens de Wereldgezondheidsorganisatie (WGO) doet fijn stof de levensverwachting in België gemiddeld met 13 maanden dalen en veroorzaakt het probleem jaarlijks ongeveer 10.000 vroegtijdige overlijdens, waarvan 1.100 in Brussel.

Luchtvervuiling veroorzaakt ook ademhalingsproblemen, allergieën en astma. Vorige week wezen een aantal artsen op de gezondheidsproblemen die vervuilingsspieken met zich meebrengen en herinnerden ze eraan dat er een duidelijk verband bestaat tussen volksgezondheid en luchtvervuiling.

Steeds meer wagens rijden op diesel, waardoor de uitstoot van fijn stof piekt. Dieselmotoren zorgen

années, des améliorations techniques et technologiques de la part de certains constructeurs. Il n'empêche que ces améliorations ne compensent pas l'augmentation du nombre de véhicules, et surtout du nombre de kilomètres parcourus chaque année.

Comme certains l'ont dit, la circulation est responsable d'une pollution de l'air que nous respirons tous les jours. A Bruxelles, elle est à l'origine de 20% des émissions de CO₂, mais, surtout, de 70% des microparticules et de 50% des dioxydes d'azote, sans compter d'autres composés volatils.

Selon une déclaration faite l'année dernière encore par l'OMS, les microparticules font perdre treize mois d'espérance de vie et sont responsables de 10.000 morts prématurés en Belgique, dont 1.100 en Région de Bruxelles-Capitale. Ces chiffres ont également été communiqués par la Commission européenne en 2005.

Ainsi que nous l'avons vu récemment, il existe un lien direct entre le nombre d'hospitalisations pour problèmes respiratoires, allergies et cas d'asthme, et le degré de pollution de l'air. La semaine dernière encore, d'éminents médecins ont souligné l'impact des pics de pollution et ont rappelé que le lien entre santé publique et pollution de l'air est aujourd'hui clairement établi.

Il faut aussi noter que l'augmentation de la part du diesel dans le parc automobile - celle-ci atteint aujourd'hui 70% - est directement responsable de l'augmentation des microparticules. Les moteurs diesel sont en effet à l'origine de plus de 95% des microparticules émises par la circulation automobile.

En outre, la circulation est également responsable de 20% des émissions de gaz à effet de serre en Région de Bruxelles-Capitale. Mais pour le CO₂, ce sont les moteurs à essence qui sont principalement responsables, puisqu'ils consomment davantage.

(poursuivant en néerlandais)

La congestion automobile n'a donc pas seulement des effets environnementaux. Ses répercussions sont également économiques et sociales : stress, déficit de convivialité et de lien social, mais aussi pertes de temps ayant des conséquences économiques. Tels

voor 95% van het fijn stof in de lucht.

Het Brusselse verkeer neemt ook 20% van de broeikasgassen voor zijn rekening. De uitstoot van CO₂ komt echter hoofdzakelijk van benzinemotoren.

(verder in het Nederlands)

Tot slot hebben het toenemende autogebruik en de daarmee gepaard gaande verkeersproblemen gevolgen op sociaal-economisch vlak: tijdverlies, minder efficiëntie, meer stress, meer onveiligheid en een verdere achteruitgang van de stedelijke leefbaarheid.

(verder in het Frans)

Zelfs als er meer milieuvriendelijke wagens in het verkeer komen, blijft het fileprobleem bestaan met stress en onveiligheid als gevolg. Het aantal wagens moet verminderen, om de verkeersdruk te doen afnemen.

De vervuilingsspieken zijn een andere kwestie dan de stadstol en de ecofiscaliteit, die structurele maatregelen zijn. In 2007 hebben we twee vervuilingsspieken meegemaakt: in maart en eind december. Gisteren heeft de regering in tweede lezing het besluit over de noodmaatregelen bij vervuilingsspieken goedgekeurd. Het wordt dus gesteund door de Economische en Sociale Raad.

Wanneer IRCEL (Intergewestelijke Cel voor Leefmilieu) verklaart dat er een piek van concentratieschaal 8 is, wordt een systeem ingevoerd waarin alleen wagens met bepaalde nummerplaten mogen rijden. Dat lijkt ons efficiënter en gemakkelijker uitvoerbaar dan de blauwe sticker van de heer Gosuin.

Daar was overigens een samenwerkingsakkoord voor nodig, waarin hij nooit is geslaagd. Daarom is het systeem met afwisselende nummerplaten meer haalbaar. Deze noodmaatregel treedt overigens enkel in werking als de piek ontstaat binnen het gewest.

Het ontwerpbesluit dat de regering goedgekeurd heeft, zal zorgen voor een vermindering van de uitstoot van de vervuilende stoffen die pieken veroorzaken, met name fijne deeltjes en stikstofdioxide, zodat de pieken onmiddellijk

sont les effets multiples de la congestion.

(poursuivant en néerlandais)

L'on aura beau mettre en circulation un nombre plus important de véhicules verts, le problème de la congestion subsistera, avec son cortège de problèmes en matière de sécurité routière et de stress, si l'on ne diminue pas le nombre de véhicules en ville. La voiture verte représente bien sûr une évolution salubre, mais elle n'est certainement pas la réponse à la problématique de la congestion en ville.

Je suis assez longue, mais je souhaite être vraiment complète. Vous avez évoqué, M. de Patoul, les pics de pollution. Ils constituent sans doute une problématique différente de celles du péage et de l'écofiscalité, qui constituent des mesures plus structurelles.

Nous avons connu deux fois ces pics de pollution en 2007 : en mars et les 20-21 décembre dernier. Je vais vous satisfaire, M. de Patoul, puisque l'arrêté sur les plans d'urgence en période de pic de pollution est passé hier au gouvernement en deuxième lecture. Il est donc déjà avalisé par le Conseil économique et social.

Très concret, il prévoit, lorsqu'il y a des pics de magnitude 8 déclarés par la cellule Céline (Cellule interrégionale de l'environnement), d'avoir un système de plaques alternées, qui est le choix que nous avons fait après étude, car ce système nous semble plus efficace et facile à mettre en oeuvre que la proposition faite par M. Gosuin d'apposer une pastille bleue lors des pics de pollution.

Le système proposé par M. Gosuin aurait requis un accord de coopération qu'il n'est jamais parvenu à mettre sur pied, bien qu'il l'ait proposé pendant cinq ans.

Nous n'avons donc pas repris cette proposition, car nous savions que l'on allait se heurter à l'accord de coopération, alors que la solution de la plaque alternée, au moment du pic de pollution de classe 8, est faisable. Je précise que cela doit se produire lorsque les pics sont d'origine endogène à la Région qu'il faut prendre les mesures d'urgence.

Par conséquent, le ministre Smet et moi-même avons établi un projet d'arrêté relatif aux mesures

ongedaan worden gemaakt.

De maatregelen zullen verschillen naargelang de intensiteit van de piek. Bij een korte en zwakke piek bevelen we enkel een snelheidsbeperking aan. Bij meer dan 100 microgram/m³ fijne deeltjes of meer dan 150 microgram/m³ stikstofdioxide treedt het systeem met de afwisselende nummerplaten in werking. Bovendien worden dan de temperaturen in de kantoren verlaagd en is er een uitgebreider aanbod aan gratis openbaar vervoer.

Bij nog grotere pieken, vanaf concentratieschaal 10, wordt het verkeer volledig stilgelegd. Dit soort extreme pieken is in Brussel echter nog nooit voorgekomen.

Een piek van het eerste niveau komt een of tweemaal per jaar voor, een piek van het tweede niveau ongeveer om de tweeënehalf jaar. Niveau 3 hebben we zoals gezegd nog niet meegemaakt.

Deze maatregelen en drempels zijn vergelijkbaar met het noodplan van Parijs.

De drie gewesten nemen niet dezelfde maatregelen bij vervuilingspieken, omdat ze niet dezelfde stedenbouwkundige kenmerken vertonen. Zo heeft het gewest geen autosnelweg op zijn grondgebied. De Vlaamse beslissing van een snelheidsbeperking op de autosnelweg zou in Brussel weinig effect hebben wegens het drukke stadsverkeer. Daarvoor zijn andere maatregelen nodig

(verder in het Nederlands)

In 2007 hadden we twee winterpieken, een in maart en een in december, waarvoor de afkondiging van de eerste fase van het smogalarm, overeenkomstig het akkoord met de politiezone en het parket, gerechtvaardigd was.

De noodmaatregelen bij vervuilingspieken bieden geen oplossing voor de achteruitgang van de luchtkwaliteit. Alleen structurele maatregelen verbeteren de kwaliteit van de lucht. Het staat ontegensprekelijk vast: de verkeerslast in het Brussels Gewest moet afnemen.

(verder in het Frans)

We willen structurele maatregelen nemen, opdat

d'urgence, qui a été adopté et qui permet de réduire les émissions de polluants à la source du pic, les microparticules et/ou les dioxydes d'azote et ce, de façon à atténuer immédiatement, voire annuler ce pic.

Les mesures prises se distingueront en fonction de l'intensité du pic. S'il est faible et de courte durée, nous prendrons, ainsi que nous l'avons déjà fait, des mesures de simple information, de recommandation de réduction de la vitesse. Pour des niveaux de pic plus préoccupants - plus de 100 microgrammes/m³ de microparticules et/ou plus de 150 microgrammes/m³ de dioxyde d'azote -, il y aura application du système de plaques alternées, de la réduction de température dans les bureaux et du renforcement de l'offre accompagnée de la gratuité des transports en commun.

En cas de pic supérieur, à savoir de magnitude 10 - ce qui, je vous rassure, n'est jamais arrivé à Bruxelles, car on tomberait alors comme des mouches - une interdiction totale de la circulation serait alors instaurée. Le pic 10 est vraiment extrême, mais le plan d'urgence doit envisager ce cas également .

L'occurrence du pic justifiant le premier niveau d'intervention est de l'ordre de une à deux fois par an. Le niveau 2 d'intervention a une probabilité de une fois tous les deux ans et demi. Le niveau 3 a une occurrence estimée à 0 sur la base des statistiques établies durant la dernière décennie.

Ces mesures sont comparables au plan d'urgence appliqué à Paris. Les seuils d'enclenchement des mesures sont tout à fait les mêmes.

En matière de pics de pollution, pourquoi ne pas prendre les mêmes mesures dans les trois Régions ? Tout simplement parce que nous n'avons pas la même configuration socio-urbaine et que nous n'avons, par exemple, pas d'autoroute. Si la décision de la Flandre de diminuer la vitesse est tout à fait légitime sur des autoroutes, elle l'est moins à Bruxelles. La densité de la circulation à Bruxelles justifiait que nous prenions d'autres mesures.

(poursuivant en néerlandais)

En 2007, nous avons connu deux pics hivernaux, pour lesquels le déploiement de la première phase de l'alerte au smog se justifiait. Seules des mesures

Brussel geen vervuilingSPIEKEN meer zou kennen. Van meet af aan stond de regering achter een dergelijke aanpak.

Zo hebben de heer Smet en ikzelf bedrijfsvervoerplannen ingevoerd. Vandaag passen 250 bedrijven met meer dan 200 werknemers een vervoersplan toe. Daarnaast is het aanbod van openbaar vervoer verruimd en is de weginfrastructuur voor fietsers en voetgangers verbeterd. Deze maatregelen hebben nog altijd te weinig resultaat op het vlak van vervuiling en verkeersdrukke. Daarom zijn strengere maatregelen uitermate nodig.

Een tolsysteem is een vlag die vele ladingen kan dekken. In Milaan zit het systeem bijvoorbeeld anders in elkaar dan in Kopenhagen of in Londen.

Mevrouw P'tito, ik heb het onderwerp niet ter sprake gebracht op twee januari, want toen was ik met vakantie. Een journalist van Le Soir heeft me gebeld om enkele vragen te stellen, dat is alles. Ik was niet op zoek naar publiciteit.

Ik heb er terecht op gewezen dat de regeringsleden het niet unaniem eens zijn over een tolsysteem, maar ik heb nooit beweerd dat er geen politieke wil bestaat om vooruitgang te boeken. Het kost tijd om een milieuvriendelijke autobelasting of een tolsysteem in te voeren. Dat zal niet meer voor deze legislatuur zijn. Overigens wil dat niet zeggen dat de regering niets doet. Ik neem bijvoorbeeld maatregelen in geval van vervuilingSPIEKEN. Mijnheer de Patoul, er bestaat geen planning.

We voeren het debat zonder taboes. Ik stel echter vast dat een tolsysteem voor velen taboe is. Sommigen beweren zonder enige kennis van zaken dat een tolsysteem nefast is voor de economie of niet sociaal kan zijn.

Ik ken geen taboes en wil openlijk overleg plegen over de kwestie. Het interview met Le Soir heeft heel wat stof doen opwaaien en gaf aanleiding tot dit debat.

Ik ben bereid om alles te bespreken.

In Europa zijn er diverse systemen in gebruik, van een toegangstol over ecopassen tot gebieden met een lage uitstoot en een groene fiscaliteit. We moeten nagaan wat de beste oplossing is voor

structurelles peuvent améliorer la qualité de l'air. Sans conteste, le trafic en Région bruxelloise doit diminuer.

(poursuivant en français)

Ce sont donc des mesures structurelles que nous voulons prendre afin de ne plus connaître de pics de pollution. Elles sont évidemment très importantes. Certaines ont déjà été prises, et je vais les rappeler, parce que la volonté de tout le gouvernement a été, dès le début, de mettre sur pied différents dispositifs.

Pascal Smet et moi-même avons ainsi créé les plans de déplacements d'entreprise. En l'espace, 250 entreprises de plus de 200 employés appliquent aujourd'hui un tel plan. Nous avons aussi augmenté l'offre de transports en commun et favorisé le développement des infrastructures cyclables et piétonnes. Certes, cela reste encore insuffisant, tant pour des raisons d'émissions polluantes que de gestion de la congestion et de dégradation du cadre de vie bruxellois. Nous sommes totalement conscients de la nécessité de mesures plus fermes.

Quant au "péage", je le laisse entre guillemets, car le mot est utilisé comme terme générique pour de multiples formules. Pourtant, il faudra un jour décider du terme, car "Le Soir" signale qu'à Milan, péage désigne le système des quotas et, à Copenhague, un système très différent de celui de Londres.

D'abord, Mme P'tito, pas de confusion : je n'ai absolument pas mis le sujet sur la table le 2 janvier. J'étais en congé. Un journaliste du "Soir", spécialiste de la question, qui suit quotidiennement la problématique, m'a interrogée par téléphone, comme il l'a tenté vis-à-vis d'autres acteurs politiques absents ce jour. Pas question donc d'effet d'annonce : simplement, quand on me demande mon avis sur un thème aussi important, je le donne.

Je n'ai donc pas menti lorsque j'ai dit qu'il n'y avait pas unanimité sur le péage au gouvernement, mais je n'ai pas dit qu'il n'y avait pas de volonté politique d'avancer. Qu'il n'y avait aucun accord sur un péage urbain ou sur un système comme dans d'autres villes, mais que, pour une écofiscalité ou un péage, il fallait du temps et que sa concrétisation ne pourrait avoir lieu au cours de cette législature. Cela ne signifie pas pour autant que rien ne se fait : je

Brussel.

Deze maatregelen hebben de verkeersdrukke en de luchtvervuiling in de betrokken steden aanzienlijk verminderd, in Londen bijvoorbeeld met 20%. Ik heb met de heer Smet Londen bezocht en zou ook de systemen in Milaan of Berlijn willen bestuderen en nagaan wat de ecologische, economische en sociale gevolgen zijn.

Ik pleit niet voor een traditionele stadstol zoals in Londen, maar veeleer voor een combinatie van maatregelen die ervoor zorgt dat de prijs voor het gebruik van een auto de reële prijs benadert en dat de capaciteit van het wegennet afneemt, ten voordele van andere vervoersvormen en een gezelligere openbare ruimte.

Ik verkies dan ook een heffing per gereden kilometer, in het ideale geval op nationaal of zelfs op Europees niveau. De registratie kan gebeuren door de wagens te traceren via GPS. Bovendien is het een flexibel systeem: het kan een onderscheid maken volgens het tijdstip waarop gereden wordt, de gekozen route en de milieuprestaties van het voertuig. De zwaarste belasting zou dan worden geheven op ritten naar bestemmingen die ook op een andere manier bereikbaar zijn.

(verder in het Nederlands)

Een heffing per gereden kilometer geniet mijn voorkeur. Het zou uiteraard het beste zijn als er op Belgisch of Europees niveau een systeem werd ontwikkeld.

Het principe werkt als volgt: via gps-traceertechnologie worden gebruikers belast voor het gebruik van hun voertuig. Het systeem is flexibel en maakt het mogelijk het aantal afgelegde kilometer te belasten naargelang van parameters zoals de periode, de gebruikte wegen en de milieuprestaties van het voertuig.

Het is de bedoeling om reiswegen naar bestemmingen die zeer goed bereikbaar zijn met alternatieve vervoermiddelen, te belasten.

(verder in het Frans)

Als de drie gewesten samenwerken om zo'n systeem te ontwikkelen, is het van toepassing op alle Belgische chauffeurs en kunnen we er rekening

rappelle les pics de pollution - et je reviendrai sur la question de l'écoscore - et surtout nos rencontres très constructives sur certaines formules. M. de Patoul, je confirme clairement qu'à ce stade, la réflexion est menée à Bruxelles, mais sans schéma déjà retenu par le gouvernement.

Je tiens cependant à ce que le débat se tienne sans tabou. M. du Bus, vous dites qu'il n'y a pas de tabou. Pourtant, à la lecture de certaines affirmations n'émanant pas seulement du monde politique, je conclus à des tabous chez certains. Des voix se sont élevées pour affirmer, sans jamais l'avoir utilisé, qu'un tel système serait automatiquement néfaste à notre économie ou absolument antisocial, et pour rejeter certaines analyses.

Pour moi, non, il n'y a pas d'a priori. Je désire poursuivre plus loin, comme d'autres au sein du gouvernement, sur une approche la plus large possible de la question. Le fait est que ces déclarations par téléphone à un journaliste ont provoqué d'autres demandes d'interviews, inattendues, et le débat de ce jour. Et ma position propéage a suscité cette discussion : il suffit parfois de se montrer carré pour entendre des avis.

Je suis donc favorable au fait d'envisager des formules et des combinaisons diverses. Une ville n'est pas l'autre, une situation institutionnelle n'est pas l'autre, un péage n'est pas l'autre.

En Europe, les systèmes vont du péage d'accès - comme à Londres - à des vignettes "écopass" ou encore à une fiscalité verte, en passant par des zones de basse émission. Je veux donc que nous examinions quelle est la meilleure solution pour Bruxelles.

Lorsque l'on voit les résultats dans d'autres villes en termes de diminution de la pollution de l'air et de la congestion, nous devons considérer ces formules sérieusement. Je rappelle que la diminution est de 20% à Londres. D'ailleurs, nous ne nous y étions pas trompés, puisque M. Smet et moi, nous nous étions rendus à Londres - sans être accompagnés par les médias. - afin de voir comment cela se déroulait. Je souhaite aussi voir comment cela se passe à Milan ou à Berlin. Notre volonté est donc d'étudier le plus rapidement possible ces mesures sur le plan de leurs répercussions environnementales, économiques ou encore sociales.

mee houden dat ook chauffeurs uit het sociaal-economische hinterland van Brussel gebruik maken van Brusselse wegen.

De gewesten bespreken de mogelijkheid om een heffing per afgelegde kilometer in te voeren. Er zijn eerder al contacten gelegd voor de invoering van een autovignet, waar het Waals Gewest de voorkeur aan geeft. Op 17 januari stond er een vergadering met alle partners van de Benelux op de agenda.

Er bestaat al enkele jaren een elektronisch tolsysteem voor Duitse vrachtwagens. Naar aanleiding daarvan is er nieuwe, efficiëntere technologie ontwikkeld die een vertrouwelijke behandeling van persoonsgegevens toelaat. Nederland zal tegen 2012 een gelijkaardig systeem invoeren in de Randstad. Tegen 2016 wordt het in het hele land ingevoerd.

De EU verkiest een kilometerheffing boven een forfaitaire belasting. De heer Vanhengel verwees overigens naar een systeem om voertuigen met behulp van GPS te traceren.

(verder in het Nederlands)

De toepassing van een dergelijk systeem moet gepaard gaan met een nog grotere toename van het aanbod aan openbaar vervoer: het Gewestelijk Expressnet, dat staat buiten kijf, maar ook de zachte vervoermiddelen. De inkomsten van de heffing per afgelegde kilometer moeten prioritair daarvoor worden aangewend.

Er dient te worden opgemerkt dat de Londense stadstol elk jaar 220 miljoen pond oplevert, waarvan 90 miljoen pond bestemd is voor de uitbating van het systeem. De overige 130 miljoen pond wordt hoofdzakelijk gebruikt voor de uitbreiding van het openbaar vervoer, onder meer voor de aankoop van meerdere duizenden bussen die rijden op gas.

(verder in het Frans)

Een versterking van de alternatieve vervoerswijzen houdt ook in dat een deel van de ruimte die vandaag voor de wagen wordt voorbehouden, naar het openbaar vervoer en de openbare ruimte gaat.

De regering moet in de eerste plaats het

Je ne plaide pas en faveur d'une mesure de péage urbain à plaquer telle quelle sur la Région bruxelloise. J'estime que l'image collective d'un péage urbain traditionnel à la londonienne, avec des portiques et des caméras à l'entrée de chacune des voies d'accès à la Région, est probablement dépassée. Pour ma part, je serais partisane d'une combinaison de mesures qui permettent, d'une part, de faire payer un coût d'usage de la voiture plus proche du prix-vérité et, de l'autre, de réduire les capacités routières au profit des autres modes de déplacement et de l'esprit d'un espace public convivial.

Cela signifie qu'au niveau du coût, dont Mme Quix a bien parlé, c'est la taxation au kilomètre parcouru qui a ma préférence. Idéalement, le système devrait être développé à l'échelle du pays, et même au niveau européen. Le principe permet, via la technologie GPS de traçabilité des véhicules, de "charger" les automobilistes en fonction de l'usage qu'ils font de leur voiture. Ce système possède l'avantage d'une flexibilité qui est utile pour charger le kilomètre parcouru en fonction d'une série de paramètres, dont la période - heure de pointe, heure creuse -, le tronçon utilisé - autoroute, voie d'accès, voirie de quartier résidentielle - et les performances environnementales du véhicule. Le principe consiste à charger les itinéraires dont les destinations sont accessibles avec une forte desserte en mode alternatif.

(poursuivant en néerlandais)

Ma préférence va à un système de redevance par kilomètre parcouru, idéalement développé au niveau belge ou européen.

L'objectif serait d'imposer les trajets dont la destination est très facilement accessible via des moyens de transport alternatifs.

(poursuivant en français)

Développé en collaboration avec les trois Régions, ce système concernerait tous les usagers du pays et intégrerait une cohérence socio-économique interrégionale qui s'inscrit dans l'hinterland socio-économique de Bruxelles, mais aussi de Liège et d'Anvers.

Par rapport à ce système de taxation par kilomètre parcouru, des discussions sont en cours entre les

leefklimaat van de Brusselaars verbeteren. Ik hoop dat het debat dat door het artikel in Le Soir en de opening van het Autosalon is ontstaan, schot in de zaak zal brengen. De regering is in elk geval bereid de sociale, economische en ecologische effecten van de verschillende formules te onderzoeken.

Bij een nationaal systeem van kilometerbelasting speelt concurrentie geen rol meer. Ik hoop dat de onderhandelingen tijdens de volgende legislatuur tot een ambitieus project zullen leiden. Dat neemt evenwel niet weg dat wij ondertussen een formule moeten vinden die wij als Brusselaars zelf kunnen toepassen. Wij kunnen niet blijven wachten op de andere gewesten. Dat is precies wat er met het project van de blauwe sticker is gebeurd. Gedurende vijf jaar is er geen concrete vooruitgang geboekt omdat er geen samenwerkingsakkoord was. Wij mogen dus niet a priori een louter Brusselse formule uitsluiten, ook al is dat niet ideaal.

Velen vrezen dat de milieumaatregelen antisociaal zullen zijn en dat alleen nog de rijken de wagen zullen kunnen nemen. Het zijn de rijken die vandaag de kleinste mobiliteitskost dragen. Bedrijfswagens zijn bijzonder antisociaal.

trois Régions, notamment dans la foulée des contacts entamés précédemment dans le cadre de l'instauration d'une vignette autoroutière, soutenue principalement par la Région wallonne. Ce 17 janvier s'est tenue une rencontre au niveau du Benelux à ce sujet. Nous sommes actuellement au stade de l'information.

Depuis quelques années, les poids lourds allemands sont soumis à ce système. Cette expérience, et d'autres, ont permis le développement de systèmes technologiques de nouvelle génération qui garantissent une meilleure efficacité opérationnelle. Au niveau de la protection de la vie privée, ces technologies permettent notamment un traitement garantissant la confidentialité des données. Les Pays-Bas ont décidé de s'équiper d'un tel système pour 2012 pour la zone d'activité la plus dense, entre Rotterdam et Amsterdam. Elle sera élargie à l'ensemble du pays dès 2016, pour tous les véhicules.

L'Union européenne se montre plus favorable au développement de taxations au kilomètre parcouru qu'au système des taxations forfaitaires. Enfin, je renvoie à l'expérience évoquée par M. Vanhengel, relative à un système de technologie de traçabilité GPS qui sera expérimentée sur un bus le mois prochain.

(poursuivant en néerlandais)

La mise en oeuvre d'un tel système doit aller de pair avec une augmentation encore plus importante de l'offre en transports en commun : le RER, mais aussi la mobilité douce, auxquels doivent être affectés prioritairement les rentrées fiscales par kilomètre parcouru.

Le péage urbain londonien rapporte 220 millions £ par an, dont 90 millions sont affectés à l'exploitation du système. Les 130 millions restants sont principalement utilisés pour l'extension des transports en commun, entre autres pour l'achat de plusieurs dizaines de milliers de bus circulant au gaz.

(poursuivant en français)

Le renforcement de l'offre de modes alternatifs passe aussi par le transfert d'une partie de l'espace aujourd'hui dévolu à l'automobile vers les transports en commun et l'espace public.

Bruxelles doit s'inscrire dans une dynamique qui vise d'abord l'amélioration du cadre de vie de ses habitants. J'espère que le débat suscité récemment par la une du journal "Le Soir" et par l'ouverture du salon de l'auto fera avancer les choses. Mes collègues et moi-même avons la volonté d'entamer une étude afin d'identifier les impacts socio-économiques et environnementaux des différentes formules. Pour ce faire, nous avons besoin de balises objectivant, pour chaque scénario possible, les risques de délocalisation de l'activité économique et des résidents, ainsi que l'évolution de la circulation et de la qualité de l'environnement.

L'avantage d'une taxation au kilomètre parcouru dans tout le pays réside bien entendu dans l'absence de concurrence. Je souhaite que ces discussions aboutissent à un projet ambitieux lors de la prochaine législature. Mais s'il n'y a pas de volonté collective d'instaurer dans tout le pays une taxation au kilomètre parcouru, ou si les discussions échouent, il serait irresponsable de ne pas étudier une formule que les Bruxellois pourraient adopter seuls. Nous ne pouvons pas continuer à supporter une congestion du trafic sans réagir, sous prétexte que les autres Régions ne veulent pas adhérer au système. C'est un peu ce qui s'est passé avec la pastille bleue de M. Gosuin.

Pendant cinq ans, rien de concret n'a pu être réalisé parce qu'il n'y avait pas d'accord de coopération. Aujourd'hui, les problèmes de santé publique coûtent cher aussi, surtout pour les plus fragilisés. N'éliminons donc pas a priori une formule bruxelloise, même si elle n'est pas idéale. L'engorgement du trafic est aussi une question sociale. De nombreux a priori circulent à ce propos. La mesure est-elle vraiment antisociale ? Accorde-t-elle aux seuls nantis le droit de rouler ?

J'attire votre attention sur le fait qu'aujourd'hui, ce sont les mieux nantis qui bénéficient d'une mobilité à moindre prix, voire gratuite. Les voitures de société constituent une mesure très antisociale.

Mme Olivia P'tito.- Madame la ministre, nous ne savons toujours pas de quelle mesure il s'agit. Vous voulez instaurer une taxe au kilomètre parcouru ?

Mme Evelyne Huytebroeck, ministre.- C'est la solution que je préfère. Je ne rejette toutefois pas les

Mevrouw Olivia P'tito *(in het Frans).*- *Over welke maatregel hebt u het precies? Bent u van plan om een kilometerbelasting in te voeren?*

Mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister *(in het Frans).*- *Dat is de oplossing die ik verkies, maar*

autres suggestions, car il est de notre responsabilité d'étudier toutes les possibilités. On a qualifié beaucoup de mesures environnementales d'antisociales, mais j'estime qu'il faut aller plus loin dans l'analyse. Si une autre formule que la taxe au kilomètre parcouru était adoptée, il faudrait mener une réflexion sur une éventuelle compensation pour les revenus les plus faibles. Celle-ci ne consisterait pas en dérogations mais plutôt, par exemple, en exonérations de certaines charges fiscales.

Je terminerai par l'éco-score évoqué par M. du Bus de Warnaffe.

L'ecoscore est un outil de qualification de la performance environnementale des voitures. Tout le monde sait que la voiture pollue mais, au-delà de cette affirmation, quel conducteur est vraiment informé sur les performances environnementales de son véhicule ? La publicité automobile fait aujourd'hui ce que l'on appelle du "green washing". Les gens se rendent au salon de l'auto et sont persuadés que tout le monde lave "plus vert que vert". La publicité laisse entendre qu'acheter une voiture constitue un geste en faveur de l'environnement. J'estime que ceci est pour le moins discutable.

L'ecoscore est un outil sur lequel nous avons travaillé depuis assez longtemps. Il donne une indication précise et comparable des performances environnementales d'un véhicule. L'ecoscore donne un score de 0 à 100 à tous les modèles de véhicules. Plus le score est proche de 100, meilleures sont les performances du véhicule. Cet outil a été développé en collaboration avec la Région flamande. Son intérêt est d'intégrer le CO², mais aussi tous les autres polluants directement menaçants pour la santé, dont les microparticules et les dioxydes d'azote, sans oublier le bruit et l'impact sur les écosystèmes intégrés.

Les différentes émissions sont pondérées les unes par rapport aux autres, les émissions de CO² et celles des polluants ayant les parts les plus importantes : respectivement 50 et 40%. L'intérêt de l'ecoscore est de ne pas se focaliser uniquement sur le CO². Les émissions de microparticules et de dioxydes d'azote, on le sait, menacent directement la santé.

L'effet pervers des indicateurs ne retenant que les émissions de CO², comme la mesure prise

wij moeten ook alle andere voorstellen onderzoeken. Heel wat milieumaatregelen worden als antisociaal bestempeld, maar wij moeten verder gaan in onze analyse. Als wij een andere belasting dan de kilometerbelasting invoeren, moeten wij ook nadenken over een eventuele compensatie voor de lage inkomens, bijvoorbeeld door een vrijstelling van bepaalde fiscale lasten.

De heer du Bus de Warnaffe heeft naar de ecoscore verwezen.

De ecoscore is een hulpmiddel om de milieuprestaties van wagens in te schatten. Slechts weinig mensen weten hoeveel hun auto exact vervuult. De reclame stelt het tegenwoordig soms zo voor alsof de aankoop van een auto goed is voor het milieu. Ik heb daar mijn bedenkingen bij.

De ecoscore is een score op 100. Hoe hoger het cijfer, hoe beter voor het milieu. Het systeem werd in samenwerking met het Vlaams Gewest ontwikkeld en houdt rekening met de uitstoot van CO₂, fijn stof, stikstofdioxide enzovoort.

De uitstoot van CO₂ bepaalt de score voor 50%, de emissie van andere vervuilende gassen weegt voor 40% door.

Een systeem dat enkel rekening houdt met de uitstoot van CO₂ zou voordelig zijn voor dieselmotoren. Die zijn echter de belangrijkste oorzaak van fijn stof. Bijgevolg hebben we het systeem verfijnd. De ecoscore moet bijvoorbeeld een belangrijk criterium worden als de overheid wagens aankoopt. Ik werk aan een besluit ter zake.

(verder in het Nederlands)

De ecoscore wordt ook gebruikt voor de hervorming van de verkeersheffingen. Samen met minister Vanhengel werk ik aan de hervorming van de verkeersbelasting en van de belasting op de inverkeersstelling op basis van de ecoscore. In de toekomst zullen deze belastingen niet meer bepaald worden aan de hand van het vermogen van het voertuig, maar op basis van de milieuprestaties ervan.

aujourd'hui en Wallonie, est de favoriser les moteurs diesel, générateurs principaux de ces particules, justement. C'est pourquoi, nous n'avons pas adopté ce système. S'il constituait aujourd'hui un outil d'information, l'écoscore a pour vocation d'être un critère de sélection dans les marchés publics, lors des achats de flottes de véhicules publics. Nous finalisons aujourd'hui au niveau bruxellois un arrêté allant dans ce sens.

(poursuivant en néerlandais)

L'écoscore est aussi utilisé pour la réforme des taxes de circulation. A l'avenir, la taxe de circulation et la taxe de mise en circulation seront fixées en fonction des performances écologiques du véhicule.

Mme Céline Delforge.- L'écoscore calcule-t-il aussi la pollution liée à la production de la voiture ?

Mme Evelyne Huytebroeck, ministre.- Non.

En ce qui concerne la fiscalité, qui se baserait sur l'écoscore que MM. Vanhengel, Smet et moi-même voudrions lancer pour la fin de la législature, il est aujourd'hui prématuré d'évoquer les modalités opérationnelles de la réforme. Nous l'envisageons dans un cadre interrégional et je sais, pour en avoir parlé avec mon homologue flamande, Mme Crevits, que c'est la formule vers laquelle tend également le gouvernement flamand.

L'évaluation de l'impact d'un tel outil en matière d'émissions de CO₂ à l'échelle de la Région est un exercice périlleux. Il me semble préférable d'attendre le terme des travaux de la réforme de la taxation automobile, et des éléments chiffrés dont nous ne disposons pas pour l'instant.

(poursuivant en néerlandais)

Le calcul de l'écoscore sur le site www.ecoscore.be vise à diriger l'acheteur vers des véhicules offrant de meilleures performances écologiques.

(poursuivant en français)

Je crois que certains peuvent toujours remettre en question certaines formules que j'ai émises. A l'heure actuelle, on peut en étudier plusieurs. Certains peuvent dénoncer, ainsi que je l'ai lu dans

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- Houdt de ecoscore ook rekening met de vervuiling bij de productie van de wagen?

Mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister (in het Frans).- Neen.

De ministers Vanhengel, Smet en ikzelf willen de ecoscore lanceren voor het einde van de regeerperiode. Wij streven naar een intergewestelijk kader, net als de Vlaamse regering.

Het is moeilijk in te schatten welke invloed deze maatregel zal hebben op de CO₂-uitstoot in het gewest. Voor cijfers kunnen we beter wachten tot de autobelasting volledig hervormd is.

(verder in het Nederlands)

Op de website www.ecoscore.be kunt u de ecoscore opvragen van uw voertuig of van het voertuig dat u zich wenst aan te schaffen. De ecoscore is immers bedoeld om de koper te leiden naar voertuigen met betere milieuprestaties.

(verder in het Frans)

Sommigen betreuren dat de meningen binnen de regering verdeeld zijn, maar zij vergeten dat er de voorbije drie regeerperioden helemaal geen noodplan voor vervuilingsspieken was en er evenmin in samenspraak met de andere gewesten een concreet instrument zoals de ecoscore werd uitgewerkt. Het bleef bij enkele individuele

le journal, les dissensions existant au sein du gouvernement au sujet de la pollution de l'air. Ceux-là oublient peut-être un peu vite que pendant trois législatures, aucun plan d'urgence contre les pics de pollution n'avait été mis sur pied et qu'aucun outil concret comme l'ecoscore n'avait été réalisé en collaboration avec d'autres Régions. Certes, il y avait eu des idées individuelles portant sur la pastille bleue.

Aujourd'hui, même s'il n'y a pas eu encore d'unanimité en tant que telle sur une forme ou autre de péage, il y a un travail sur l'écofiscalité régionale qui peut aboutir avant la fin de la législation. Le plan d'urgence de tout le gouvernement existe, de même que l'ecoscore.

Enfin, je me réjouis grandement de l'intérêt que portent aujourd'hui de nombreux parlementaires à cette question. Les mentalités semblent avoir évolué. Tous les groupes semblent désormais soucieux de cette question. Il y a quelques années, il y avait certainement des parlementaires qui l'étaient individuellement, mais il y avait moins de consensus au sein du parlement afin de qualifier cette question de cruciale. Beaucoup plus semblent désormais enclins à adhérer à des mesures bien plus radicales qu'auparavant.

J'entends le souci de certains de vouloir lancer une discussion au sein des commissions. C'est peut-être le moment de le faire, mais c'est au parlement d'en décider. Le débat a été tout à fait constructif et nous continuerons, au sein du gouvernement, à essayer d'avoir des discussions concrètes avec les autres Régions, à faire évoluer les questions déjà en cours, et à obtenir des études plus avancées sur les différentes mesures possibles.

Mme Olivia P'tito.- Qu'en est-il du volet juridique, Mme la Ministre ? Vous n'avez répondu à aucune de mes questions que je vous ai envoyées mercredi.

Mme Evelyne Huytebroeck, ministre.- C'est parce que je n'y ai pas les réponses.

Mme Olivia P'tito.- Juridiquement, il faut bien envisager quelque chose !

Mme Evelyne Huytebroeck, ministre.- Je n'ai pas dit dans la presse que j'avais les réponses. Je n'ai jamais caché que je voulais une étude qui analyse les impacts sociaux, socio-économiques, etc.

voorstellen in verband met de blauwe sticker. De huidige regering werkt ook aan de ecofiscaliteit, die nog voor het einde van de legislatuur een feit moet zijn.

Het verheugt mij dat de parlementsleden zoveel belangstelling voor dit thema hebben. Er heeft blijkbaar een mentaliteitswijziging plaatsgehad. Alle fracties lijken vandaag dit punt als een prioriteit te beschouwen. Dat was enkele jaren geleden zeker niet het geval.

Sommige sprekers vragen een voortzetting van het debat in de commissies. De bal ligt in het kamp van het parlement. De regering zal van haar kant het overleg met de andere gewesten voortzetten om de lopende dossiers te doen vooruitgaan en de verschillende voorstellen nog beter te onderzoeken.

Mevrouw Olivia P'tito (in het Frans).- *Ik heb geen antwoord gekregen met betrekking tot de juridische aspecten.*

Mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister (in het Frans).- *Ik kan u nu nog geen antwoord geven.*

Mevrouw Olivia P'tito (in het Frans).- *Het gaat nochtans om een belangrijk gegeven!*

Mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister (in het Frans).- *Het juridisch aspect zal worden onderzocht in de studie die wij zullen uitvoeren. Ik kan u dus nu nog geen antwoord geven.*

Les aspects juridiques seront bien entendu également étudiés ainsi que la faisabilité juridique des mesures à prendre. Cet élément sera compris dans l'étude que nous voulons lancer. Je suis tout à fait consciente de ce que je n'ai pas répondu à votre question, car je ne dispose pas des réponses actuellement.

M. le président.- La parole est à M. du Bus de Warnaffe.

M. André du Bus de Warnaffe.- Je vous remercie pour l'ensemble de vos réponses. Au début, j'ai été un peu surpris en entendant M. de Patoul. Je me suis demandé si un axe commun n'était pas en voie d'élaboration ; puisqu'il plaidait pour un péage urbain, n'annonçait-il pas un programme gouvernemental MR-ECOLO ? Finalement, je me rends compte que, s'il y a unanimité entre ces deux partis sur ce sujet, il reste encore de profondes divergences sur d'autres points.

(Rumeurs)

De ce débat fort intéressant, je retiens la nécessité d'une vision globale en ce domaine. La question du coût des transports en commun se pose également. La mesure que le gouvernement prend aujourd'hui répond à cette urgence et nous voulons que ce débat se poursuive. Ensuite, plusieurs orateurs ont fait référence à la politique coordonnée de stationnement. Nous voulons aussi que ce dossier avance, ainsi que le fameux Plan IRIS 2, dont nous attendons l'agenda du dépôt. Par ailleurs, la question de l'aménagement du territoire peut constituer, bien sûr, une offre alternative de déplacement. Je pense à ce qui relève de la mobilité douce - piétons et usagers cyclistes - qu'il faut bien évidemment accroître. Et je ne parle même pas du RER !

Grâce à ces quatre pôles, il est possible d'avancer sensiblement dans ce dossier. Il y a eu aussi de longs débats sur la fiscalité, et j'ai entendu que vous étiez favorable à une fiscalité liée à l'usage. Nous y sommes largement favorables. Nous rejoignons également les demandes qui ont été formulées, entre autres par Mme Delforge, sur la tenue d'un débat en commission. Nous comptons sur la présence de Guy Vanhengel, le grand absent du jour. Ce débat le concerne pourtant au même titre que vous.

Mme Evelyne Huytebroeck, ministre.- Je voudrais simplement préciser que M. Vanhengel

De voorzitter.- De heer du Bus de Warnaffe heeft het woord.

De heer André du Bus de Warnaffe *(in het Frans).*- *Het verbaasde mij dat de heer de Patoul pleit voor een stadstol. Het leek wel of hij werkte aan een regeringsprogramma voor een MR-ECOLO-coalitie. Er blijven echter nog genoeg punten van onenigheid tussen deze partijen.*

(Rumoer)

Er is duidelijk een globale visie nodig. Een belangrijk punt is de kostprijs van het openbaar vervoer. De maatregel van de regering beantwoordt aan deze dringende noodzaak. We wachten ook op het gecoördineerde parkeerbeleid en het fameuze plan IRIS 2. De ruimtelijke ordening kan zorgen voor een aanbod van alternatieve manieren om zich te verplaatsen, zoals per fiets of te voet. Ik zwijg dan nog over het GEN!

Net als u steunen wij een fiscaliteit die gekoppeld is aan het verbruik. Daarover moeten we inderdaad debatteren in de commissie, liefst in aanwezigheid van de heer Vanhengel, de grote afwezige vandaag.

Mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister *(in het Frans).*- *De heer Vanhengel was van plan te*

m'avait confirmé sa présence ce matin. S'il est absent, ce n'est pas parce qu'il ne voulait pas assister à notre débat, mais parce qu'il a dû participer à une réunion de dernière minute. Il m'a prévenu de son absence et prié de l'en excuser auprès du parlement.

M. André du Bus de Warnaffe.- J'insiste sur cette notion de fiscalité, parce qu'il faut garder à l'esprit qu'une modulation de la fiscalité automobile devrait permettre d'établir une comparaison des coûts à l'unité marginale qui soit plus favorable aux transports publics. De la sorte, tous les Bruxellois qui sont propriétaires d'une voiture - et il est exact que certains en possèdent plusieurs, mais ce n'est pas une tare - pourraient effectuer une comparaison pertinente sur le coût de leurs déplacements. Dès le moment où nous obtiendrons des chiffres très précis sur le coût d'un déplacement et où ces chiffres seront directement accessibles, nous constaterons une modification rapide du comportement des uns et des autres.

Cependant, il subsiste un point à propos duquel nous restons sur notre faim. Il s'agit de celui de l'impact économique et commercial de ce concept de péage urbain, qui demande encore une exploration plus que significative.

M. le président.- La parole est à M. de Patoul.

M. Serge de Patoul.- Je vous remercie pour l'ensemble de vos réponses. Je souligne cependant, comme l'a fait M. du Bus de Warnaffe, que certaines questions n'ont pas reçu de réponse. Je regrette l'absence - totalement anormale - du ministre de la Mobilité. Il est évident que M. Smet est parmi les premiers impliqués dans ce type de dossiers. Son absence est un signe de mépris, pour cette question ou pour notre parlement.

Nous n'avons pas reçu de réponse sur l'avenir du Plan IRIS 2, ni sur l'élaboration du Plan de stationnement. Cette situation est simplement scandaleuse. Je me verrai donc dans l'obligation, soit de déposer une nouvelle interpellation sur le sujet, soit d'intervenir sous la forme de questions écrites qui, au moins, devront faire l'objet d'une réponse.

Mme Evelyne Huytebroeck, ministre.- Je précise que la réponse a fait l'objet d'une concertation avec mes deux collègues. Comme les questions portaient davantage sur le péage urbain, et non sur le Plan

komen, maar moest in extremis naar een andere vergadering en laat zich verontschuldigen.

De heer André du Bus de Warnaffe *(in het Frans).*- *Een hervorming van de fiscaliteit moet ervoor zorgen dat de Brusselaars die een wagen bezitten, de kosten van hun verplaatsingen kunnen vergelijken en vaststellen dat het gunstiger is om het openbaar vervoer te nemen. Dan zullen ze hun gedrag snel genoeg wijzigen.*

U ging onvoldoende in op de economische en commerciële impact van een stadstol.

De voorzitter.- De heer de Patoul heeft het woord.

De heer Serge de Patoul *(in het Frans).*- *U hebt niet alle vragen beantwoord. Het is ook ongehoord dat minister Smet afwezig is. Hij speelt een cruciale rol in dit dossier.*

U hebt niets gezegd over het nieuwe plan IRIS 2 of over het parkeeragentschap. Dat is schandalig. Ik zal een nieuwe interpellatie moeten indienen.

Mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister *(in het Frans).*- *Ik heb voor dit antwoord overleg gepleegd met de twee ministers. De vragen gingen vooral over het tolsysteem en niet over het*

IRIS 2 ou sur le Plan de stationnement, M. Smet, retenu par d'autres obligations, m'a demandé de vous communiquer la réponse commune que je vous ai donnée ce matin.

M. le président.- Puis-je cependant demander au gouvernement de réserver la journée du vendredi, une fois tous les quinze jours dans son agenda, afin qu'il puisse répondre aux questions qui lui sont soumises, y compris dans les interpellations ? Lorsqu'une interpellation s'adresse à plusieurs ministres, il est bon que ceux-ci soient présents, d'autant plus que l'agenda des réunions est établi à l'avance et leur permet de prendre leurs dispositions. Le vendredi est donc un jour où le gouvernement doit se mettre à la disposition du parlement.

(Applaudissements)

M. Serge de Patoul.- Monsieur le président, je vous soutiens pleinement et je suis sûr que la ministre, seule représentante du gouvernement, relaiera directement la réaction de notre assemblée.

Je souhaiterais revenir sur plusieurs points. J'ai pris acte de la décision relative à la STIB et à la gratuité des transports lors des pics de pollution. Le cdH verra donc son programme appliqué uniquement pendant ces périodes. Selon le porte-parole de la STIB, toutefois, de nombreuses autres mesures devront être prises avant que celle-ci puisse être appliquée. J'espère que le gouvernement ne traînera pas.

Quant à votre réponse sur la pastille bleue et la lenteur de la procédure, j'attire votre attention sur le fait que votre formule permet aux 4x4 de circuler pendant les pics de pollution, car l'interdiction est liée à un paramètre aléatoire, qui est le numéro d'immatriculation. Il s'agit donc d'une mesure qui peut être prise immédiatement, mais qui n'est pas appropriée. La pastille bleue apporte une réponse structurelle et efficace sur le plan de la communication aux consommateurs. Le renvoi de cette formule aux calendes grecques est navrant. Je comprends que sa mise en oeuvre prenne du temps, mais je rappelle que ce gouvernement est en place depuis quatre ans et que les concertations avec les autres Régions pourraient avoir lieu.

Deuxième élément, plus fondamental : Mme la ministre, de votre réaction, j'ai ressenti un malaise

parkeeragentschap of het plan IRIS 2.

De voorzitter.- Ik dring erop aan dat alle betrokken regeringsleden aanwezig zijn tijdens de plenaire vergaderingen om vragen te beantwoorden. Als een interpellatie tot meerdere regeringsleden is gericht, mogen de parlementsleden verwachten dat ze allemaal komen opdagen.

(Applaus)

De heer Serge de Patoul (in het Frans).- *Ik sluit me aan bij de voorzitter en reken erop dat minister Huytebroeck de vraag van het parlement aan haar collega-ministers bezorgt.*

Ik stel vast dat het openbaar vervoer enkel gratis zal zijn tijdens de vervuilingsspieken. De cdH had nochtans algemeen gratis openbaar vervoer in haar programma opgenomen. Volgens de MIVB moeten er nog heel wat andere maatregelen worden genomen, voordat volledig gratis openbaar vervoer mogelijk is. Hopelijk maakt de regering daar werk van.

Als de regering voor alternerend rijden kiest, zullen er nog steeds terreinvoertuigen rondrijden tijdens vervuilingsspieken. Het is een systeem dat weliswaar onmiddellijk kan worden ingevoerd, maar zeer arbitrair is. Waarom voert de regering geen autovignet in? Dat zou een veel betere oplossing zijn. Ik begrijp dat een en ander tijd vraagt, maar deze regering zit al vier jaar in het zadel en heeft voldoende tijd gehad om met de andere gewesten te overleggen.

Mevrouw de minister, uit uw houding blijkt een permanente malaise. U klonk meer als een ECOLO-militante dan als een Brusselse minister. Ik weet niet welk standpunt u verdedigd hebt. De meerderheid verdedigde tijdens het debat trouwens heel uiteenlopende standpunten.

Ik steun dan ook de vraag van mevrouw Delforge

permanent. En fin de compte, je ne savais pas si la tribune était occupée par la ministre représentant le gouvernement bruxellois ou la "militante" Ecolo qui défend son point de vue. C'est probablement les deux, mais quand on occupe une fonction, on ne peut prendre deux rôles en même temps à la tribune du parlement. Quel point de vue avez-vous exposé ? Je l'ignore. D'ailleurs, dans ce débat très intéressant, les points de vue étaient très divergents au sein de la majorité : il n'existe aucune vue commune sur le sujet dans la majorité.

Je soutiens la proposition de Mme Delforge : que le parlement reprenne le débat puisqu'il est manifeste que le gouvernement n'a pas pu conclure. Au nom du groupe MR, je demanderai que la commission de l'Infrastructure, peut-être conjointement avec celle de l'Environnement, puisse reprendre tout le débat : il est essentiel pour l'avenir de notre Région.

Je suis forcé de constater que le malaise exprimé au travers de votre intervention est le reflet de cette incohérence du gouvernement bruxellois. Simplement, à laisser faire, on ne prend pas son destin en mains. Dans ce dossier, le gouvernement semble voir venir les choses et observer les décisions en d'autres lieux européens, tout en restant assis. Vouloir initier des études alors que le problème est annoncé, su et connu depuis des années, venir annoncer à la tribune une étude prochaine me laisse pantois: j'aurais préféré entendre déjà son résultat.

(Applaudissements sur les bancs du MR)

M. le président.- Nous verrons si des suggestions seront proposées en commission pour poursuivre ce débat et permettre des réponses plus complètes du gouvernement.

- Les incidents sont clos.

QUESTIONS ORALES

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

om het debat voort te zetten binnen het parlement, aangezien de regering er niet uitgeraakt. Dit is een taak voor de commissie Infrastructuur, eventueel samen met de commissie Leefmilieu.

Uw malaise is te wijten aan het ontbreken van een regeringsstandpunt. De regering ziet wat andere Europese steden doen, maar neemt haar eigen toekomst niet in handen. U komt nog met studies aandragen, terwijl het probleem al jaren bekend is.

(Applaus bij de MR)

De voorzitter.- We zullen zien of de commissie nieuwe suggesties kan doen die het debat voorthelpen.

- De incidenten zijn gesloten.

MONDELINGE VRAGEN

De voorzitter.- Aan de orde zijn de mondelinge vragen.

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 PROPRIÉTÉ PUBLIQUE ET DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT,

concernant "le défaut de suivi des incidences notables sur l'environnement du plan régional de développement".

M. le président.- Étant donné que M. Didier Gosuin a reçu réponse écrite à sa question, celle-ci est retirée de l'ordre du jour.

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 PROPRIÉTÉ PUBLIQUE ET DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT,

concernant "le bilan traduisant un report systématique de quasi tous les schémas directeurs lancés jusqu'à présent - impact sur les coûts de réalisation des études".

M. le président.- Étant donné que M. Didier Gosuin a reçu réponse écrite à sa question, celle-ci est retirée de l'ordre du jour.

QUESTION ORALE DE M. DIDIER GOSUIN

À M. CHARLES PICQUÉ, MINISTRE-PRÉSIDENT DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE,

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 gebrek aan follow-up van de belangrijke gevolgen voor het milieu van het gewestelijk ontwikkelingsplan".

De voorzitter.- Aangezien de heer Didier Gosuin schriftelijk antwoord ontvangen heeft op zijn vraag, wordt ze van de agenda afgevoerd.

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 systematisch uitstel van bijna richtschema's die tot nu toe zijn opgestart - gevolgen voor de kosten van de studies".

De voorzitter.- Aangezien de heer Didier Gosuin schriftelijk antwoord ontvangen heeft op zijn vraag, wordt ze van de agenda afgevoerd.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DIDIER GOSUIN

AAN DE HEER CHARLES PICQUÉ, MINISTER-PRESIDENT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGE-

CHARGÉ DES POUVOIRS LOCAUX, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DES MONUMENTS ET SITES, DE LA RÉNOVATION URBAINE, DU LOGEMENT, DE LA PROPRIÉTÉ PUBLIQUE ET DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT,

concernant "le traitement des questions liées aux voies de chemin de fer dans la zone levier Gare de l'Ouest".

M. le président.- Étant donné que M. Didier Gosuin a reçu réponse écrite à sa question, celle-ci est retirée de l'ordre du jour.

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 PROPRIÉTÉ PUBLIQUE ET DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT,

concernant "la couverture d'une partie de la petite ceinture et l'introduction de logements dans la zone levier Botanique".

M. le président.- Étant donné que M. Didier Gosuin a reçu réponse écrite à sa question, celle-ci est retirée de l'ordre du jour.

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 PROPRIÉTÉ

RING, BELAST MET PLAATSELIJKE BESTUREN, RUIMTELIJKE ORDENING, MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN, STADSVERNIEUWING, HUISVESTING, OPENBARE NETHEID EN ONTWIKKELINGSSAMENWERKING,

betreffende "de behandeling van de vraagstukken in verband met de spoorwegen in de hefboomzone Weststation".

De voorzitter.- Aangezien de heer Didier Gosuin schriftelijk antwoord ontvangen heeft op zijn vraag, wordt ze van de agenda afgevoerd.

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 "de overdekking van een gedeelte van de kleine ring en de invoering van huisvesting in de hefboomzone Kruidtuin".

De voorzitter.- Aangezien de heer Didier Gosuin schriftelijk antwoord ontvangen heeft op zijn vraag, wordt ze van de agenda afgevoerd.

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

PUBLIQUE ET DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT,

concernant "l'impact négatif pour les finances communales de la présence d'institutions européennes et internationales".

M. le président.- Étant donné que M. Didier Gosuin a reçu réponse écrite à sa question, celle-ci est retirée de l'ordre du jour.

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 PROPRIÉTÉ PUBLIQUE ET DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT,

concernant "la prolifération du quartier 'Manhattan' en cas d'application du plan de développement international".

M. le président.- Étant donné que M. Didier Gosuin a reçu réponse écrite à sa question, celle-ci est retirée de l'ordre du jour.

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 PROPRIÉTÉ PUBLIQUE ET DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT,

concernant "le défaut d'enquête publique pour l'élaboration du plan de développement international et la limitation des consultations

EN ONTWIKKELINGSSAMENWERKING,

betreffende "de negatieve gevolgen van de aanwezigheid van Europese en internationale instellingen voor de gemeentefinanciën".

De voorzitter.- Aangezien de heer Didier Gosuin schriftelijk antwoord ontvangen heeft op zijn vraag, wordt ze van de agenda afgevoerd.

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 "de uitbreiding van de Manhattanwijk in geval van toepassing van het internationaal ontwikkelingsplan".

De voorzitter.- Aangezien de heer Didier Gosuin schriftelijk antwoord ontvangen heeft op zijn vraag, wordt ze van de agenda afgevoerd.

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 feit dat er geen openbaar onderzoek is uitgevoerd voor de uitwerking van het internationaal ontwikkelingsplan en

à des opérateurs immobiliers intéressés".

M. le président.- Étant donné que M. Didier Gosuin a reçu réponse écrite à sa question, celle-ci est retirée de l'ordre du jour.

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 PROPRIÉTÉ PUBLIQUE ET DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT,

concernant "les centrales d'achat entre différentes communes et la centralisation des marchés d'énergie entre communes".

M. le président.- Étant donné que M. Didier Gosuin a reçu réponse écrite à sa question, celle-ci est retirée de l'ordre du jour.

QUESTION ORALE DE M. DIDIER GOSUIN

À M. BENOÎT CEREXHE, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE L'EMPLOI, DE L'ÉCONOMIE, DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE ET DE LA LUTTE CONTRE L'INCENDIE ET L'AIDE MÉDICALE URGENTE,

concernant "l'absence de communication aux demandeurs d'emploi des offres d'emploi transmises par le VDAB à l'ORBEM".

M. le président.- Étant donné que M. Didier Gosuin a reçu réponse écrite à sa question, celle-ci est retirée de l'ordre du jour.

het feit dat alleen de belanghebbende vastgoedoperatoren om advies zijn gevraagd".

De voorzitter.- Aangezien de heer Didier Gosuin schriftelijk antwoord ontvangen heeft op zijn vraag, wordt ze van de agenda afgevoerd.

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 "de aankoopcentrales voor verschillende gemeenten en de centralisatie van de overheidsopdrachten voor energielevering van de gemeenten".

De voorzitter.- Aangezien de heer Didier Gosuin schriftelijk antwoord ontvangen heeft op zijn vraag, wordt ze van de agenda afgevoerd.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DIDIER GOSUIN

AAN DE HEER BENOÎT CEREXHE, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET TEWERKSTELLING, ECONOMIE, WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK, BRANDBESTRIJDING EN DRINGENDE MEDISCHE HULP,

betreffende "het niet mededelen van de werkaanbiedingen die de VDAB aan de BGDA meldt aan de werkzoekenden".

De voorzitter.- Aangezien de heer Didier Gosuin schriftelijk antwoord ontvangen heeft op zijn vraag, wordt ze van de agenda afgevoerd.

QUESTION ORALE DE M. DIDIER GOSUIN

À M. BENOÎT CEREXHE, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE L'EMPLOI, DE L'ÉCONOMIE, DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE ET DE LA LUTTE CONTRE L'INCENDIE ET L'AIDE MÉDICALE URGENTE,

concernant "la formation et l'évaluation d'un contractuel pour assurer la gestion quotidienne de l'IRSIB".

M. le président.- Étant donné que M. Didier Gosuin a reçu réponse écrite à sa question, celle-ci est retirée de l'ordre du jour.

QUESTION ORALE DE M. DIDIER GOSUIN

À M. BENOÎT CEREXHE, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE L'EMPLOI, DE L'ÉCONOMIE, DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE ET DE LA LUTTE CONTRE L'INCENDIE ET L'AIDE MÉDICALE URGENTE,

concernant "l'application par la SRIB des règles du code belge de gouvernance d'entreprises en ce qui concerne la formation".

M. le président.- Étant donné que M. Didier Gosuin a reçu réponse écrite à sa question, celle-ci est retirée de l'ordre du jour.

QUESTION ORALE DE M. DIDIER GOSUIN

À MME FRANÇOISE DUPUIS, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DU LOGEMENT ET DE L'URBANISME,

concernant "les conditions des prêts à octroyer aux opérateurs immobiliers sur la

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DIDIER GOSUIN

AAN DE HEER BENOÎT CEREXHE, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET TEWERKSTELLING, ECONOMIE, WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK, BRANDBESTRIJDING EN DRINGENDE MEDISCHE HULP,

betreffende "de opleiding en de evaluatie van een personeelslid met arbeidsovereenkomst voor het dagelijks beheer van het IWOIB".

De voorzitter.- Aangezien de heer Didier Gosuin schriftelijk antwoord ontvangen heeft op zijn vraag, wordt ze van de agenda afgevoerd.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DIDIER GOSUIN

AAN DE HEER BENOÎT CEREXHE, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET TEWERKSTELLING, ECONOMIE, WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK, BRANDBESTRIJDING EN DRINGENDE MEDISCHE HULP,

betreffende "de toepassing door de GIMB van de Belgische Corporate Governance Code".

De voorzitter.- Aangezien de heer Didier Gosuin schriftelijk antwoord ontvangen heeft op zijn vraag, wordt ze van de agenda afgevoerd.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DIDIER GOSUIN

AAN MEVROUW FRANÇOISE DUPUIS, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BEVOEGD VOOR HUISVESTING EN STEDENBOUW,

betreffende "de voorwaarden van de leningen aan de vastgoedoperatoren op basis

base du fonds 'droit de gestion publique'".

M. le président.- Étant donné que M. Didier Gosuin a reçu réponse écrite à sa question, celle-ci est retirée de l'ordre du jour.

QUESTION ORALE DE M. DIDIER GOSUIN

À MME FRANÇOISE DUPUIS, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DU LOGEMENT ET DE L'URBANISME,

concernant "la difficulté du contrôle de l'exécution des permis d'urbanisme".

M. le président.- Étant donné que M. Didier Gosuin a reçu réponse écrite à sa question, celle-ci est retirée de l'ordre du jour.

QUESTION ORALE DE MME VALÉRIE SEYNS

À M. EMIR KIR, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA PROPRIÉTÉ PUBLIQUE ET DES MONUMENTS ET SITES,

concernant "le parc automobile de Bruxelles-Propreté".

M. le président.- Étant donné que Mme Valérie SEYNS a reçu réponse écrite à sa question, celle-ci est retirée de l'ordre du jour.

QUESTION ORALE DE M. DIDIER GOSUIN

À M. EMIR KIR, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA PROPRIÉTÉ PUBLIQUE ET DES MONUMENTS ET SITES,

van het fonds 'openbaar beheersrecht'".

De voorzitter.- Aangezien de heer Didier Gosuin schriftelijk antwoord ontvangen heeft op zijn vraag, wordt ze van de agenda afgevoerd.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DIDIER GOSUIN

AAN MEVROUW FRANÇOISE DUPUIS, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BEVOEGD VOOR HUISTESTING EN STEDENBOUW,

betreffende "de moeilijkheid om controle uit te oefenen op de uitvoering van de stedenbouwkundige vergunningen".

De voorzitter.- Aangezien de heer Didier Gosuin schriftelijk antwoord ontvangen heeft op zijn vraag, wordt ze van de agenda afgevoerd.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW VALÉRIE SEYNS

AAN DE HEER EMIR KIR, STAATSSECRETARIS VOOR HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BEVOEGD VOOR OPENBARE NETHEID EN MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN,

betreffende "het wagenpark van Net-Brussel".

De voorzitter.- Aangezien mevrouw Valérie Seyns schriftelijk antwoord ontvangen heeft op haar vraag, wordt ze van de agenda afgevoerd.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DIDIER GOSUIN

AAN DE HEER EMIR KIR, STAATSSECRETARIS VOOR HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BEVOEGD VOOR OPENBARE NETHEID EN MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN,

concernant "l'absence de couverture par la Région du déficit subi par la filiale de l'Agence Bruxelles Propreté, la S.A. Centre de tri, pour la mise en place du site régional temporaire d'abattage de moutons".

M. le président.- Étant donné que M. Didier Gosuin a reçu réponse écrite à sa question, celle-ci est retirée de l'ordre du jour.

QUESTION ORALE DE M. DIDIER GOSUIN

À M. EMIR KIR, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA PROPRIÉTÉ PUBLIQUE ET DES MONUMENTS ET SITES,

concernant "l'absence de réalisation de plusieurs prescriptions du plan déchets".

M. le président.- Étant donné que M. Didier Gosuin a reçu réponse écrite à sa question, celle-ci est retirée de l'ordre du jour.

QUESTION ORALE DE M. ANDRÉ DU BUS DE WARNAFFE

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 "les inondations de 2005 et l'indemnisation des victimes".

M. le président.- Cette question écrite n'a pas reçu de réponse. Mme la ministre, si une réponse ne lui parvient pas d'ici là, elle sera traitée cet après-midi.

M. André du Bus de Warnaffe.- Je crois qu'il y a une erreur de la part du Bureau. En effet, j'ai réintroduit cette question, qui était une question écrite in illo tempore, à propos de laquelle la ministre avait répondu qu'elle n'avait pas encore tous les éléments; c'était il y a neuf mois. Je l'ai

betreffende "geen dekking door het gewest van het verlies van het agentschap Net Brussel en de N.V. Sorteercentrum ten gevolge van de inrichting van de tijdelijke slachtinrichting voor schapen".

De voorzitter.- Aangezien de heer Didier Gosuin schriftelijk antwoord ontvangen heeft op zijn vraag, wordt ze van de agenda afgevoerd.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DIDIER GOSUIN

AAN DE HEER EMIR KIR, STAATSSECRETARIS VOOR HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BEVOEGD VOOR OPENBARE NETHEID EN MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN,

betreffende "het niet-uitvoeren van verschillende voorschriften van het afvalplan".

De voorzitter.- Aangezien de heer Didier Gosuin schriftelijk antwoord ontvangen heeft op zijn vraag, wordt ze van de agenda afgevoerd.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ANDRÉ DU BUS DE WARNAFFE

AAN MEVROUW EVELYNE HUYTEBROECK, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET LEEFMILIEU, ENERGIE EN WATERBELEID,

betreffende "de overstromingen van 2005 en de vergoeding van de slachtoffers".

De voorzitter.- Deze schriftelijke vraag werd nog niet beantwoord. Als dat tegen vanmiddag niet gebeurd is, zal ze behandeld worden als mondelinge vraag.

De heer André du Bus de Warnaffe (*in het Frans*).- *Dit is een vergissing van het Bureau. De minister heeft negen maanden geleden op deze schriftelijke vraag geantwoord dat ze nog niet over alle elementen beschikte. Ik heb de vraag opnieuw*

donc réintroduite sous forme de question orale. Le Bureau l'a remise en question écrite.

M. le président.- Nous vérifierons la question.

M. le président.- Les questions d'actualité que M. Madrane et Mme Teitelbaum comptaient poser à la secrétaire d'Etat, Mme Grouwels, qui est excusée, seront acceptées comme questions orales traitées au Bureau élargi de la semaine prochaine et seront ensuite renvoyées, soit en séance plénière, soit en commission.

- *La séance est levée à 12h05.*

ingediend als mondelinge vraag, maar het Bureau heeft ze omgezet in een schriftelijke vraag.

De voorzitter.- Ik zal dat nagaan.

De voorzitter.- Aangezien staatssecretaris Grouwels afwezig is, worden de dringende vragen die de heer Madrane en mevrouw Teitelbaum haar wilden stellen, naar het uitgebreid bureau verwezen om in een volgende plenaire of commissievergadering als mondelinge vragen te worden behandeld.

- *De vergadering wordt gesloten om 12.05 uur.*

ANNEXES**COUR CONSTITUTIONNELLE****EN APPLICATION DE L'ARTICLE 76 DE LA LOI SPÉCIALE DU 6 JANVIER 1989 SUR LA COUR CONSTITUTIONNELLE, LA COUR CONSTITUTIONNELLE NOTIFIE :**

- les recours en annulation des mots « de cours artistiques dans l'enseignement artistique » dans l'article 162, §§ 1er et 2, du décret de la Communauté française du 8 mars 2007 « relatif au service général de l'inspection, au service de conseil et de soutien pédagogiques de l'enseignement organisé par la Communauté française, aux cellules de conseil et de soutien pédagogiques de l'enseignement subventionné par la Communauté française et au statut des membres du personnel du service général de l'inspection et des conseillers pédagogiques », introduits par Guy Loozen et Marc Guillaume;
- le recours en annulation des articles 45, 7° et 11°, et 162, § 2, du décret de la Communauté française du 8 mars 2007 « relatif au service général de l'inspection, au service de conseil et de soutien pédagogiques de l'enseignement organisé par la Communauté française, aux cellules de conseil et de soutien pédagogiques de l'enseignement subventionné par la Communauté française et au statut des membres du personnel du service général de l'inspection et des conseillers pédagogiques », introduit par Jeanne Abraham et autres (n^{os} 4280, 4281 et 4372 du rôle – affaires jointes).
- les recours en annulation totale ou partielle de la loi du 10 mai 2007 modifiant la loi du 30 juillet 1981 réprimant certains actes inspirés par le

BIJLAGEN**GRONDWETTELIJK HOF****IN UITVOERING VAN ARTIKEL 76 VAN DE BIJZONDERE WET VAN 6 JANUARI 1989 OP HET GRONDWETTELIJK HOF, GEEFT HET GRONDWETTELIJK HOF KENNIS VAN :**

- de beroepen tot vernietiging van de woorden « voor artistieke cursussen in het kunstonderwijs » in artikel 162, §§ 1 en 2, van het decreet van de Franse Gemeenschap van 8 maart 2007 « betreffende de algemene inspectiedienst, de dienst voor pedagogische raadgeving en begeleiding van het door de Franse Gemeenschap georganiseerde onderwijs, de cellen voor pedagogische raadgeving en begeleiding van het door de Franse Gemeenschap gesubsidieerde onderwijs en betreffende het statuut van de personeelsleden van de algemene inspectiedienst en van de pedagogische adviseurs », ingesteld door Guy Loozen en Marc Guillaume;
- het beroep tot vernietiging van de artikelen 45, 7° en 11°, en 162, § 2, van het decreet van Franse Gemeenschap van 8 maart 2007 « betreffende de algemene inspectiedienst, de dienst voor pedagogische raadgeving en begeleiding van het door de Franse Gemeenschap georganiseerde onderwijs, de cellen voor pedagogische raadgeving en begeleiding van het door de Franse Gemeenschap gesubsidieerde onderwijs en betreffende het statuut van de personeelsleden van de algemene inspectiedienst en van de pedagogische adviseurs », ingesteld door Jeanne Abraham en anderen (nrs. 4280, 4281 en 4372 van de rol – samengevoegde zaken).
- de beroepen tot gehele of gedeeltelijke vernietiging van de wet van 10 mei 2007 tot wijziging van de wet van 30 juli 1981 tot

racisme ou la xénophobie, introduits par Jurgen Ceder et autres et par l'ASBL « Liga voor Mensenrechten » (n^{os} 4312 et 4355 du rôle – affaires jointes).

- les recours en annulation totale ou partielle de la loi du 21 avril 2007 relative à la répétibilité des honoraires et des frais d'avocats, introduits par Marie Claire Brialmont et autres (n^{os} 4313, 4354, 4357, 4366 et 4370 du rôle – affaires jointes).

- le recours en annulation de l'ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale du 22 mars 2007 « portant assentiment à l'Accord de coopération du 16 décembre 2003 entre le Gouvernement fédéral, le Gouvernement flamand, le Gouvernement wallon et le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif au règlement définitif des dettes du passé et des charges qui y sont liées, en matière de logement social », introduit par l'Union professionnelle du Secteur immobilier (n° 4317 du rôle).

- le recours en annulation de l'article 128 de la loi du 25 avril 2007 « modifiant le Code judiciaire, notamment les dispositions relatives au personnel judiciaire de niveau A, aux greffiers et aux secrétaires ainsi que les dispositions relatives à l'organisation judiciaire », introduit par Jan Van den Bossche (n° 4324 du rôle).

- le recours en annulation des articles 173, 3^o et 4^o, 200, 202 et 203 de la loi du 25 avril 2007 portant des dispositions diverses (IV) (modifications de la loi du 13 juin 2005 relative aux communications électroniques), introduit par la SA « Base » et autre (n° 4330 du rôle).

- les recours en annulation de l'article 9, § 1^{er}quinquies, de la loi du 6 août 1990 relative

bestrafing van bepaalde door racisme of xenofobie ingegeven daden, ingesteld door Jurgen Ceder en anderen en door de vzw « Liga voor Mensenrechten » (nrs. 4312 en 4355 van de rol – samengevoegde zaken).

- de beroepen tot gehele of gedeeltelijke vernietiging van de wet van 21 april 2007 betreffende de verhaalbaarheid van de erelonen en de kosten verbonden aan de bijstand van een advocaat, ingesteld door Marie-Claire Brialmont en anderen (nrs. 4313, 4354, 4357, 4366 en 4370 van de rol – samengevoegde zaken).

- het beroep tot vernietiging van de ordonnantie van het Brussels Hoofdstedelijke Gewest van 22 maart 2007 « houdende instemming met de Overeenkomst van 16 december 2003 tussen de Federale Regering, de Vlaamse Regering, de Waalse Regering en de Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de definitieve regeling van de schulden uit het verleden en de ermee verband houdende lasten inzake sociale huisvesting », ingesteld door de Beroepsvereniging van de Vastgoedsector (nr. 4317 van de rol).

- het beroep tot vernietiging van artikel 128 van de wet van 25 april 2007 « tot wijziging van het Gerechtelijk Wetboek inzonderheid met betrekking tot bepalingen inzake het gerechtspersoneel van het niveau A, de griffiers en de secretarissen en inzake de rechterlijke organisatie », ingesteld door Jan Van den Bossche (nr. 4324 van de rol).

- het beroep tot vernietiging van de artikelen 173, 3^o en 4^o, 200, 202 en 203 van de wet van 25 april 2007 houdende diverse bepalingen (IV) (wijzigingen van de wet van 13 juni 2005 betreffende de elektronische communicatie), ingesteld door de nv « Base » en anderen (nr. 4330 van de rol).

- de beroepen tot vernietiging van artikel 9, § 1^{er}quinquies, van de wet van 6 augustus 1990

aux mutualités et aux unions nationales de mutualités, tel qu'il a été modifié par l'article 2, 4), de la loi du 11 mai 2007, introduits par Guido Pyck et par la société mutualiste « La Caisse Mutuelle » (n^{os} 4356 et 4361 du rôle – affaires jointes).

- le recours en annulation de :
- des articles 1er à 34 de la loi du 30 juillet 1981 tendant à réprimer certains actes inspirés par le racisme et la xénophobie, tels qu'ils ont été insérés par l'article 3 de la loi du 10 mai 2007 modifiant la loi du 30 juillet 1981 précitée;
- des articles 2 à 49 et 52 de la loi du 10 mai 2007 tendant à réprimer certaines formes de discrimination;
- des articles 2 à 39 de la loi du 10 mai 2007 tendant à lutter contre la discrimination entre les femmes et les hommes, introduit par Eddy Daniëls et autres (n° 4359 du rôle).
- le recours en annulation du chapitre II de la loi du 25 avril 2007 « modifiant le Code judiciaire, notamment les dispositions relatives au personnel judiciaire de niveau A, aux greffiers et aux secrétaires ainsi que les dispositions relatives à l'organisation judiciaire » et de l'article 10 de la loi du 25 avril 2007 « organisant les relations entre les autorités publiques et les organisations syndicales des greffiers de l'Ordre judiciaire, les référendaires près la Cour de cassation, et les référendaires et juristes de parquet près les cours et tribunaux », introduit par l'ASBL « Confédération nationale des greffiers et des membres des greffes des cours et tribunaux du Royaume » (C.E.N.E.G.E.R.) et autres (n° 4362 du rôle).
- les recours en annulation partielle de la loi du 10 mai 2007 tendant à lutter contre certaines formes de discrimination, introduits par la « Centrale nationale des employés » et Raymond Coumont et par la « Landelijke Bediendencentrale - Nationaal Verbond voor Kaderpersoneel » et Ferdinand Wyckmans (n^{os}

betreffende de ziekenfondsen en de landsbonden van ziekenfondsen, zoals gewijzigd bij artikel 2, 4), van de wet van 11 mei 2007, ingesteld door Guido Pyck en door de maatschappij van onderlinge bijstand « De Onderlinge Ziekenkas » (nrs. 4356 en 4361 van de rol – samengevoegde zaken).

- het beroep tot vernietiging van :
- de artikelen 1 tot 34 van de wet van 30 juli 1981 tot bestraffing van bepaalde door racisme of xenofobie ingegeven daden, zoals ingevoegd bij artikel 3 van de wet van 10 mei 2007 tot wijziging van voormelde wet van 30 juli 1981;
- de artikelen 2 tot 49 en 52 van de wet van 10 mei 2007 ter bestrijding van bepaalde vormen van discriminatie;
- de artikelen 2 tot 39 van de wet van 10 mei 2007 ter bestrijding van de discriminatie tussen vrouwen en mannen, ingesteld door Eddy Daniëls en anderen (nr. 4359 van de rol).
- het beroep tot vernietiging van hoofdstuk II van de wet van 25 april 2007 « tot wijziging van het Gerechtelijk Wetboek inzonderheid met betrekking tot bepalingen inzake het gerechtspersoneel van het niveau A, de griffiers en de secretarissen en inzake de rechterlijke organisatie » en van artikel 10 van de wet van 25 april 2007 « tot regeling van de betrekkingen tussen de overheid en de vakorganisaties van de griffiers van de Rechterlijke Orde, de referendarissen bij het Hof van Cassatie en de referendarissen en parketjuristen bij de hoven en rechtbanken », ingesteld door de vzw « Nationale confederatie van de griffiers en de leden van de griffies van de Hoven en Rechtbanken van het Rijk » (C.E.N.E.G.E.R.) en anderen (nr. 4362 van de rol).
- de beroepen tot gedeeltelijke vernietiging van de wet van 10 mei 2007 tot bestrijding van bepaalde vormen van discriminatie, ingediend door de « Centrale nationale des employés » en Raymond Coumont en door de « Landelijke Bediendencentrale - Nationaal Verbond voor Kaderpersoneel » en Ferdinand Wyckmans

4363 et 4365 du rôle – affaires jointes).

- le recours en annulation partielle de l'article 172, §§ 1er, 4 et 5, de la loi du 25 avril 2007 modifiant le Code judiciaire, notamment les dispositions relatives au personnel judiciaire de niveau A, aux greffiers et aux secrétaires ainsi que les dispositions relatives à l'organisation judiciaire, introduit par Danny Strauwen (n° 4364 du rôle).
- le recours en annulation des articles 3 à 6 de la loi du 15 mai 2007 « portant modification de la loi du 15 avril 1994 relative à la protection de la population et de l'environnement contre les dangers résultant des rayonnements ionisants et relative à l'Agence fédérale de Contrôle nucléaire », introduit par l'Union professionnelle belge des médecins spécialistes en radiothérapie-oncologie et autres (n° 4373 du rôle).
- le recours en annulation de l'article 19 de la loi du 26 avril 2007 modifiant le Code judiciaire en vue de lutter contre l'arriéré judiciaire, introduit par Johan Blomme et autres (n° 4377 du rôle).
- le recours en annulation de l'article 34 de la loi du 15 mai 2007 sur l'Inspection générale et portant des dispositions diverses relatives au statut de certains membres des services de police, introduit par Robert Hulpio et autres (n° 4380 du rôle).
- le recours en annulation de l'article 15 de la loi du 11 avril 2003 prévoyant de nouvelles mesures en faveur des victimes de la guerre, introduit par Jacqueline Szulwas (n° 4394 du rôle).
- le recours en annulation des articles 12, 13 et 14 du décret de la Communauté française du 8 mars 2007 portant diverses mesures visant à réguler les inscriptions et les changements d'école dans l'enseignement obligatoire, ainsi que du décret du

(nrs. 4363 en 4365 van de rol – samengevoegde zaken).

- het beroep tot gedeeltelijke vernietiging van artikel 172, §§ 1, 4 en 5, van de wet van 25 april 2007 tot wijziging van het Gerechtelijk Wetboek inzonderheid met betrekking tot bepalingen inzake het gerechtspersoneel van het niveau A, de griffiers en de secretarissen en inzake de rechterlijke organisatie, ingesteld door Danny Strauwen (nr. 4364 van de rol).
- het beroep tot vernietiging van de artikelen 3 tot 6 van de wet van 15 mei 2007 « tot wijziging van de wet van 15 april 1994 betreffende de bescherming van de bevolking en van het leefmilieu tegen de uit ioniserende stralingen voortspruitende gevaren en betreffende het Federaal Agentschap voor Nucleaire Controle », ingesteld door de Belgische Beroepsvereniging der geneesheren specialisten in radiotherapie-oncologie en anderen (nr. 4373 van de rol).
- het beroep tot vernietiging van artikel 19 van de wet van 26 april 2007 tot wijziging van het Gerechtelijk Wetboek met het oog op het bestrijden van de gerechtelijke achterstand, ingesteld door Johan Blomme en anderen (nr. 4377 van de rol).
- het beroep tot vernietiging van artikel 34 van de wet van 15 mei 2007 op de Algemene Inspectie en houdende diverse bepalingen betreffende de rechtspositie van sommige leden van de politiediensten, ingesteld door Robert Hulpio en anderen (nr. 4380 van de rol).
- het beroep tot vernietiging van artikel 15 van de wet van 11 april 2003 houdende nieuwe maatregelen ten gunste van de oorlogsslachtoffers, ingesteld door Jacqueline Szulwas (nr. 4394 van de rol).
- het beroep tot vernietiging van de artikelen 12, 13 en 14 van het decreet van de Franse Gemeenschap van 8 maart 2007 houdende diverse maatregelen met het oog op de regularisatie van de inschrijvingen en van de

19 octobre 2007 modifiant ledit décret du 8 mars 2007, introduit par l'ASBL « Ecoles Libres Efficaces Vivantes et Solidaires » et autres (n° 4404 du rôle)

EN APPLICATION DE L'ARTICLE 77 DE LA LOI SPÉCIALE DU 6 JANVIER 1989 SUR LA COUR CONSTITUTIONNELLE, LA COUR CONSTITUTIONNELLE NOTIFIE :

- les questions préjudicielles relatives à l'article 472, § 1er, du Code judiciaire, posées par le Conseil de discipline d'appel néerlandophone des avocats (n°s 4340 et 4341 du rôle – affaires jointes).
- la question préjudicielle concernant les articles 14 et 15 de la loi du 15 décembre 2004 relative aux sûretés financières et portant des dispositions fiscales diverses en matière de conventions constitutives de sûreté réelle et de prêts portant sur des instruments financiers, posée par le Juge des saisies de Neufchâteau (n° 4345 du rôle).
- la question préjudicielle concernant l'article 15 de la loi du 26 juin 1990 relative à la protection de la personne des malades mentaux, posée par la Cour d'appel de Liège (n° 4349 du rôle).
- les questions préjudicielles relatives à l'article 35, § 1er, alinéa 3, et § 3, de la loi du 27 juin 1969 modifiant l'arrêté-loi du 28 décembre 1944 concernant la sécurité sociale des travailleurs, tel que cet article a été remplacé par l'article 84 de la loi programme du 27 décembre 2005, posées par le Tribunal correctionnel de Tournai (n°s 4351, 4352 et 4353 du rôle – affaires jointes).
- la question préjudicielle relative à l'article 2277bis du Code civil, posée par la Cour de cassation (n° 4367 du rôle).

veranderingen van school in het leerplichtonderwijs, alsook van het decreet van 19 oktober 2007 tot wijziging van dat decreet van 8 maart 2007, ingesteld door de vzw « Ecoles Libres Efficaces Vivantes et Solidaires » en anderen (nr. 4404 van de rol).

IN UITVOERING VAN ARTIKEL 77 VAN DE BIJZONDERE WET VAN 6 JANUARI 1989 OP HET GRONDWETTELIJK HOF, GEEFT HET GRONDWETTELIJK HOF KENNIS VAN :

- de prejudiciële vragen betreffende artikelen 472, § 1, van het Gerechtelijk Wetboek, gesteld door de Nederlandstalige Tuchtraad van beroep voor advocaten (nr. 4340 en 4341 van de rol – samengevoegde zaken).
- de prejudiciële vraag over de artikelen 14 en 15 van de wet van 15 december 2004 betreffende financiële zekerheden en houdende diverse fiscale bepalingen inzake zakelijke-zekerheidsovereenkomsten en leningen met betrekking tot financiële instrumenten, gesteld door de Beslagrechter te Neufchâteau (nr. 4345 van de rol).
- de prejudiciële vraag over artikel 15 van de wet van 26 juni 1990 betreffende de bescherming van de persoon van de geesteszieke, gesteld door het Hof van Beroep te Luik (nr. 4349 van de rol).
- de prejudiciële vragen over artikel 35, § 1, derde lid, en § 3, van de wet van 27 juni 1969 tot wijziging de besluitwet van 28 december 1944 betreffende de maatschappelijke zekerheid der arbeiders, zoals dat artikel werd vervangen bij artikel 84 van de programmawet van 27 december 2005, gesteld door de Correctionele Rechtbank te Doornik (nrs. 4351, 4352 en 4353 van de rol – samengevoegde zaken).
- de prejudiciële vraag betreffende artikel 2277bis van het Burgerlijk Wetboek, gesteld door het Hof van Cassatie (nr. 4367 van de rol).

- la question préjudicielle concernant l'article 35, alinéa 3, des lois relatives à la prévention des maladies professionnelles et à la réparation des dommages résultant de celles-ci, coordonnées le 3 juin 1970, tel qu'elles ont été modifiées par la loi du 13 juillet 2006, posée par la Cour du travail de Liège (n° 4369 du rôle).
- la question préjudicielle concernant l'article 42bis, alinéa 1er, des lois relatives aux allocations familiales pour travailleurs salariés, coordonnées par arrêté royal du 19 décembre 1939, posée par la Cour du travail de Liège (n° 4371 du rôle).
- la question préjudicielle concernant l'article 55 de la loi du 30 juin 1994 relative au droit d'auteur et aux droits voisins, posée par le Tribunal de première instance de Courtrai (n° 4375 du rôle).
- la question préjudicielle relative à l'article 1258 du Code judiciaire, tel qu'il a été remplacé par la loi du 27 avril 2007 concernant la réforme du divorce, posée par le Tribunal de première instance de Turnhout (n° 4381 du rôle).
- la question préjudicielle relative à l'article 116 du Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et du patrimoine, posée par le Conseil d'Etat (n° 4382 du rôle).

EN APPLICATION DE L'ARTICLE 113 DE LA LOI SPÉCIALE DU 6 JANVIER 1989 SUR LA COUR CONSTITUTIONNELLE, LA COUR CONSTITUTIONNELLE NOTIFIE LES ARRÊTS SUIVANTS :

- arrêt n° 154/2007 rendu le 19 décembre 2007, en cause :
- les recours en annulation totale ou partielle de la loi du 8 juin 2006 réglant des activités économiques et individuelles avec des armes,

de rol).

- de prejudiciële vraag over artikel 35, derde lid, van de wetten betreffende de preventie van beroepsziekten en de vergoeding van de schade die uit die ziekten voortvloeit, gecoördineerd op 3 juni 1970, zoals gewijzigd bij de wet van 13 juli 2006, gesteld door het Arbeidshof te Luik (nr. 4369 van de rol).
- de prejudiciële vraag over artikel 42bis, eerste lid, van de bij koninklijk besluit van 19 december 1939 samengeordende wetten betreffende de kinderbijslag voor loonarbeiders, gesteld door het Arbeidshof te Luik (nr. 4371 van de rol).
- de prejudiciële vraag over artikel 55 van de wet van 30 juni 1994 betreffende het auteursrecht en de naburige rechten, gesteld door de Rechtbank van eerste aanleg te Kortrijk (nr. 4375 van de rol).
- de prejudiciële vraag over artikel 1258 van het Gerechtelijk Wetboek, zoals vervangen bij de wet van 27 april 2007 betreffende de hervorming van de echtscheiding, gesteld door de Rechtbank van eerste aanleg te Turnhout (nr. 4381 van de rol).
- de prejudiciële vraag betreffende artikel 116 van het Waalse Wetboek van Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw en Patrimonium, gesteld door de Raad van State (nr. 4382 van de rol).

IN UITVOERING VAN ARTIKEL 113 VAN DE BIJZONDERE WET VAN 6 JANUARI 1989 OP HET GRONDWETTELIJK HOF, GEEFT HET GRONDWETTELIJK HOF KENNIS VAN DE VOLGENDE ARRESTEN :

- arrest nr. 154/2007 uitgesproken op 19 december 2007, in zake :
- de beroepen tot gehele of gedeeltelijke vernietiging van de wet van 8 juni 2006 houdende regeling van economische en

introduits par la SPRL « Midarms » et autres (n^{os} 4032, 4040, 4052, 4087, 4088, 4089 en 4091 du rôle).

- arrêt n° 155/2007 rendu le 19 décembre 2007, en cause :

- le recours en annulation du décret de la Région wallonne du 27 avril 2006 modifiant l'article 52 du Code des droits d'enregistrement, d'hypothèque et de greffe, introduit par l'« Union Professionnelle du Secteur Immobilier » (n° 4065 du rôle).

- arrêt n° 156/2007 rendu le 19 décembre 2007, en cause :

- le recours en annulation du décret de la Région wallonne du 8 juin 2006 modifiant le Code de la démocratie locale et de la décentralisation, introduit par Serge Vanbergen (n° 4099 du rôle).

- arrêt n° 157/2007 rendu le 19 décembre 2007, en cause :

- la question préjudicielle relative à l'article 35, § 1er, alinéa 3, et à l'article 35, § 3, de la loi du 27 juin 1969 révisant l'arrêté-loi du 28 décembre 1944 concernant la sécurité sociale des travailleurs, tel qu'il a été remplacé par l'article 84 de la loi-programme du 27 décembre 2005, posée par le Tribunal correctionnel de Verviers (n° 4137 du rôle).

- arrêt n° 158/2007 rendu le 19 décembre 2007, en cause :

- le recours en annulation de l'article 5 de la loi du 19 juillet 2006 modifiant la loi du 3 juillet 2005 relative aux droits des volontaires, introduit par l'ASBL « Belgische Opvoedende Seminaries » (n° 4143 du rôle).

individuele activiteiten met wapens, ingesteld door de bvba « Midarms » en anderen (nrs. 4032, 4040, 4052, 4087, 4088, 4089 en 4091 van de rol).

- arrest nr. 155/2007 uitgesproken op 19 december 2007, in zake :

- het beroep tot vernietiging van het decreet van het Waalse Gewest van 27 april 2006 tot wijziging van artikel 52 van het Wetboek der registratie-, hypotheek- en griffierechten, ingesteld door de « Beroepsvereniging van de Vastgoedsector » (nr. 4065 van de rol).

- arrest nr. 156/2007 uitgesproken op 19 december 2007, in zake :

- het beroep tot vernietiging van het decreet van het Waalse Gewest van 8 juni 2006 tot wijziging van het Wetboek van de plaatselijke democratie en de decentralisatie, ingesteld door Serge Vanbergen (nr. 4099 van de rol).

- arrest nr. 157/2007 uitgesproken op 19 december 2007, in zake :

- de prejudiciële vraag betreffende artikel 35, § 1, derde lid, en artikel 35, § 3, van de wet van 27 juni 1969 tot herziening van de besluitwet van 28 december 1944 betreffende de maatschappelijke zekerheid der arbeiders, zoals vervangen bij artikel 84 van de programmawet van 27 december 2005, gesteld door de Correctionele Rechtbank te Verviers (nr. 4137 van de rol).

- arrest nr. 158/2007 uitgesproken op 19 december 2007, in zake :

- het beroep tot vernietiging van artikel 5 van de wet van 19 juli 2006 tot wijziging van de wet van 3 juli 2005 betreffende de rechten van vrijwilligers, ingesteld door de vzw « Belgische Opvoedende Seminaries » (nr. 4143 van de rol).

-
- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none">- arrêt n° 159/2007 rendu le 19 décembre 2007, en cause :<ul style="list-style-type: none">- la question préjudicielle concernant la loi du 22 avril 1999 relative aux professions comptables et fiscales, posée par le Conseil d'Etat (n° 4148 du rôle).
- arrêt n° 160/2007 rendu le 19 décembre 2007, en cause :<ul style="list-style-type: none">- la question préjudicielle relative à l'article 3, § 1er, 3° et 4°, de l'arrêté royal n° 143 du 30 décembre 1982 fixant les conditions auxquelles les laboratoires doivent répondre en vue de l'intervention de l'assurance maladie pour les prestations de biologie clinique, tel qu'il a été remplacé par la loi du 30 décembre 1988, dans sa version antérieure à sa modification par la loi du 24 mai 2005, posée par le Conseil d'Etat (n° 4158 du rôle).
- arrêt n° 161/2007 rendu le 19 décembre 2007, en cause :<ul style="list-style-type: none">- la question préjudicielle relative à l'article 172, alinéa 1er, du Code d'instruction criminelle, posée par le Tribunal de première instance de Turnhout (n° 4193 du rôle).
- arrêt n° 162/2007 rendu le 19 décembre 2007, en cause :<ul style="list-style-type: none">- les questions préjudicielles relatives à l'article 371 du Code des impôts sur les revenus 1992, posées par la Cour d'appel de Liège et le Tribunal de première instance de Liège (n°s 4284, 4290 et 4291 du rôle).
- arrêt n° 163/2007 rendu le 19 décembre 2007, en cause :<ul style="list-style-type: none">- la question préjudicielle relative à l'article 194quater du Code des impôts sur les revenus 1992, tel qu'il a été inséré par l'article 6 de la | <ul style="list-style-type: none">- arrest nr. 159/2007 uitgesproken op 19 december 2007, in zake :<ul style="list-style-type: none">- de prejudiciële vraag over de wet van 22 april 1999 betreffende de boekhoudkundige en fiscale beroepen, gesteld door de Raad van State (nr. 4148 van de rol).
- arrest nr. 160/2007 uitgesproken op 19 december 2007, in zake :<ul style="list-style-type: none">- de prejudiciële vraag over artikel 3, § 1, 3° en 4°, van het koninklijk besluit nr. 143 van 30 december 1982 tot vaststelling van de voorwaarden waaraan de laboratoria moeten voldoen voor de tegemoetkoming van de ziekteverzekering voor verstrekkingen van klinische biologie, zoals vervangen bij de wet van 30 december 1988, in de versie vóór de wijziging ervan bij de wet van 24 mei 2005, gesteld door de Raad van State (nr. 4158 van de rol).
- arrest nr. 161/2007 uitgesproken op 19 december 2007, in zake :<ul style="list-style-type: none">- de prejudiciële vraag betreffende artikel 172, eerste lid, van het Wetboek van strafvordering, gesteld door de Rechtbank van eerste aanleg te Turnhout (nr. 4193 van de rol).
- arrest nr. 162/2007 uitgesproken op 19 december 2007, in zake :<ul style="list-style-type: none">- de prejudiciële vragen betreffende artikel 371 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992, gesteld door het Hof van Beroep te Luik en de Rechtbank van eerste aanleg te Luik (nrs. 4284, 4290 et 4291 van de rol).
- arrest nr. 163/2007 uitgesproken op 19 december 2007, in zake :<ul style="list-style-type: none">- de prejudiciële vraag betreffende artikel 194quater van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992, zoals ingevoegd bij |
|---|--|
-

loi du 24 décembre 2002 modifiant le régime des sociétés en matière d'impôts sur les revenus et instituant un système de décision anticipée en matière fiscale, posée par le Tribunal de première instance de Bruges (n° 4305 du rôle).

artikel 6 van de wet van 24 december 2002 tot wijziging van de vennootschapsregeling inzake inkomstenbelastingen en tot instelling van een systeem van voorafgaande beslissingen in fiscale zaken, gesteld door de Rechtbank van eerste aanleg te Brugge (nr. 4305 van de rol).

PRÉSENCES EN COMMISSIONS

Commission de l'environnement, de la conservation de la nature, de la politique de l'eau et de l'énergie

8 janvier 2008

Présents

Membres effectifs

M. Jacques De Coster, Mmes Magda De Galan, Olivia P'tito.

Mmes Françoise Bertieaux, Caroline Persoons.

MM. Stéphane de Lobkowicz, André du Bus de Warnaffe.

M. Yaron Pesztat.

Mme Valérie Seyns.

Mme Els Ampe.

Membres suppléants

Mme Véronique Jamoulle (en remplacement de Mme Amina Derbaki Sbaï).

M. Frédéric Erens.

M. Fouad Ahidar (en remplacement de M. Jos Chabert).

Excusés

M. Jos Chabert, Mme Amina Derbaki Sbaï, M. Emin Özkara, Mme Jacqueline Rousseaux.

Absent

M. Alain Destexhe.

AANWEZIGHEDEN IN DE COMMISSIES

Commissie voor leefmilieu, natuurbehoud, waterbeleid en energie

8 januari 2008

Aanwezig

Vaste leden

De heer Jacques De Coster, mevr. Magda De Galan, mevr. Olivia P'tito.

Mevr. Françoise Bertieaux, mevr. Caroline Persoons.

De heren Stéphane de Lobkowicz, André du Bus de Warnaffe.

De heer Yaron Pesztat.

Mevr. Valérie Seyns.

Mevr. Els Ampe.

Plaatsvervangers

Mevr. Véronique Jamoulle (ter vervanging van mevr. Amina Derbaki Sbaï).

De heer Frédéric Erens.

De heer Fouad Ahidar (ter vervanging van de heer Jos Chabert).

Verontschuldigd

De heer Jos Chabert, mevr. Amina Derbaki Sbaï, de heer Emin Özkara, mevr. Jacqueline Rousseaux.

Afwezig

De heer Alain Destexhe.

**Commission du logement et de la rénovation
urbaine**

8 janvier 2008

Présents

Membres effectifs

Mmes Nadia El Yousfi, Isabelle Emmery, Souad Razzouk.

M. Michel Colson.

M. Alain Daems.

Mme Carla Dejonghe.

M. Fouad Ahidar.

Autres membres

MM. André du Bus de Warnaffe, Mustapha El Karouni, Frédéric Erens.

Excusés

Mme Michèle Carthé, MM. Mohammadi Chahid, Vincent De Wolf, Mmes Céline Fremault, Michèle Hasquin-Nahum.

Absents

MM. Olivier de Clippele, Bertin Mampaka Mankamba, Erland Pison.

**Commissie voor de huisvesting en
stadsvernieuwing**

8 januari 2008

Aanwezig

Vaste leden

Mevr. Nadia El Yousfi, mevr. Isabelle Emmery, mevr. Souad Razzouk.

De heer Michel Colson.

De heer Alain Daems.

Mevr. Carla Dejonghe.

De heer Fouad Ahidar.

Andere leden

De heren André du Bus de Warnaffe, Mustapha El Karouni, Frédéric Erens.

Verontschuldigd

Mevr. Michèle Carthé, de heren Mohammadi Chahid, Vincent De Wolf, mevr. Céline Fremault, mevr. Michèle Hasquin-Nahum.

Afwezig

De heren Olivier de Clippele, Bertin Mampaka Mankamba, Erland Pison.

**Commission des affaires économiques, chargée
de la politique économique, de la politique de
l'emploi et de la recherche scientifique**

9 janvier 2008

Présents

Membres effectifs

Mmes Sfia Bouarfa, Julie Fiszman, MM. Mohamed
Lahlali, Alain Leduc, Mme Olivia P'tito.
Mmes Danielle Caron, Julie de Groote.
M. Christos Doulkeridis.
M. Jos Van Assche.
Mme Marie-Paule Quix.

Autre membre

Mme Céline Delforge.

Excusé

M. Didier Gosuin.

Absents

Mme Marion Lemesre, M. Alain Zenner, Mme
Brigitte De Pauw.

**Commissie voor de economische zaken, belast
met het economisch beleid, het
werkgelegenheidsbeleid en het wetenschappelijk
onderzoek**

9 januari 2008

Aanwezig

Vaste leden

Mevr. Sfia Bouarfa, mevr. Julie Fiszman, de heren
Mohamed Lahlali, Alain Leduc, mevr. Olivia
P'tito.
Mevr. Danielle Caron, mevr. Julie de Groote.
De heer Christos Doulkeridis.
De heer Jos Van Assche.
Mevr. Marie-Paule Quix.

Ander lid

Mevr. Céline Delforge.

Verontschuldigd

De heer Didier Gosuin.

Afwezig

Mevr. Marion Lemesre, de heer Alain Zenner,
mevr. Brigitte De Pauw.

**Commission des affaires intérieures, chargée des
pouvoirs locaux et des compétences
d'agglomération**

10 janvier 2008

Présents

Membres effectifs

MM. Mohamed Daïf, Ahmed El Ktibi, Rachid Madrane, Rudi Vervoort.

MM. Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp, Philippe Pivin.

Mme Danielle Caron, M. Hervé Doyen.

M. René Coppens.

Membres suppléants

M. Didier Gosuin, Mme Marion Lemesre.

M. Paul Galand.

M. Frédéric Erens.

Autres membres

Mme Adelheid Byttebier, MM. Johan Demol, Hamza Fassi-Fihri, Mmes Marie-Paule Quix, Viviane Teitelbaum.

Excusés

MM. Fouad Ahidar, Bea Diallo, Joël Riguelle, Walter Vandenbossche.

Absents

Mme Martine Payfa, MM. François Roelants du Vivier, Josy Dubié, Dominiek Lootens-Stael.

**Commissie voor binnenlandse zaken, belast met
de lokale besturen en de
agglomeratiebevoegdheden**

10 januari 2008

Aanwezig

Vaste leden

De heren Mohamed Daïf, Ahmed El Ktibi, Rachid Madrane, Rudi Vervoort.

De heren Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp, Philippe Pivin.

Mevr. Danielle Caron, de heer Hervé Doyen.

De heer René Coppens.

Plaatsvervangers

De heer Didier Gosuin, mevr. Marion Lemesre.

De heer Paul Galand.

De heer Frédéric Erens.

Andere leden

Mevr. Adelheid Byttebier, de heren Johan Demol, Hamza Fassi-Fihri, mevr. Marie-Paule Quix, mevr. Viviane Teitelbaum.

Verontschuldigd

De heren Fouad Ahidar, Bea Diallo, Joël Riguelle, Walter Vandenbossche.

Afwezig

Mevr. Martine Payfa, de heren François Roelants du Vivier, Josy Dubié, Dominiek Lootens-Stael.

**Commission des finances, du budget, de la
fonction publique, des relations extérieures et
des affaires générales**

14 janvier 2008

Présents

Membres effectifs
Mme Julie Fiszman, M. Eric Tomas.
M. Mustapha El Karouni.
Mme Marie-Paule Quix.

Membre suppléant
Mme Caroline Persoons.

Autre membre
Mme Martine Payfa.

Excusés

Mme Amina Derbaki Sbaï, M. Frédéric Erens.

Absents

Mmes Isabelle Emmery, Anne Sylvie Mouzon,
MM. Rudi Vervoort, Olivier de Clippele, Serge de
Patoul, Didier Gosuin, Denis Grimberghs, Joël
Riguelle, Christos Doulkeridis, Walter
Vandenbossche.

**Commissie voor de financiën, begroting,
openbaar ambt, externe betrekkingen en
algemene zaken**

14 januari 2008

Aanwezig

Vaste leden
Mevr. Julie Fiszman, de heer Eric Tomas.
De heer Mustapha El Karouni.
Mevr. Marie-Paule Quix.

Plaatsvervanger
Mevr. Caroline Persoons.

Ander lid
Mevr. Martine Payfa.

Verontschuldigd

Mevr. Amina Derbaki Sbaï, de heer Frédéric
Erens.

Afwezig

Mevr. Isabelle Emmery, mevr. Anne Sylvie
Mouzon, de heren Rudi Vervoort, Olivier de
Clippele, Serge de Patoul, Didier Gosuin, Denis
Grimberghs, Joël Riguelle, Christos Doulkeridis,
Walter Vandenbossche.

**Commission de l'environnement, de la
conservation de la nature, de la politique de l'eau
et de l'énergie**

15 janvier 2008

Présents

Membres effectifs

M. Jacques De Coster, Mmes Magda De Galan,
Olivia P'tito.

Mmes Françoise Bertieaux, Caroline Persoons.

M. Stéphane de Lobkowicz.

Mme Valérie Seyns.

Mme Els Ampe.

Membres suppléants

M. Mohamed Azzouzi, Mme Julie Fiszman.

M. Frédéric Erens.

Autres membres

Mmes Sfia Bouarfa, Céline Delforge, M. Mustapha
El Karouni, Mme Isabelle Emmery, M. Didier
Gosuin, Mmes Marie-Paule Quix, Françoise
Schepmans.

Excusés

M. Jos Chabert, Mme Amina Derbaki Sbaï, MM.
Alain Destexhe, Yaron Pesztat, Mme Jacqueline
Rousseaux.

Absents

MM. Emin Özkara, André du Bus de Warnaffe.

**Commissie voor leefmilieu, natuurbehoud,
waterbeleid en energie**

15 januari 2008

Aanwezig

Vaste leden

De heer Jacques De Coster, mevr. Magda De
Galan, mevr. Olivia P'tito.

Mevr. Françoise Bertieaux, mevr. Caroline
Persoons.

De heer Stéphane de Lobkowicz.

Mevr. Valérie Seyns.

Mevr. Els Ampe.

Plaatsvervangers

De heer Mohamed Azzouzi, mevr. Julie Fiszman.

De heer Frédéric Erens.

Andere leden

Mevr. Sfia Bouarfa, mevr. Céline Delforge, de
heer Mustapha El Karouni, mevr. Isabelle
Emmery, de heer Didier Gosuin, mevr. Marie-
Paule Quix, mevr. Françoise Schepmans.

Verontschuldigd

De heer Jos Chabert, mevr. Amina Derbaki Sbaï,
de heren Alain Destexhe, Yaron Pesztat, mevr.
Jacqueline Rousseaux.

Afwezig

De heren Emin Özkara, André du Bus de
Warnaffe.

**Commission de l'aménagement du territoire, de
l'urbanisme et de la politique foncière**

16 janvier 2008

Présents

Membres effectifs

MM. Mohamed Azzouzi, Mohammadi Chahid,
Willy Decourty, Mohamed Lahlali, Mme Fatiha
Saïdi.

Mmes Dominique Dufourny, Isabelle Molenberg,
Viviane Teitelbaum.

M. Erland Pison.

Mme Els Ampe.

M. Jan Béghin.

Autres membres

Mmes Marion Lemesre, Jacqueline Rousseaux, M.
Jean-Luc Vanraes.

Excusés

Mme Céline Fremault, M. Yaron Pesztat.

Absentes

Mmes Nathalie Gilson, Julie de Grootte.

**Commissie voor de ruimtelijke ordening, de
stedenbouw en het grondbeleid**

16 januari 2008

Aanwezig

Vaste leden

De heren Mohamed Azzouzi, Mohammadi Chahid,
Willy Decourty, Mohamed Lahlali, mevr. Fatiha
Saïdi.

Mevr. Dominique Dufourny, mevr. Isabelle
Molenberg, mevr. Viviane Teitelbaum.

De heer Erland Pison.

Mevr. Els Ampe.

De heer Jan Béghin.

Andere leden

Mevr. Marion Lemesre, mevr. Jacqueline
Rousseaux, de heer Jean-Luc Vanraes.

Verontschuldigd

Mevr. Céline Fremault, de heer Yaron Pesztat.

Afwezig

Mevr. Nathalie Gilson, mevr. Julie de Grootte.

Commission de l'infrastructure, chargée des travaux publics et des communications

16 janvier 2008

Présents

Membres effectifs

M. Mahfoudh Romdhani.
M. Willem Draps, Mme Françoise Schepmans.
M. Hamza Fassi-Fihri.
M. Johan Demol.
Mme Carla Dejonghe.

Membre suppléant

Mme Viviane Teitelbaum.

Autres membres

MM. Mustapha El Karouni, Dominiek Lootens-Stael.

Excusé

M. Hervé Doyen.

Absents

MM. Jacques De Coster, Willy Decourty, Rachid Madrane, Emin Özkara, Serge de Patoul, Mmes Martine Payfa, Céline Delforge, Brigitte De Pauw.

Commissie voor de infrastructuur, belast met openbare werken en verkeerswezen

16 januari 2008

Aanwezig

Vaste leden

De heer Mahfoudh Romdhani.
De heer Willem Draps, mevr. Françoise Schepmans.
De heer Hamza Fassi-Fihri.
De heer Johan Demol.
Mevr. Carla Dejonghe.

Plaatsvervanger

Mevr. Viviane Teitelbaum.

Andere leden

De heren Mustapha El Karouni, Dominiek Lootens-Stael.

Verontschuldigd

De heer Hervé Doyen.

Afwezig

De heren Jacques De Coster, Willy Decourty, Rachid Madrane, Emin Özkara, Serge de Patoul, mevr. Martine Payfa, mevr. Céline Delforge, mevr. Brigitte De Pauw.

**Commission de l'aménagement du territoire, de
l'urbanisme et de la politique foncière**

17 janvier 2008

Présents

Membres effectifs

MM. Mohammadi Chahid, Mohamed Lahlali.
Mmes Dominique Dufourny, Nathalie Gilson.
M. Yaron Pesztat.
Mme Els Ampe.
M. Jan Béghin.

Membres suppléants

M. Olivier de Clippele.
M. Alain Daems.

Autres membres

MM. André du Bus de Warnaffe, Denis
Grimberghs, Mme Françoise Schepmans.

Excusés

M. Alain Destexhe, Mmes Céline Fremault, Isabelle
Molenberg, Viviane Teitelbaum.

Absents

MM. Mohamed Azzouzi, Willy Decourty, Mmes
Fatiha Saïdi, Julie de Grootte, M. Erland Pison.

**Commissie voor de ruimtelijke ordening, de
stedenbouw en het grondbeleid**

17 januari 2008

Aanwezig

Vaste leden

De heren Mohammadi Chahid, Mohamed Lahlali.
Mevr. Dominique Dufourny, mevr. Nathalie
Gilson.
De heer Yaron Pesztat.
Mevr. Els Ampe.
De heer Jan Béghin.

Plaatsvervangers

De heer Olivier de Clippele.
De heer Alain Daems.

Andere leden

De heren André du Bus de Warnaffe, Denis
Grimberghs, mevr. Françoise Schepmans.

Verontschuldigd

De heer Alain Destexhe, mevr. Céline Fremault,
mevr. Isabelle Molenberg, mevr. Viviane
Teitelbaum.

Afwezig

De heren Mohamed Azzouzi, Willy Decourty,
mevr. Fatiha Saïdi, mevr. Julie de Grootte, de heer
Erland Pison.