



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

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

Compte rendu intégral

Integraal verslag

**Séance plénière du
VENDREDI 27 NOVEMBRE 2009**

**Plenaire vergadering van
VRIJDAG 27 NOVEMBER 2009**

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	9	VERONTSCHULDIGD	9
COMMUNICATIONS FAITES AU PARLEMENT	9	MEDEDELINGEN AAN HET PARLEMENT	9
Cour constitutionnelle		Grondwettelijk Hof	
QUESTIONS ÉCRITES AUXQUELLES IL N'A PAS ÉTÉ RÉPONDU	9	SCHRIFTELIJKE VRAGEN WAAROP NOG NIET WERD GEANTWOORD	9
COMPOSITION DE LA DÉLÉGATION BELGE AUPRÈS DU CONSEIL INTERPARLEMENTAIRE CONSULTATIF DE BENELUX	10	SAMENSTELLING VAN DE BELGISCHE AFVAARDIGING IN DE RAADGEVENDE INTERPARLEMENTAIRE BENELUXRAAD	10
Désignation d'un membre effectif et d'un membre suppléant		Aanwijzing van een vast lid en van een plaatsvervangend lid	
PROJET D'ORDONNANCE	11	ONTWERP VAN ORDONNANTIE	11
- Projet d'ordonnance portant assentiment à la Convention sur les armes à sous-munitions, faite à Dublin le 30 mai 2008 et signée à Oslo le 3 décembre 2008 (nos A-14/1 et 2 - S.O. 2009).	11	- Ontwerp van ordonnantie houdende instemming met het Verdrag inzake clustermunitie, gedaan te Dublin op 30 mei 2008 en ondertekend te Oslo op 3 december 2008 (nrs A-14/1 en 2 - G.Z. 2009).	11
<i>Discussion générale – Orateurs : Mme Bianca Debaets, M. Jean-Luc Vanraes, ministre.</i>	11	<i>Algemene bespreking – Sprekers: mevrouw Bianca Debaets, de heer Jean-Luc Vanraes, minister.</i>	11
<i>Discussion des articles</i>	12	<i>Artikelsgewijze bespreking</i>	12

INTERPELLATIONS	13	INTERPELLATIES	13
- de M. Vincent De Wolf	13	- van de heer Vincent De Wolf	13
à M. Jean-Luc Vanraes, 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 Jean-Luc Vanraes, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt en Externe Betrekkingen,	
et à M. Bruno De Lille, secrétaire d'État de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité, de la Fonction publique, de l'Égalité des chances et de la Simplification administrative,		en tot de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Openbaar Ambt, Gelijke Kansen en Administratieve Vereenvoudiging,	
concernant "un dispositif de taxation au kilomètre".		betreffende "de kilometerheffing".	
Interpellation jointe de M. Didier Gosuin,	13	Toegevoegde interpellatie van de heer Didier Gosuin,	13
concernant "la taxation sur les kilomètres parcourus en Région bruxelloise".		betreffende "de kilometerheffing in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".	
Interpellation jointe de Mme Brigitte De Pauw,	13	Toegevoegde interpellatie van mevrouw Brigitte De Pauw,	13
concernant "l'introduction d'un système de tarification au kilomètre".		betreffende "de invoering van een kilometerheffing".	
Interpellation jointe de Mme Céline Delforge,	13	Toegevoegde interpellatie van mevrouw Céline Delforge,	13
concernant "la taxation au kilomètre parcouru" ;		betreffende "de kilometerheffing".	
Interpellation jointe de M. Jef Van Damme,	13	Toegevoegde interpellatie van de heer Jef Van Damme,	13
concernant "la concertation avec les autres Régions en vue d'introduire une tarification au kilomètre intelligente".		betreffende "het overleg met de andere Gewesten over de invoering van een slimme kilometerheffing".	
<i>Discussion conjointe – Orateurs : M. Joël Riguelle, Mme Elke Roex, Mme Olivia P'tito, Mme Els Ampe, M. Willem Draps, Mme Annemie Maes.</i>	25	<i>Samengevoegde besprekking – Sprekers: de heer Joël Riguelle, mevrouw Elke Roex, mevrouw Olivia P'tito, mevrouw Els Ampe, de heer Willem Draps, mevrouw Annemie Maes.</i>	25

QUESTIONS D'ACTUALITÉ	41	DRINGENDE VRAGEN	41
- de M. André du Bus de Warnaffe	41	- van de heer André du Bus de Warnaffe	41
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, de la Rénovation urbaine, de la Lutte contre l'incendie et l'Aide médicale urgente et du Logement,		aan mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Leefmilieu, Energie en Waterbeleid, Stadsvernieuwing, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp en Huisvesting,	
concernant "la délivrance des permis d'environnement pour les antennes de téléphonie mobile et la relation des opérateurs avec l'autorité publique régionale".		betreffende "de afgifte van milieuvergunningen voor GSM-masten en de relatie tussen de operatoren en de gewestelijke overheid".	
- de Mme Elke Roex	43	- van mevrouw Elke Roex	43
à M. Benoît Cerexhe, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Emploi, de l'Économie, du Commerce extérieur et de la Recherche scientifique,		aan de heer Benoît Cerexhe, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Tewerkstelling, Economie, Buitenlandse Handel en Wetenschappelijk Onderzoek,	
concernant "les conséquences pour Bruxelles des licenciements annoncés chez DHL et les mesures prises par le gouvernement".		betreffende "de gevolgen voor Brussel van de aangekondigde ontslagen bij DHL en stappen ondernomen door de regering in dit dossier".	
- de M. Arnaud Pinxteren	44	- van de heer Arnaud Pinxteren	44
à M. Emir Kir, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Urbanisme et de la Propreté publique,		aan de heer Emir Kir, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Stedenbouw en Openbare Netheid	
concernant "le projet du secrétaire d'État d'instaurer une différenciation de prix entre les sacs-poubelles blancs et les sacs jaunes et bleus".		betreffende "het voornemen van de staatssecretaris om een prijsverschil in te voeren tussen de witte vuilniszakken en de gele en blauwe vuilniszakken".	
- de M. Hervé Doyen	46	- van de heer Hervé Doyen	46
à M. Emir Kir, secrétaire d'État de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Urbanisme et de la Propreté publique,		aan de heer Emir Kir, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Stedenbouw en Openbare Netheid,	
concernant "l'instauration de l'obligation		betreffende "de invoering van de	

du tri sélectif des déchets ménagers en Région bruxelloise et ses conséquences sur le recyclage".

- de M. André du Bus de Warnaffe

47

à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,

concernant "la position de la ministre concernant une éventuelle hausse du prix de l'abonnement STIB".

- de M. Vincent De Wolf

50

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 Propriété publique et de la Coopération au développement,

concernant "l'installation du futur 'groupe des sages' chargé de mener une réflexion sur l'organisation institutionnelle de la Région bruxelloise"

Question d'actualité jointe de Mme Annemie Maes,

concernant "l'installation du 'groupe des sages' "

- de Mme Danielle Caron

54

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 Propriété publique et de la Coopération au développement,

concernant "les incidents survenus à Anderlecht le 20 novembre dernier et les mesures de prévention envisagées sur le terrain"

verplichting om het huishoudelijk afval te sorteren in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de gevolgen voor de recyclage".

- van de heer André du Bus de Warnaffe

47

aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,

betreffende "het standpunt van de minister met betrekking tot een eventuele verhoging van de prijs van het MIVB-abonnement".

- van de heer Vincent De Wolf

50

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

betreffende "de installatie van de toekomstige 'raad der wijzen' die ermee belast is zich te buigen over de institutionele organisatie van het Brussels Gewest".

Toegevoegde dringende vraag van mevrouw Annemie Maes,

50

betreffende "de installatie van de 'raad der wijzen'".

- vraag van mevrouw Danielle Caron

54

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

betreffende "de rellen in Anderlecht op 20 november en de beoogde preventiemaatregelen op het terrein".

Question d'actualité jointe de M. Vincent Lurquin,	54	Toegevoegde dringende vraag van de heer Vincent Lurquin,	54
concernant "les incidents survenus le 20 novembre dernier à Anderlecht à la suite d'actes de violence rapportés à la prison de Forest et les actions de concertation envisagées pour répondre à de tels événements"		betreffende "de rellen in Anderlecht op 20 november na geweldplegingen in de gevangenis van Vorst en het beoogd overleg om daar een oplossing voor te vinden".	
- de M. Alain Hutchinson	57	- van de heer Alain Hutchinson	57
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 Propriété 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, Openbare Netheid en Ontwikkelingssamenwerking,	
concernant "la position du ministre-président concernant les négociations communautaires à venir".		betreffende "het standpunt van de minister-president met betrekking tot de komende institutionele hervormingen".	
INTERPELLATIONS	59	INTERPELLATIES	59
<i>Poursuite du débat – Sprechers : de heer Jean-Luc Vanraes, ministre, M. Bruno De Lille, secrétaire d'État, M. Vincent De Wolf, M. Didier Gosuin, Mme Brigitte De Pauw, Mme Céline Delforge.</i>	59	<i>Voortzetting van het debat – Sprechers: de heer Jean-Luc Vanraes, minister, de heer Bruno De Lille, staatssecretaris, de heer Vincent De Wolf, de heer Didier Gosuin, mevrouw Brigitte De Pauw, mevrouw Céline Delforge.</i>	59
QUESTIONS ORALES	70	MONDELINGE VRAGEN	70
- de M. Jef Van Damme	70	- van de heer Jef Van Damme	70
à M. Charles Picqué, ministre-président du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du Territoire, des Monuments et Sites, de la Propriété 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, Openbare Netheid en Ontwikkelingssamenwerking,	
concernant "le nombre de voitures du cabinet du ministre-président".		betreffende "het aantal wagens ter beschikking van het kabinet van de minister-president".	

- de Mme Sophie Brouhon	71	- van mevrouw Sophie Brouhon	71
à M. Charles Picqué, ministre-président du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du Territoire, des Monuments et Sites, de la Propriété 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, Openbare Netheid en Ontwikkelingssamenwerking,	
concernant "la réduction de la taille des cabinets du gouvernement bruxellois".		betreffende "de afslanking van de kabinetten van de Brusselse regering".	
- de M. Jef Van Damme	71	- van de heer Jef Van Damme	71
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "le nombre de voitures du cabinet de la ministre".		betreffende "het aantal wagens ter beschikking van het kabinet van de minister".	
- de M. Jef Van Damme	71	- van de heer Jef Van Damme	71
à M. Benoît Cerexhe, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Emploi, de l'Économie, du Commerce extérieur et de la Recherche scientifique,		aan de heer Benoît Cerexhe, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Tewerkstelling, Economie, Buitenlandse Handel en Wetenschappelijk Onderzoek,	
concernant "le nombre de voitures du cabinet du ministre".		betreffende "het aantal wagens ter beschikking van het kabinet van de minister".	
VOTE NOMINATIF	72	NAAMSTEMMING	72
- sur l'ensemble du projet d'ordonnance portant assentiment à la Convention sur les armes à sous-munitions, faite à Dublin le 30 mai 2008 et signée à Oslo le 3 décembre 2008 (nos A-14/1 et 2 - S.O. 2009).	72	- over het geheel van het ontwerp van ordonnantie houdende instemming met het Verdrag inzake clustermunitie, gedaan te Dublin op 30 mei 2008 en ondertekend te Oslo op 3 december 2008 (nrs. A-14/1 en 2 - G.Z. 2009).	72

**PRÉSIDENCE : MME FRANÇOISE DUPUIS, PRÉSIDENTE
VOORZITTERSCHAP: FRANÇOISE DUPUIS, VOORZITTER.**

- *La séance est ouverte à 9h40.*

Mme la présidente.- Je déclare ouverte la séance plénière du parlement de la Région de Bruxelles-Capitale du vendredi 27 novembre 2009.

EXCUSÉS

Mme la présidente.- Ont prié d'excuser leur absence :

- M. Gaëtan Van Goidsenhoven;
- Mme Mahinur Ozdemir;
- M. Dominiek Lootens-Stael;
- M. Jef Van Damme;
- Mme Michèle Carthié.

- *De vergadering wordt geopend om 9.40 uur.*

Mevrouw de voorzitter.- Ik verklaar de plenaire vergadering van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement van vrijdag 27 november 2009 geopend.

VERONTSCHULDIGD

Mevrouw de voorzitter.- Verontschuldigen zich voor hun afwezigheid:

- M. Gaëtan Van Goidsenhoven;
- Mme Mahinur Ozdemir;
- M. Dominiek Lootens-Stael;
- M. Jef Van Damme;
- Mme Michèle Carthié.

**COMMUNICATIONS FAITES AU
PARLEMENT**

Cour constitutionnelle

Mme la présidente.- Diverses communications ont été faites au parlement par la Cour constitutionnelle.

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

**QUESTIONS ÉCRITES AUXQUELLES
IL N'A PAS ÉTÉ RÉPONDU**

Mme la présidente.- Je rappelle aux membres du gouvernement que l'article 106.2 de notre

**MEDEDELINGEN AAN HET
PARLEMENT**

Grondwettelijk hof

Mevrouw de voorzitter.- Verscheidene mededelingen werden door het Grondwettelijk Hof aan het parlement gedaan.

Zij zullen in de bijlagen van het integraal verslag van deze vergadering worden opgenomen.

**SCHRIFTELIJKE VRAGEN WAAROP
NOG NIET WERD GEANTWOORD**

Mevrouw de voorzitter.- Ik herinner de leden van de regering eraan dat artikel 106.2 van ons

règlement stipule que les réponses aux questions écrites doivent parvenir au parlement dans un délai de 20 jours ouvrables, à dater de leur réception par le ministre ou le secrétaire d'État concerné.

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

- M. Charles Picqué : 5
- Mme Brigitte Grouwels : 5
- M. Benoît Cerexhe : 3
- M. Christos Doulkeridis : 37.

Que les ministres ici présents veuillent bien transmettre ces informations à leurs collègues empêchés.

COMPOSITION DE LA DÉLÉGATION BELGE AUPRÈS DU CONSEIL INTERPARLEMENTAIRE CONSULTATIF DE BENELUX

Désignation d'un membre effectif et d'un membre suppléant

Mme la présidente.- Conformément à la décision de la Conférence des présidents des sept assemblées parlementaires, il appartient au parlement de désigner un membre effectif et un membre suppléant au sein de la délégation belge auprès du Conseil interparlementaire consultatif de Benelux.

Compte tenu de l'application du système de la représentation proportionnelle convenue avec le parlement de la Communauté française et le parlement wallon et des désignations déjà effectuées par ceux-ci, il revient à notre assemblée de désigner deux membres du groupe MR.

Celui-ci propose de désigner :

- M. Willem Draps en tant que membre effectif ;

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 : 5
- Mevrouw Brigitte Grouwels : 5
- De heer Benoît Cerexhe : 3
- De heer Christos Doulkeridis : 37

Mag ik de aanwezige ministers vragen om deze informatie mee te delen aan hun collega's die zich lieten verontschuldigen?

SAMENSTELLING VAN DE BELGISCHE AFVAARDIGING IN DE RAADGEVENDE INTERPARLEMENTAIRE BENELUXRAAD

*Aanwijzing van een vast lid en van een
plaatsvervangend lid*

Mevrouw de voorzitter.- Overeenkomstig de beslissing van de Conferentie van de voorzitters van de zeven parlementaire assemblees is het aan het parlement om een lid en een plaatsvervangend lid aan te wijzen voor de Belgische afvaardiging in de Raadgevende Interparlementaire Beneluxraad.

Rekening houdend met de toepassing van het systeem van de evenredige vertegenwoordiging dat afgesproken is met het parlement van de Franse Gemeenschap en het Waals parlement, en met de reeds door deze instellingen aangewezen leden, komt het onze assemblée toe twee leden van de MR-fractie aan te wijzen.

Die fractie stelt de aanwijzing voor van:

- De heer Willem Draps, als vast lid;

- Mme Françoise Bertieaux en tant que membre suppléante.

- Pas d'observation ?

Il en sera ainsi.

- Mevrouw Françoise Bertieaux, als plaatsvervangend lid.

- Geen opmerkingen?

Aldus zal geschieden.

PROJET D'ORDONNANCE

**PROJET D'ORDONNANCE PORTANT
ASSENTIMENT À LA CONVENTION SUR
LES ARMES À SOUS-MUNITIONS, FAITE
À DUBLIN LE 30 MAI 2008 ET SIGNÉE À
OSLO LE 3 DÉCEMBRE 2008 (nos A-14/1 et
2 - S.O. 2009).**

Discussion générale

Mme la présidente.- La discussion générale est ouverte.

Le rapporteur, M. Olivier de Clippele, se réfère à son rapport écrit.

La parole est à Mme Debaets.

Mme Bianca Debaets (en néerlandais).- *Mon groupe soutient pleinement ce traité. Comme l'indique Handicap International, presque toutes les victimes des armes à sous-munitions sont civiles. Il est donc positif que le traité s'attarde aux conséquences de ces armes et à l'aide aux victimes.*

En 2006, notre pays a été le premier à interdire la production et l'utilisation des armes à sous-munitions. Il a ratifié le traité le 3 décembre 2008. Le traité entrera en vigueur dès qu'il aura été ratifié par trente pays. À ce jour, 23 pays l'ont fait. La Belgique a pris du retard, car les Régions doivent également marquer leur accord.

La procédure devrait être achevée le 3 décembre, date à laquelle la princesse Astrid participera au

ONTWERP VAN ORDONNANTIE

**ONTWERP VAN ORDONNANTIE
HOUDENDE INSTEMMING MET HET
VERDRAG INZAKE CLUSTERMUNITIE,
GEDAAN TE DUBLIN OP 30 MEI 2008 EN
ONDERTEKEND TE OSLO OP
3 DECEMBER 2008 (nrs A-14/1 en 2 - G.Z.
2009).**

Algemene besprekking

Mevrouw de voorzitter.- De algemene besprekking is geopend.

De heer Olivier de Clippele, rapporteur, verwijst naar zijn schriftelijk verslag.

Mevrouw Debaets heeft het woord.

Mevrouw Bianca Debaets.- CD&V schaart zich volledig achter de inhoud van dit verdrag. Zoals gezegd is het gebruik van clustermunitie problematisch vanuit humanitair perspectief omdat het veel burgerslachtoffers maakt. Volgens een recent rapport van de NGO Handicap International bestaat maar liefst 98% van het totale aantal slachtoffers van clustermunitie uit burgers.

Het is dan ook goed dat het verdrag aandacht besteedt aan de gevolgen van clustermunitie en wijst op de noodzaak van hulpverlening aan slachtoffers. Alle staten die het verdrag ondertekenen, zijn verplicht om maatregelen te treffen opdat slachtoffers volledig van de mensenrechten en de fundamentele vrijheden kunnen genieten.

sommet mondial de Carthagène (Colombie) sur les armes à sous-munitiōns. Il serait dommage de laisser passer cet événement. Nous devons être parmi les trente premiers pays signataires, car chaque jour de retard produit son lot de victimes civiles. Le CD&V soutient ce traité sans réserve.

Ons land heeft het voortouw genomen in de strijd tegen clustermunitie. Het verbood in 2006 als eerste de productie en het gebruik en tekende het verdrag op 3 december 2008. Het verdrag kan pas in werking treden als het door dertig landen is geratificeerd. Tot dusver werd het door 23 landen getekend. België heeft wat vertraging opgelopen omdat behalve het federale parlement ook de gewesten hun goedkeuring moeten geven.

Wij dringen er dan ook op aan dat er haast wordt gezet achter de ratificatieprocedure. België had gepland om de procedure rond te krijgen tegen 3 december omdat prinses Astrid dan in het Colombiaanse Cartagena is voor de internationale top over clustermunitie. Het zou jammer zijn om het momentum te laten voorbijgaan. We moeten bij de eerst dertig landen zijn die het verdrag ratificeren. Elke dag vertraging zorgt voor vele nieuwe burgerslachtoffers. De CD&V staat volmondig achter het verdrag.

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

M. Jean-Luc Vanraes, ministre (en néerlandais).- *Le gouvernement fera son possible pour que le traité soit ratifié et que la Belgique en soit l'un des premiers signataires. La princesse Astrid devrait pouvoir annoncer la bonne nouvelle à Carthagène.*

Mme la présidente.- La discussion générale est close.

Discussion des articles

Mme la présidente.- Nous passons à la discussion des articles du projet d'ordonnance portant assentiment à la Convention sur les armes à sous-munitiōns, faite à Dublin le 30 mai 2008 et signée à Oslo le 3 décembre 2008 (n^os A-14/1 et 2 - S.O. 2009).

Article 1er

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

De heer Jean-Luc Vanraes, minister.- Ik kan mevrouw Debaets alleen maar bijtreden. De regering zal er alles aan doen opdat het verdrag vandaag nog wordt bekragtigd, zodat we op 3 december in Cartagena kunnen bevestigen dat België een van de eerste dertig landen wordt die het verdrag hebben ondertekend. Daardoor wordt het uitvoerbaar. Vandaag nog wordt alles geregeld opdat prinses Astrid het goede nieuws kan melden in Cartagena.

Mevrouw de voorzitter.- De algemene bespreking is gesloten.

Artikelsgewijze bespreking

Mevrouw de voorzitter.- Wij gaan over tot de bespreking van de artikelen van het ontwerp van ordonnantie houdende instemming met het Verdrag inzake clustermunitie, gedaan te Dublin op 30 mei 2008 en ondertekend te Oslo op 3 december 2008 (nrs A-14/1 en 2 - G.Z. 2009).

Artikel 1

Pas d'observation ?

Adopté.

Article 2

Pas d'observation ?

Adopté.

La discussion des articles est close.

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

Geen bezwaar?

Aangenomen.

Artikel 2

Geen bezwaar?

Aangenomen.

De artikelsgewijze bespreking is gesloten.

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

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE M. VINCENT DE WOLF

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

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

concernant "un dispositif de taxation au kilomètre".

INTERPELLATION JOINTE DE M. DIDIER GOSUIN,

INTERPELLATIES

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

INTERPELLATIE VAN DE HEER VINCENT DE WOLF

TOT DE HEER JEAN-LUC VANRAES, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET FINANCIËN, BEGROTING, OPENBAAR AMBT EN EXTERNE BETREKKINGEN,

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

betreffende "de kilometerheffing".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER DIDIER GOSUIN,

concernant "la taxation sur les kilomètres parcourus en Région bruxelloise";

INTERPELLATION JOINTE DE MME BRIGITTE DE PAUW,

concernant "l'introduction d'un système de tarification au kilomètre";

INTERPELLATION JOINTE DE MME CÉLINE DELFORGE,

concernant "la taxation au kilomètre parcouru" ;

INTERPELLATION JOINTE DE M. JEF VAN DAMME,

concernant "la concertation avec les autres Régions en vue d'introduire une tarification au kilomètre intelligente".

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

M. Vincent De Wolf.- Lorsque nous rédigeons ensemble notre ouvrage sur Bruxelles l'année dernière, je ne pensais pas que j'aurais l'honneur et le plaisir de vous interpeller et encore moins sur cette matière. Comme quoi la vie politique nous offre quelques surprises agréables...

Ce qui est encore plus étonnant, c'est que ce sont les Néerlandais qui nous poussent quelque peu dans le dos, puisqu'ils ont décidé de recourir dès 2012 au mécanisme de taxation kilométrique dite "intelligente". Pourquoi "intelligente" ? Parce qu'adaptée, pour les familles néerlandaises et les camions, au nombre de kilomètres parcourus, au taux d'émission de CO2 du véhicule et au moment auquel ils prendront la route.

Bientôt, toutes les voitures et tous les camions de nos voisins néerlandais seront équipés d'un dispositif embarqué, enregistrant le nombre de kilomètres parcourus et le communiquant à une antenne de gsm proche. Le "1984" d'Orwell est dépassé, car bonjour la paix des ménages et bonjour les conséquences fiscales et pénales ! De plus, on sera suivi à la trace ! Il est certain qu'à présent, ceux qui rouleront en voiture seront incités à prendre le vélo - Mme Céline Delforge en

betreffende "de kilometerheffing in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW BRIGITTE DE PAUW,

betreffende "de invoering van een kilometerheffing".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE,

betreffende "de kilometerheffing".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER JEF VAN DAMME,

betreffende "het overleg met de andere Gewesten over de invoering van een slimme kilometerheffing".

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

De heer Vincent De Wolf (in het Frans).- *De Nederlanders hebben de kat de bel aangebonden, want zij voeren vanaf 2012 een intelligente kilometerheffing in. Het systeem wordt "intelligent" genoemd, omdat de heffing afhankelijk is van het aantal afgelegde kilometers, de CO2-uitstoot van het voertuig en het tijdstip waarop het wordt gebruikt.*

In Nederland worden binnenkort alle auto's uitgerust met een toestel dat zal kunnen communiceren met gsm-antennes. Het lijkt wel alsof de voorspellingen van George Orwell uit 1984 uitkomen: de overheid zal alle verplaatsingen nauwlettend in het oog kunnen houden. Het zal mensen allicht stimuleren om te fietsen, want dan worden ze niet gecontroleerd.

De intelligente kilometerheffing moet de verkeersbelasting en de belasting op de inverkeersstelling vervangen. Daardoor zal 60% van de Belgische automobilisten minder moeten betalen, een minderheid van 16% betaalt meer. Het aantal files wordt voor de helft teruggedrongen, de uitstoot van CO2 daalt met 10%, het aantal verkeersdoden neemt af met 7%.

sera contente - puisqu'il n'y aura pas de dispositif embarqué sur les bicyclettes.

Cette taxation liée à différentes variables viendra remplacer, si tout va bien, les taxes actuelles de mise en circulation et automobiles annuelles. Elle devrait permettre à 60% d'automobilistes de payer moins et contraindra une minorité - 16% - à payer plus. En outre, cela permettra une réduction de 50% des embouteillages, de 10% des émissions de CO2 et de 7% du nombre de tués sur la route.

Aux Pays-Bas, la taxation kilométrique semble être une solution miracle. Qu'en est-il à Bruxelles ? On sait que la congestion du réseau routier régional est prévue en 2015, avec toutes les conséquences que cela implique : les nuisances sonores, la pollution, les émissions de CO2, la non-convivialité de la vie en ville et les accidents.

C'est un véritable anneau de congestion qui entourera la Région en 2015, et cette congestion devrait se généraliser sur le ring ouest et à l'ensemble de la zone RER. L'on peut dès lors craindre que les automobilistes se rassemblent non dans les voiries régionales, mais dans les routes locales, ce qui entraînera davantage de pollution, une diminution de la vitesse et une augmentation de 33% de la consommation de carburant.

Les décideurs politiques doivent donc agir. En Wallonie comme à Bruxelles, l'Olivier semble avoir des difficultés à se décider. Je vous rappelle la vignette automobile chère à M. Daerden, qui a suscité beaucoup de débats et fait couler beaucoup d'encre avant de disparaître, du moins provisoirement.

À cinq ans de la congestion de notre Région, où en sommes-nous ? On peut étudier la situation vécue dans d'autres pays. Londres s'est dotée depuis de nombreuses années d'un péage de zone à tarification uniforme. Pour l'ensemble des poids lourds circulant sur son territoire, la Suisse s'est dotée d'une taxation proportionnelle au poids de charge et au kilométrage parcouru. L'Allemagne a emboîté le pas. La Norvège, pionnière en la matière, applique une taxation automobile automatique, modulée par une vignette électronique. Enfin, les Pays-Bas ont pris la décision que je viens d'évoquer.

À Bruxelles, nous connaissons les bouchons... et

Naar verwachting zal het autoverkeer tegen 2015 volledig stilstaan, met alle gevolgen van dien: geluidsoverlast, vervuiling, enzovoort.

De files zullen zich uitbreiden over de hele Ring en de GEN-zone. Het valt te vrezen dat veel automobilisten gewestwegen zullen gebruiken in plaats van gemeentewegen, wat heel wat problemen oplevert.

De beleidsverantwoordelijken moeten handelen. Zowel in Wallonië als in Brussel kan de olifboomcoalitie de knoop blijkbaar niet doorhakken. Ik verwijs naar de Waalse plannen voor een wegenvignet.

Laten we eens met andere landen vergelijken. Londen heeft jaren geleden een stadstol ingevoerd. In Zwitserland is er een belasting voor vrachtwagens, rekening houdende met de lading en het aantal gereden kilometers. Ook andere landen treffen maatregelen.

De Brusselse regering wou bij de federale overheid pleiten voor de snelle invoering van een kilometerheffing. De federale staatssecretaris van Financiën, de heer Clerfayt, was bereid om de kwestie te bespreken met de gewesten.

Federaal staatssecretaris voor Mobiliteit, de heer Schouppe, lijkt in die richting te denken.

Welk standpunt zult u innemen tijdens het overleg?

Bij de invoering van een tolssysteem zijn verschillende oplossingen mogelijk, zoals een tol op bijzonder drukke wegen of verkeerspunten, een tol in een bepaalde zone (stad of stadsdeelte) of nog een tol op het punt waar de automobilist een filegevoelige weg oprijdt.

Ook in het geval van een kilometerheffing zijn er meerdere scenario's denkbaar, zoals een lineaire heffing per afgelegde kilometer of een slimme heffing die rekening houdt met meerdere variabelen, zoals het aantal afgelegde kilometers, het tijdstip van de verplaatsing (dal- of piekuren), het soort weg en het soort voertuig. Een vervuilend voertuig dat zeer weinig gebruikt wordt kan immers milieuvriendelijker zijn dan een niet-vervuilend voertuig dat heel vaak wordt gebruikt.

Welk systeem overweegt u? Hoe ver staat het

l'Olivier ! Parmi les pistes envisagées, j'ai pu prendre connaissance du fait que le gouvernement bruxellois songeait à plaider auprès du gouvernement fédéral pour la mise en place rapide d'un système de taxation au kilomètre. Les propos du secrétaire d'État aux Finances, M. Bernard Clerfayt, ont dû vous ravir, puisqu'il était prêt à faciliter les négociations entre les Régions et le niveau fédéral à ce propos.

M. Schouuppe, le secrétaire d'État fédéral à la Mobilité, semble aller dans le même sens. À la veille de la concertation entre les Régions et le gouvernement fédéral, je voudrais savoir ce pour quoi vous souhaitez plaider.

Bien que vous connaissiez mieux la matière que moi, je le suppose, je vous rappelle que différentes solutions existent. Il y a le péage de congestion, qui peut être soit :

- un péage d'axe ou d'ouvrage - on taxe ceux qui empruntent telle route, tel ouvrage, tel endroit particulièrement congestionné ;
- un péage de zone, qui peut concerner une ville ou un morceau de ville ;
- ou un péage de cordon, qui est l'endroit où l'automobiliste rejoint une infrastructure congestionnée.

Il y a aussi la taxation kilométrique, qui peut être :

- calculée au kilomètre parcouru, sans distinction de véhicule, d'heure ou de lieu, ce qui n'aide pas à lutter contre les heures de pointe ou la pollution ;
- ou intelligente, comprenant plusieurs variables, à savoir le nombre de kilomètres parcourus, le moment de la journée - heures creuses/heures de pointe -, le type de voirie utilisée, le type de véhicule utilisé - selon la classe de pollution du véhicule. Si on a un véhicule très polluant que l'on utilise très peu, on polluera moins que celui qui a un véhicule non polluant qu'il utilise tout le temps.

Lequel de ces systèmes pourriez-vous envisager ? Qu'en est-il d'une concertation avec l'État fédéral ? Avez-vous déjà pris des contacts ? Avez-vous étudié des pistes de solution en concertation avec vos collègues du gouvernement régional chargés de la Mobilité et de l'Environnement ?

Je vous sais sensible au sort des indépendants et des petites et moyennes entreprises. Je pense à

overleg met de federale overheid? Hebt u binnen de Brusselse regering al bepaalde oplossingen besproken met uw collega's voor Mobiliteit en Leefmilieu?

Ik weet dat u bekommerd bent om de zelfstandigen en de KMO's. Veel zelfstandigen zoals loodgieters, schrijnwerkers, glazenmakers, enzovoort hebben hun bestelwagen nodig voor hun werk. Zij kunnen moeilijk de tram nemen met al hun materiaal. Als zij ook worden belast, zouden ze een voorkeurtarief moeten genieten.

Het Verbond van Belgische Ondernemingen en de Union des classes moyennes zijn verontrust. Ik hoop dat u rekening zult houden met hun bekommernissen en een systeem zult uitwerken dat de diversiteit van de stad en het werk van de zelfstandigen niet in het gedrang brengt.

(Applaus bij de MR)

ceux qui doivent nécessairement utiliser leur camionnette pour travailler : les plombiers, les placeurs de chassis, les vitriers, les menuisiers, etc. Ils peuvent difficilement prendre le tram avec leur matériel et leurs outils pour aller travailler en ville ! Il me semble qu'ils devraient pouvoir bénéficier d'un système préférentiel particulier, même s'ils doivent aussi être taxés.

La Fédération des entreprises, l'Union des classes moyennes, s'en inquiètent. Je relaie auprès de vous leurs préoccupations, afin de trouver un système qui permette la mixité dans la ville, ainsi que le travail des indépendants et des ouvriers dans cette même ville.

(Applaudissements sur les bancs du MR)

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

M. Didier Gosuin.- Je centrerai mon intervention, non pas sur le volet technique, mais sur l'aspect politique. Le problème de la congestion automobile ne date pas d'aujourd'hui. Dès 2000, en effet, tous les indicateurs montraient que des mesures devaient être prises pour éviter la paralysie du trafic et la régression des transports publics. Il est en effet inutile d'investir dans les transports publics si la congestion automobile paralyse le réseau. La vitesse commerciale des transports en commun ne fait d'ailleurs que chuter année après année.

Dans sa déclaration, ce gouvernement, installé il y a cinq ans, semble avoir cerné correctement le problème ; il faut que le politique prenne des initiatives. Au cours des deux premières années de la précédente législature, il nous a été répondu que des dispositions ne pouvaient pas être prises en l'absence d'études. Des études ont donc été menées sur le péage. La ministre de l'Environnement y était plutôt favorable, mais ses collègues du gouvernement s'y opposaient. Le projet a donc été enterré.

Une étude a alors été diligentée sur la taxe de mise en circulation. Elle a donné lieu à débat. Les différents paramètres ont été analysés, ainsi que leur impact sur la congestion et les recettes, partant du principe - admis par tous les partis, dont le MR - que l'objectif de la hausse de la taxe ne doit pas être de générer de nouvelles rentrées fiscales,

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

De heer Didier Gosuin (in het Frans).- *Ik wil het voornamelijk hebben over de politieke aspecten van dit thema. De verkeersproblemen dateren niet van vandaag. In 2000 besefte de overheid al dat ze moest ingrijpen om te voorkomen dat het verkeer volledig zou dichtslippen, wat kwalijke gevolgen zou hebben voor het openbaar vervoer. Het is immers nutteloos in openbaar vervoer te investeren als dat door het autoverkeer wordt belemmerd. De reissnelheid van het openbaar vervoer gaat trouwens jaar na jaar achteruit.*

In haar beleidsverklaring uitte de vorige regering de wil om maatregelen te treffen. Ze kon in het begin van de zittingsperiode nog geen actie ondernemen, omdat er nog geen studie aan het onderwerp was gewijd. Nadat een aantal studies werden uitgevoerd, bleek de minister van Leefmilieu voorstander van een kilometerheffing, maar ze ondervond tegenkanting van de andere regeringsleden.

Er is toen snel een studie gewijd aan de belasting op de inverkeersstelling. Tijdens het debat over deze studie waren alle partijen het erover eens dat een belastingverhoging niet zozeer de bedoeling had meer fiscale inkomsten te genereren, dan wel het gedrag van de burgers te beïnvloeden. Minder auto's op de weg betekent immers een vlotter openbaar vervoer, wat zowel ecologisch als economisch gezien positief is voor het gewest. Dit debat is echter evenmin in concrete maatregelen

mais bien de faire évoluer les comportements. Car si ces derniers changent, les congestions seront moins fréquentes et les transports publics y gagneront. Les bénéfices pour la Région seront donc environnementaux et économiques. Nous avons débattu de ce rapport, mais il est resté sans suite.

En 2003-2004, lorsque nous participions encore à la majorité, nous avions déjà plaidé pour une application des recommandations de l'Europe, dont la création de zones de basses émissions telles qu'elles existent dans la plupart des villes allemandes. L'objectif est, non pas d'augmenter les recettes, mais de limiter la congestion automobile et la pollution. Nous avons essuyé un refus. La majorité renonce donc à la fois au péage urbain et aux zones de basses émissions - bien que celles-ci soient recommandées par l'Europe - parce que cette proposition est formulée par l'opposition.

Il n'y a pas eu d'accord, donc pas de vignette non plus. En cinq ans, vous n'êtes par ailleurs toujours pas arrivés à un accord sur une taxe liée aux performances. Les Régions bruxelloise et flamande défendent des critères différents. Puisqu'il n'y a pas d'accord, il n'y a pas de mise en oeuvre d'une taxe de circulation, et donc il n'y a rien ! Je crains que cela ne continue.

J'entends qu'il faut se concerter, se mettre d'accord ! Il y a pourtant des mesures que nous pourrions prendre. S'il n'y a pas d'accord, quand le gouvernement bruxellois entend-il inscrire cet objet à la Conférence interministérielle ? Quand forcera-t-il le débat ? Quand forcera-t-il une décision, avec peut-être la menace de prendre unilatéralement - d'autres pouvoirs le font - des dispositions s'il y a refus d'arriver à un dialogue ? Il semble que sur le plan communautaire, on soit capable de se fixer des calendriers précis. Pourquoi ne pas faire la même chose pour régler le problème de la congestion automobile ? Ayons le courage de dire que c'est un sujet de société, qui met en cause la qualité de vie dans notre Région ! Exigeons un résultat dans les trois mois.

Mon propos n'est pas de dire que notre formule est la meilleure ; vous n'en voulez pas, soit. Elle a le mérite d'exister. Mais sortez du bois ! Je voudrais que la ministre de l'Environnement, qui n'est pas là aujourd'hui, puisse se saisir de ce dossier, qui a un impact environnemental important, et que vous

uitgemond.

In 2003-2004 pleitte de MR als meerderheidspartij al voor de invoering van lage emissiezones, zoals die in de meeste Duitse steden bestaan. We stootten toen op weerstand van de andere partijen. De huidige meerderheid is zowel gekant tegen een systeem van stadstol als tegen de invoering van lage emissiezones, eenvoudigweg omdat die voorstellen van de oppositie komen. Nochtans zijn beide maatregelen in Europese aanbevelingen opgenomen.

Er kwam geen akkoord, dus ook geen wegevignet. Op vijf jaar tijd zijn het Brussels Gewest en het Vlaams Gewest het niet eens kunnen worden over criteria voor een verkeersbelasting, zodat er nog niets is gerealiseerd.

Ik begrijp dat het noodzakelijk is om te overleggen. Toch kan het Brussels Gewest zelf al maatregelen nemen. Wanneer wil de Brusselse regering de kwestie op de agenda van de interministeriële conferentie zetten? Wanneer zult u de druk opvoeren om een debat te organiseren en een oplossing te vinden, desnoods door met een eenzijdige beslissing te dreigen? Het moet toch mogelijk zijn om een planning af te spreken om de problemen met het autoverkeer aan te pakken! Dit is een maatschappelijk probleem dat de levenskwaliteit in het Brussels Gewest bedreigt. U moet binnen drie maanden resultaten eisen.

Ik wil dat de minister van Leefmilieu het dossier in handen neemt en op de politieke agenda zet.

Als de regering niet binnen het jaar een debat forceert en voorstellen lanceert, zal er binnen vier jaar nog steeds niets veranderen. Het Brussels Gewest is vragende partij voor minder autoverkeer en een optimaal rendement van de investeringen van de MIVB. Op dit ogenblik worden er enkel studies uitgevoerd waar verder niets mee gebeurt.

inscriviez quelque chose à l'agenda. L'un ne veut pas ci, l'autre ne veut pas ça, et donc on n'avance pas !

Si dans l'année, ce gouvernement ne crée pas le débat, ne met pas sur la table un certain nombre de propositions, et n'oblige pas les autres partenaires à prendre une décision, dans quatre ans, on n'aura rien fait. Il faut sortir de cette posture de l'impuissance instituée en système ! Notre Région est demandeuse de moins de congestion automobile et d'une rentabilisation optimale des investissements de la STIB. Pour l'instant, à part refuser et faire des études que l'on met au placard, ce gouvernement ne fait rien.

Mme la présidente.- La parole est à Mme De Pauw pour son interpellation jointe.

Mme Brigitte De Pauw (en néerlandais).- Bruxelles est confrontée à des problèmes croissants de trafic, même en dehors des heures de pointe et le week-end. Il faut faire quelque chose.

Nos voisins du nord ont annoncé qu'ils instaureraient une taxe kilométrique. Le parlement a déjà tenu des débats sur une taxe kilométrique ou un péage urbain.

Le CD&V n'est pas partisan de l'instauration d'un péage urbain, avant tout pour des raisons socio-économiques et de mobilité. Bruxelles est en effet la Région la plus pauvre de Belgique et l'introduction d'un péage urbain ébranlerait encore sa position. Les Flamands et les Wallons pourraient facilement réorienter leurs habitudes de loisirs et d'achat vers d'autres villes, ce qui aurait des conséquences sur la situation économique et sociale de la Région. Des études ont montré que l'instauration d'une "congestion tax" dans une partie du centre de Londres avait fait diminuer l'emploi de 5%. Bruxelles ne peut pas se le permettre.

En outre, un péage urbain taxerait les véhicules qui pénètrent dans un périmètre délimité. Ce seraient principalement des véhicules flamands, wallons et étrangers qui paieraient l'addition. Comme il y aurait moins de trafic entrant, les Bruxellois seraient davantage enclins à réutiliser leur véhicule.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw De Pauw heeft het woord voor haar toegevoegde interpellatie.

Mevrouw Brigitte De Pauw .- Brussel kampt met een zeer groot verkeersprobleem. Het aantal files neemt jaar na jaar toe. Het gevolg daarvan is dat we met zijn allen niet alleen meer tijdens de spitsuren op werkdagen stilstaan, maar ook buiten de piekuren en in het weekend. Parkeren is een nachtmerrie en de levenskwaliteit gaat erop achteruit. Iedereen is het erover eens dat er iets moet gebeuren.

Onze noorderburen hebben onlangs aangekondigd dat ze een kilometerheffing zullen invoeren. Het parlement heeft reeds vroeger gedebatteerd over de invoering van een kilometerheffing of een stadstol. De CD&V-fractie is geen voorstander van de invoering van een stadstol.

Ten eerste is er een sociaal-economische reden. Brussel is de hoofdstad van België, maar ook het armste gewest van België. Dit in tegenstelling tot de hoofdsteden van andere Europese landen, waar de hoofdstedelingen een duidelijk hogere levensstandaard genieten dan hun landgenoten. Parijs en Londen zijn daarvan een goed voorbeeld.

De invoer van een stadstol zou de positie van Brussel verder ondermijnen. Vlamingen en Walen kunnen hun winkel- en recreatiegewoontes immers relatief gemakkelijk heroriënteren. Ze zouden naar Luik of Antwerpen kunnen gaan om te winkelen in plaats van naar Brussel. Een dergelijke evolutie zou ook ernstige gevolgen hebben voor de sociale en economische situatie van het gewest. Studies wijzen

Le CD&V est partisan de l'instauration d'une taxation kilométrique intelligente, visant l'usage de la voiture plutôt que sa possession, taxant davantage en heures de pointe qu'en heures creuses et tenant compte de paramètres environnementaux comme l'éco-score.

La Région doit veiller à ce que les personnes plus démunies socialement - qui roulent avec les véhicules les plus polluants - ne pâtissent pas de l'introduction de cette mesure. Il faut une étude sérieuse et des mesures de transition permettant l'instauration progressive de la taxe kilométrique.

Nous devons bien entendu tenir compte des nécessités des entreprises et de l'économie. Cela exige encore un important travail de réflexion. Il serait logique, comme le pense le secrétaire d'État fédéral M. Schouuppe, que la Belgique se rallie au système mis en place par les Pays-Bas. À terme le Luxembourg, l'Allemagne et la France pourraient également l'adopter.

L'introduction d'une taxe kilométrique intelligente ne doit pas se limiter à la Région bruxelloise. Il faut veiller à mettre en place un système uniforme, afin d'éviter toute forme de concurrence entre les Régions.

L'instauration d'une taxe kilométrique doit aussi aller de pair avec une alternative valable à la voiture. Cela implique des investissements importants dans les transports publics et l'infrastructure.

M. De Lille, vous êtes favorable à une taxe kilométrique. Ce point de vue est-il partagé par le ministre bruxellois des transports publics ? Avez-vous défini une position commune, soutenue par le gouvernement ? Vous défendez l'introduction d'une taxe kilométrique au minimum dans la zone RER. Avez-vous consulté le gouvernement fédéral et les autres Régions à ce sujet ? Pour mettre une telle proposition en place, il faut créer une nouvelle plate-forme de gouvernance, qui règle la collaboration entre les quatre niveaux de pouvoir.

Avez-vous déjà abordé cette question avec les autres ministres régionaux et le secrétaire d'État fédéral ? Avec quels résultats ? Avez-vous réfléchi à une gestion intégrée de la mobilité dans la zone RER ? Qu'en pensez-vous ? Partagez-vous l'opinion du CD&V, selon laquelle une taxe

uit dat de invoer van een "congestion tax" in een deel van het centrum van Londen de werkgelegenheid met 5% deed dalen. Dat kan Brussel zich niet veroorloven.

Ten tweede is er het mobiliteitsargument. Een stadstol zal de wagens beladen die binnen een afgebakende perimeter komen. Hoofdzakelijk Vlaamse, Waalse en buitenlandse wagens zullen bijgevolg de rekening betalen. Er zou dan minder verkeer komen, zodat de Brusselaars sneller geneigd zullen zijn om hun wagen opnieuw meer te gebruiken.

De CD&V-fractie is voorstander van een toekomstgerichte oplossing, die bestaat in de invoering van een intelligente kilometerheffing of het slim rekenenrijden. Hierbij moet worden uitgegaan van een aantal vanzelfsprekende principes:

- niet het bezit, maar het gebruik van de auto moet worden belast;
- rijden tijdens de spits kost meer dan in de daluren;
- er moet rekening worden gehouden met een aantal parameters inzake leefmilieu, zoals de ecoscore waarbij elementen zoals de productie van fijn stof, stikstof en geluid, een rol spelen.

Het is een gegeven dat de sociaal zwakkere meestal met de meest vervuilende wagens rijden. Het gewest moet daarmee rekening houden en ervoor zorgen dat deze groep niet opdraait voor de invoering van deze maatregel. Er is dus nood aan een degelijke studie en aan overgangsmaatregelen waarbij de kilometerheffing progressief wordt ingevoerd.

We moeten uiteraard rekening houden met het bedrijfsleven en de economie, die we niet mogen ondermijnen. Er moet nog heel wat denkwerk gebeuren. In Nederland heeft er een zeer ruim maatschappelijk debat plaatsgevonden over het onderwerp. Daarbij werden ook de automobilistenverenigingen betrokken. Het zou logisch zijn als België zich bij het Nederlandse initiatief zou aansluiten. Federaal staatssecretaris Schouuppe is ook die mening toegedaan. Op termijn zou het ideaal zijn als Luxemburg en later ook Duitsland en Frankrijk zich bij het systeem aansluiten.

kilométrique ne peut être introduite uniquement à Bruxelles ? Est-il raisonnable de penser qu'un tel système puisse fonctionner dès 2012 ?

De invoering van een slimme kilometerheffing moet in heel België gebeuren en mag zich niet tot het Brussels Gewest beperken. We moeten voor uniformiteit zorgen en concurrentie tussen gewesten vermijden.

Mensen mogen niet verplicht worden om een kilometerheffing te betalen als er geen volwaardig alternatief bestaat voor de auto. We weten allemaal wat dat betekent. Het zal grote investeringen in het openbaar vervoer en in de infrastructuur vergen. We zullen dus een aantal klippen moeten omzeilen, voordat er een kilometerheffing kan worden ingevoerd.

Mijnheer De Lille, u hebt in de media te kennen gegeven dat u achter een kilometerheffing staat. Wat hebt u afgesproken met de Brusselse minister die bevoegd is voor openbaar vervoer? Hebt u een gezamenlijk standpunt bepaald dat door de regering wordt gesteund? U pleit ervoor om het rekeningrijden minstens in de GEN-zone in te voeren. Dat is een goed voorstel. Hoe ziet u dat in zijn werk gaan? Hebt u overleg gepleegd met de federale regering en de andere gewesten? Om een dergelijk voorstel uit te voeren, moet er een nieuw bestuursplatform worden opgericht waar de samenwerking tussen de vier beleidsniveaus wordt geregeld.

Hebt u al contact gehad met Vlaams minister Crevits, Waals minister Henry en federaal staatssecretaris Schouppe over deze kwestie? Welk resultaat heeft dat opgeleverd? Hebt u al nagedacht over een geïntegreerd bestuur voor de mobiliteit in de GEN-zone? Wat is uw mening daarover? Volgens de CD&V moet het rekeningrijden in heel België worden ingevoerd en niet enkel in Brussel. Deelt u deze mening? Ik hoor dat het rekeningrijden tegen 2012 zou worden ingevoerd. Is dat haalbaar?

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

Mme Céline Delforge.- M. Gosuin, vous avez été touchant dans votre plaidoyer pour l'unité du gouvernement, surtout lorsque l'on sait que, sur un tel sujet, il n'y a pas d'unanimité au sein de votre parti.

M. Didier Gosuin.- En tout cas, le vôtre n'a rien fait et ne fait rien.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord voor haar toegevoegde interpellatie.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Mijnheer Gosuin, u houdt een pleidooi voor meer eenheid binnen de regering, terwijl de meningen binnen uw eigen partij verdeeld zijn.*

De heer Didier Gosuin (in het Frans).- *Die van u doet in ieder geval helemaal niets.*

Mme Céline Delforge.– Vous, vous vous querellez, c'est formidable !

M. Didier Gosuin.– Arrêtez de donner des leçons ! J'en ai soupé de cette façon de donner systématiquement des leçons aux uns et aux autres.

Mme Céline Delforge.– C'est vous qui avez commencé. Vous avez donné des leçons au gouvernement voici deux minutes.

M. Didier Gosuin.– Quelque chose a-t-il été accompli ? Donnez-moi le texte qui a été adopté !

Mme Céline Delforge.– Je vous trouve très touchant. Pour rappel, pendant la campagne électorale, pendant que le FDF se prononçait en faveur d'un péage urbain destiné uniquement aux navetteurs, le MR tapait de toutes ses forces sur ECOLO au motif que le péage urbain créera plus de taxes.

M. Didier Gosuin.– Vous n'avez pas lu le programme du MR. Nous parlons de zones de basses émissions. Lisez le programme ! Je vais vous l'envoyer.

Mme Céline Delforge.– Dans les médias, le MR défend autre chose que son programme. C'est encore plus dramatique, M. Gosuin !

Trêve de plaisanterie, vous n'allez pas nous donner des leçons de cohésion sur ce type de dossier. D'autant que, comme M. De Wolf l'a rappelé très justement, les basses émissions constituent une bonne idée. Des gens utiliseront un véhicule plus performant, mais je préfère un véhicule moins performant d'un point de vue environnemental qui roule peu, qu'un véhicule à basse émission qui circule beaucoup. Il reste du travail à accomplir dans votre formation pour que ses membres se mettent d'accord.

Revenons à nos moutons. Les Pays-Bas ont eu le grand mérite de relancer le débat sur la taxation kilométrique. Notre parlement a déjà organisé des auditions sur la question du péage urbain. Nous devons agir, et trois grandes options se présentent à nous. La première consiste à mettre en place un péage semi-intelligent, imitant la méthode

Mevrouw Céline Delforge (*in het Frans*).– Bij u rollen ze dan weer vechtend over de grond. Dat is knap.

De heer Didier Gosuin (*in het Frans*).– Ik heb er genoeg van dat u systematisch iedereen de les leest!

Mevrouw Céline Delforge (*in het Frans*).– U bent begonnen. Twee minuten geleden hebt u de regering nog de les gelezen.

De heer Didier Gosuin (*in het Frans*).– Heeft de regering iets gedaan? Kunt u mij de tekst geven die is goedgekeurd?

Mevrouw Céline Delforge (*in het Frans*).– Tijdens de verkiezingscampagne pleitte het FDF voor een stadstol ten aanzien van de pendelaars, terwijl de MR op ECOLO afgaf omdat die stadstol een extra belasting zou vormen.

De heer Didier Gosuin (*in het Frans*).– U hebt het programma van de MR niet gelezen. Wij hebben het over lage-emissiezones.

Mevrouw Céline Delforge (*in het Frans*).– In de media verdedigt de MR iets anders dan in zijn programma. Lage emissies zijn overigens een goed idee. Ik verkiest een minder milieuvriendelijk voertuig dat weinig wordt gebruikt dan een voertuig met lage emissies dat veel wordt gebruikt. Er is nog heel wat werk aan de winkel binnen uw coalitie om alle neuzen in dezelfde richting te krijgen!

Nederland heeft het debat over de kilometerheffing nieuw leven ingeblazen. Het Brussels Parlement heeft reeds hoorzittingen over de stadstol georganiseerd. Het is nu tijd om actie te ondernemen. Wij hebben daarbij drie keuzemogelijkheden.

De eerste optie is een halfslimme kilometerheffing, naar Nederlands voorbeeld, waarbij rekening wordt gehouden met het uur, maar niet met de plaats. Een tweede optie is een slimme kilometerheffing die rekening houdt met beide parameters, zodat er een verschillend tarief geldt voor wie tijdens de spitsuren op het platteland of in het stadscentrum

néerlandaise. Il s'agit d'une taxation au kilomètre tenant compte de l'heure, mais pas du lieu. Une deuxième possibilité porterait sur une taxation au kilomètre très intelligente, qui tiendrait compte de ces deux paramètres. Selon que la voiture circule en rase campagne ou qu'elle roule en plein centre-ville aux heures de pointe, le tarif varierait. Enfin, la troisième solution n'est autre que le péage urbain, qui connaît lui-même une série de déclinaisons. Chacune de ces méthodes a ses avantages et ses inconvénients.

La taxe au kilomètre me paraît être la forme de péage la moins intelligente. En effet, comme un ministre l'a fait remarquer dans une autre assemblée, une personne habitant au fin fond du Luxembourg paierait le même montant pour prendre sa voiture le dimanche sur une route de campagne qu'une personne circulant dans le "pentagone", en semaine et à 8 heures du matin. Cette solution n'est donc pas la meilleure.

Cela dit, un péage très intelligent serait un bon outil pour inciter à une utilisation rationnelle de la voiture. Il permettrait en effet aux gens qui en ont l'utilisation la plus justifiée de payer moins que les personnes disposant d'alternatives.

L'inconvénient des deux systèmes réside dans les délais nécessaires à leur mise en oeuvre. C'est particulièrement vrai dans un pays comme le nôtre, où les querelles institutionnelles - ou, en tout cas, les besoins de concertation - sont nombreux. En outre, plus la technologie est poussée, plus sa mise en oeuvre est difficile.

C'est la raison pour laquelle je suis personnellement séduite par le péage urbain de zone, comme à Londres. Tenir compte des basses émissions ne me paraît pas être une bonne solution. Comme on l'a vu dans d'autres villes, les gens qui en ont les moyens s'équipent alors de véhicules moins polluants. Certes, les émissions polluantes diminuent, mais le problème de la congestion, lui, reste entier. De plus, une telle mesure ne comporte aucune équité sociale.

En réponse à la question de M. De Wolf relative aux professionnels qui seraient exclus de la vie économique en raison du péage de zone, je dirais que c'est tout le contraire qui se passe, comme on l'a constaté dans d'autres villes. Payer quelqu'un pour être dans les embouteillages coûte cher. Dès

rijdt. Een derde optie is de stadstol, waarop verschillende varianten mogelijk zijn. Elk systeem heeft uiteraard zijn voor- en nadelen.

Volgens mij is een kilometerheffing het minst intelligente systeem. Het betekent immers dat iemand die op een zondag een plattelandsweg gebruikt, even veel betaalt als iemand die tijdens het spitsuur in het centrum van Brussel rondrijdt. Dat slaat nergens op.

Een intelligent tolssysteem is veel efficiënter om auto's op een rationele manier te gebruiken. Met een dergelijk systeem zouden mensen voor wie er een goed alternatief voor de auto bestaat, meer moeten betalen.

Het probleem met de voornoemde systemen is dat het tijd vraagt om ze in te voeren, vooral in ons land, waar de politieke tegenstellingen zeer groot zijn.

Ik ben voorstander van een stadstol naar Londens model. Rekening houden met lage CO₂-emissies lijkt me geen goed plan. Het leidt er enkel toe dat rijke mensen milieuvriendelijker auto's kopen. Bovendien neemt de uitstoot van schadelijke gassen weliswaar af, maar het fileprobleem verdwijnt niet. Het is geen sociale maatregel.

De heer De Wolf maakte een opmerking over de negatieve gevolgen voor de economie. Een stadstol zou echter positief zijn. Het is immers verspilling om werknemers te betalen om in de file te staan. De negatieve gevolgen van een stadstol op de economie zouden ruimschoots worden gecompenseerd door de tijdswinst.

Stadstol heeft bovendien het voordeel dat men autorijken extra duur kan maken in zones die goed worden bediend door het openbaar vervoer. De stad blijft goed toegankelijk en er zijn geen negatieve sociale gevolgen. In het huidige systeem zijn het vooral arme mensen die weinig met de auto rijden en het meest lijden onder de overlast. Een stadstol zou goed zijn voor hun gezondheid en mobiliteit. De opbrengsten van een stadstol kunnen dienen om het openbaar vervoer beter te financieren.

Tijdens de vorige legislatuur heeft mijn fractie een hoogstaand debat over stadstol georganiseerd. We kregen uitleg over de stadstol in Londen. Daaruit bleek dat er bijkomende maatregelen moeten

lors, le coût d'une éventuelle taxation en zone urbaine serait largement compensé par le gain de temps que réaliseraient le personnel des entreprises.

Un tel péage urbain aurait un autre avantage ; il pourrait être accentué dans les lieux où les transports en commun sont très présents et où une alternative à la voiture existe donc. En termes d'accessibilité, personne ne serait pénalisé et l'impact sur l'égalité sociale serait positif. Dans le système actuel, ce sont surtout les personnes les plus pauvres et qui utilisent le moins la voiture qui en subissent le plus les nuisances. Ces personnes seraient les premières bénéficiaires d'une telle mesure, grâce à la diminution de la congestion. L'impact serait positif sur leur santé, mais également sur le droit à la mobilité, puisque les bus et les trams circuleraient plus aisément. Par ailleurs, il serait possible d'affecter les recettes d'un tel péage au financement des transports en commun, qui en ont bien besoin. L'égalité sociale et la mobilité ont tout à y gagner.

Sous la législature précédente et dans cette même salle, mon groupe a organisé un colloque de haut niveau consacré au péage urbain. Les concepteurs du péage urbain mis en place à Londres nous ont notamment expliqué par le menu que ce type de mesures ne suffit pas, certes, mais qu'elles sont cruciales pour l'amélioration de la mobilité et qu'elles présentent plus d'avantages que d'inconvénients sur le plan économique.

J'ai relu l'accord de gouvernement et j'y ai trouvé que l'éventuelle mise en place d'un système de péage urbain, après consultation des autres Régions, ou d'une tarification qui tienne compte de l'utilisation d'un véhicule plutôt que de sa possession sera étudiée. Nous sommes vraiment dans le coeur du débat. Contrairement à ce que d'aucuns nous chantent, l'accord de gouvernement se prononce déjà en faveur d'une telle mesure.

J'aimerais savoir où en est le gouvernement dans ses réflexions. La situation est suffisamment grave pour que nous y réfléchissions. Nous savons que les finances publiques ne se redresseront pas par miracle et qu'il faudra travailler sur les recettes et la redistribution des ressources, d'une façon valable non seulement sur le plan environnemental, mais aussi et surtout socialement. Nous détenons des solutions qui répondent à ces questions.

worden genomen en dat het systeem meer voordeelen dan nadelen heeft voor de economie.

Volgens het regeerakkoord kan er eventueel een systeem van stadstol worden ingevoerd na overleg met de andere gewesten. Ofwel kan er een tarief worden gehanteerd dat is gebaseerd op het gebruik en niet op het bezit van de auto. Wat sommigen ook mogen beweren, de maatregel is opgenomen in het regeerakkoord.

Hoe ver staat het denkwerk van de regering? Gezien het gebrek aan overheidsmiddelen dienen we te kiezen voor oplossingen die de fiscale inkomsten verhogen, en dit op een ecologisch en sociaal verantwoorde manier. Welnu, we beschikken over dergelijke oplossingen.

Stadstol is zeker geen manier om de "stoute pendelaars" te straffen en de "brave Brusselaars" rustig met de auto te laten rijden. Het zijn immers de Brusselaars zelf die verantwoordelijk zijn voor de verhoging van de verkeersdrukte. En hebben pendelaars niet evenveel recht op schone lucht en vlot vervoer als Brusselaars?

Ik pleit voor snelle en praktische oplossingen. Voor de invoering van een stadstol is er overleg met de andere gewesten nodig. De voorbereidingen zullen echter niet zo lang duren aangezien de maatregel louter binnen de gewestsgrenzen wordt ingevoerd. Bovendien zou het een manier zijn om iedereen te laten bijdragen tot de financiering van de MIVB, die ten dienste staat van zowel pendelaars als Brusselaars.

(Applaus bij ECOLO)

Enfin, l'idée d'un péage urbain ne repose pas sur l'opposition entre les "méchants navetteurs qui viennent nous encombrer avec leurs voitures" et les "braves Bruxellois qui peuvent se déplacer comme ils l'entendent, et par exemple en voiture". Une telle mesure aboutirait à ce que des voitures bruxelloises se substituent à celles des navetteurs. L'augmentation du nombre de kilomètres parcourus en voiture à Bruxelles est le fait des Bruxellois. Il n'y a pas de méchants, ni de gentils. C'est simplement une question de qualité de vie. Les navetteurs qui passent leurs journées à Bruxelles ont autant intérêt que les Bruxellois à respirer un air plus pur et à pouvoir se déplacer.

Je plaide très fortement pour que nous avancions très vite en appliquant les solutions les plus pratiques. Même un péage urbain demanderait une concertation avec les autres Régions. Néanmoins, ce serait beaucoup plus léger en termes de mise en place, puisque nous nous trouverions à l'intérieur des frontières régionales et que tout le monde pourrait contribuer au financement de services que les Bruxellois et les navetteurs utilisent. Ce serait au bénéfice de tous, puisque la STIB est utilisée par tout le monde.

(Applaudissements sur les bancs d'ECOLO)

Discussion conjointe

me la présidente.- La parole est à M. Riguelle.

M. Joël Riguelle.- Le débat entamé aujourd'hui est certainement intéressant. On l'a rappelé : le gouvernement et la majorité ont inscrit ce thème dans leurs objectifs. Par la même occasion, on se rend compte de la complexité de rencontrer cet objectif dans une ville-région qui se trouve au cœur d'un petit pays et d'une grande Europe. Le souhait serait sans doute d'aboutir à une politique plus proactive aux niveaux national et européen dans un domaine qui dépasse largement nos frontières puisque, comme vous le savez, la pollution ne connaît pas les limites de nos institutions.

Jamais la mobilité des personnes n'a été aussi élevée qu'elle ne l'est aujourd'hui. On sait que le parc automobile de la Région bruxelloise compte dorénavant six véhicules pour dix habitants et que le trafic routier a augmenté de 16,5% en quinze

Samengevoegde besprekking

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

De heer Joël Riguelle (in het Frans).- *Het is moeilijk om een oplossing te vinden voor het mobiliteitsprobleem van ons kleine stadsgewest. We moeten ongetwijfeld streven naar een meer proactief beleid op het nationale en Europese niveau. Mobiliteit is een thema dat onze gewestsgrenzen ruimschoots overschrijdt.*

Tegenwoordig zijn er in Brussel zes auto's per tien inwoners. Het autoverkeer is de laatste vijftien jaar met 16,5% toegenomen.

De Brusselaars worden zich stilaan bewust van het probleem van de klimaatverandering. Dat is een eerste stap. Als we het autoverkeer willen terugdringen en duurzame oplossingen willen aanreiken op het gebied van mobiliteit en beperking van vervuiling, moeten er meer dwingende maatregelen komen om gedragswijzigingen te

ans ; c'est beaucoup.

La sensibilisation des citoyens au problème du réchauffement climatique a constitué une première étape importante. Néanmoins, si nous voulons limiter de manière significative les déplacements en voiture et apporter ainsi des réponses durables en termes de mobilité et de réduction de la pollution, il faudra impérativement instaurer des mesures plus contraignantes pour provoquer un véritable changement des comportements. N'omettons pas évidemment une politique énergique en faveur des transports en commun.

Certains collègues l'ont souligné : l'étude du péage urbain ou d'une tarification qui tienne compte de l'utilisation d'un véhicule plutôt que de sa possession est inscrite dans l'accord de gouvernement. Cependant, sous la précédente législature déjà, notre parlement avait organisé l'audition de plusieurs experts à propos du péage urbain et d'autres formes de tarification liées à l'utilisation de la voiture. Au cours de ces débats, il est apparu que l'ensemble des intervenants partageait globalement l'idée selon laquelle un péage ne peut être utile à Bruxelles que si la zone envisagée dépasse les frontières de notre Région. Les problèmes de congestion de Bruxelles dépassent en effet ces frontières juridiques. De plus, un péage "dix-neuf communes" favoriserait une décentralisation de certains types d'activités économiques vers la périphérie. De l'avis des experts que nous avions alors rencontrés, un péage à Bruxelles ne peut donc s'envisager que si on y inclut toute la "zone RER". On pourrait alors le moduler selon l'utilisation du véhicule.

Par ailleurs, une prise de conscience du public à l'égard des aspects environnementaux de l'automobile semble primordiale afin que des efforts soient accrus dans le sens de la mise sur le marché de voitures plus propres - puisque nous en aurons encore besoin un certain temps - et plus respectueuses de notre environnement. L'achat de véhicules neufs éco-performants constitue à ce sujet un enjeu crucial pour les politiques publiques - et sans doute également pour les politiques économiques -, le renouvellement du parc automobile devant en effet permettre la mise en circulation de ces véhicules plus propres.

Pour le groupe cdH, il convient dès lors de modifier la fiscalité automobile afin, d'une part,

stimuleren.

In het regeerakkoord wordt verwezen naar een studie over een stadstol of een systeem dat het gebruik van een auto belast in plaats van het bezit ervan. Tijdens de vorige regeerperiode organiseerde het parlement hoorzittingen met deskundigen. Toen is gebleken dat een Brusselse stadstol enkel zinvol is als het tolgebied tot buiten de gewestgrenzen reikt. Bovendien zou een tolsysteem dat beperkt is tot de Brusselse gemeenten er enkel toe leiden dat een deel van de economische activiteiten naar de Rand verhuist. Volgens deskundigen zou ook de GEN-zone bij het tolsysteem moeten worden betrokken.

Het publiek moet zich eerst bewust worden van de milieuvervuiling die auto's veroorzaken, voordat er inspanningen worden geleverd om milieuvriendelijke auto's te promoten. Het is een belangrijke uitdaging voor de overheid.

Volgens de cdH moet de verkeersbelasting zodanig worden aangepast dat de aankoop van milieuvriendelijke auto's wordt gestimuleerd en dat mensen hun auto minder gebruiken. Automobilisten zullen worden belast naar gelang van het aantal afgelegde kilometers, de uitstoot van broeikasgassen, de gezinssamenstelling, enzovoort. Er is nog werk aan de winkel om de beste formule te vinden.

Een verkeersbelasting die gebaseerd is op het gebruik van het voertuig, is geen asociale maatregel. Sommigen beweren dat arme mensen met oude, vervuilende wagens, en mensen die met de auto gaan werken, erdoor zouden worden gestraft. Uit cijfers blijkt dat de meest vervuilende wagens vooral tweede gezinswagens zijn, die worden gebruikt door mensen met een relatief hoog inkomen. Het is de bedoeling om het gebruik van auto's terug te dringen. Een intelligent systeem bestraft niet de mensen die hun auto om professionele redenen nodig hebben, maar beloont mensen die hun auto laten staan en bijgevolg niet vervuilen of in de file staan.

Door de invoering van een kilometerheffing aan te kondigen, heeft de Nederlandse regering een krachtig signaal gegeven, dat niet onopgemerkt is gebleven aan deze kant van de grens.

Hoe ver staat de studie die in het regeerakkoord is

d'inciter à choisir un véhicule moins polluant si on en a besoin et, d'autre part, à utiliser ce véhicule de façon plus rationnelle. Pour ce faire, il faut revoir notamment la philosophie et le mode de calcul de la taxe de circulation. Cette fiscalité selon l'usage - dite "fiscalité intelligente" - se calculerait en fonction d'un certain nombre de critères, dont le nombre de kilomètres parcourus par an, le degré d'émission de gaz à effet de serre, la composition de famille ou encore l'heure d'utilisation. Nous avons donc du pain sur la planche pour trouver la bonne formule.

Que l'on ne s'y trompe pas : une fiscalité automobile selon l'usage du véhicule, ce n'est pas une mesure antisociale comme on l'a déjà dit. Mesure antisociale qui pénaliserait les personnes défavorisées (qui auraient des véhicules plus vieux, donc plus polluants) et celles qui ont besoin de leur véhicule pour travailler. En effet, les chiffres montrent tout d'abord que les véhicules les plus polluants sont, dans 80 % des cas, le deuxième véhicule du ménage. 64 % des propriétaires de ces véhicules se situent dans une tranche de revenus supérieure à la moyenne. Ensuite, l'objectif n'est pas en soi de davantage taxer l'automobile, mais d'inciter à moins utiliser son véhicule chaque fois que c'est possible. La fiscalité intelligente ne pénalise donc pas ceux qui doivent utiliser leur véhicule pour des raisons professionnelles, elle favorise ceux qui ne l'utilisent pas et donc ni ne polluent, ni ne créent d'embouteillages.

En annonçant la mise en place d'une taxation au kilomètre parcouru, le gouvernement des Pays-Bas a posé un geste fort, qui n'est pas passé inaperçu de ce côté de la frontière. Pouvez-vous nous dire, à Bruxelles, à quel stade en est l'étude prévue dans l'accord de gouvernement ? Quels sont les critères envisagés en ce qui concerne l'étude des formes de tarification liées à l'utilisation de la voiture ? Avez-vous pris des contacts avec vos homologues des deux autres Régions ? Sans coordination entre les Régions, cette politique serait en effet vouée à l'échec, et d'autres ministres chargés de la Mobilité s'expriment régulièrement sur le sujet.

Au-delà de la décision prise par les Pays-Bas, y a-t-il une réflexion plus globale menée par les pays du Benelux à ce sujet ? Cette réflexion pourrait aussi avoir lieu à l'Europe, puisque nous y avons maintenant un contact privilégié au plus haut

aangekondigd? Met welke criteria zal rekening worden gehouden voor de tarivering? Hebt u contact genomen met uw Vlaamse en Waalse collega's? Zonder coördinatie is een dergelijke maatregel immers tot mislukken gedoemd.

Wordt er op Benelux- of Europees niveau nagedacht over dergelijke initiatieven? België heeft nu een bevoorrecht contactpersoon op het hoogste Europese niveau.

(Applaus)

niveau.

(Applaudissements)

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

Mme Elke Roex (en néerlandais).- *L'Europe procède actuellement à une révision ambitieuse des règles du jeu. Notre inertie nous coûtera cher, et c'est aussi pourquoi nous devons agir.*

La taxe au kilomètre pour les camions est une absolue nécessité. Quant aux véhicules particuliers, notre groupe appelle à une étude plus approfondie.

Nous proposons d'introduire immédiatement la tarification au kilomètre pour les camions, et de conclure un accord à ce sujet avec les autres Régions.

Quel est le point de vue du gouvernement ? Le 8 septembre 2009, M. De Lille se déclarait favorable à l'instauration d'un péage urbain.

Le 9 octobre 2009 cependant, Mme Grouwels s'opposait au péage urbain et défendait au contraire une taxe kilométrique intelligente. Elle déclarait également vouloir s'installer le plus vite possible autour de la table avec les ministres des autres Régions. M. Vanraes a approuvé ses déclarations.

Le 15 novembre 2009, M. De Lille a déclaré qu'il défendait à présent l'idée d'une taxe kilométrique, et qu'il voulait définir une norme commune de taxation avec la Flandre et la Wallonie.

Aujourd'hui encore, les avis divergent au sein des partis de la majorité. Le gouvernement a-t-il déjà étudié l'introduction d'une taxe kilométrique intelligente ou d'un péage urbain ? Combien rapportera la taxe kilométrique intelligente, et quelles modalités d'exécution sont-elles recommandées ?

Si aucune étude n'a encore été réalisée, sur quelle base le choix de Mme Grouwels et de MM. Vanraes et De Lille en faveur d'une tarification au kilomètre intelligente repose-t-il ? Est-ce le point de vue de l'ensemble du gouvernement ?

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Roex heeft het woord.

Mevrouw Elke Roex.- In Europa is een ambitieuze herziening van de spelregels aan de gang. Als wij niets aan de luchtvervuiling, lawaaioverlast en files doen, zullen wij daarvoor moeten betalen. Wij moeten dus ingrijpen, niet alleen omwille van de argumenten die wij zelf aanvoeren, maar ook omwille van de Europese eisen.

Het wegtransport is de grootste oorzaak van deze problemen. Daarom is een kilometerheffing voor vrachtwagens een absolute noodzaak. Voor personenwagens is er volgens onze fractie eerst meer onderzoek nodig. Over de gevolgen van rekeningrijden voor personenauto's op onze dagelijkse mobiliteit, weten we immers nog te weinig.

Wij stellen voor om het rekeningrijden voor vrachtwagens onmiddellijk in te voeren en daarover ook een akkoord te sluiten met de andere gewesten. Rekeningrijden is immers enkel mogelijk als er een consensus met de andere gewesten is. Het zou niet alleen belachelijk, maar ook economisch zeer gevvaarlijk zijn om een kilometerheffing in te voeren die enkel in het Brussels Gewest geldt.

In het regeerakkoord staat dat u een studie zult uitvoeren in verband met de stadstol of de slimme kilometerheffing. Ik vind het dan ook wat vreemd dat we hier nu reeds een discussie voeren over de slimme kilometerheffing zonder de resultaten van die studie te kennen. Het lijkt wel alsof men al een standpunt aan het innemen is over een studie nog voordat die studie is uitgevoerd.

Ik word hierin bijgetreden door collega De Pauw, nochtans lid van een meerderheidsfractie, die de heer De Lille vraagt of hij overleg pleegt met zijn collega Grouwels, of de regering al een standpunt heeft ingenomen en of dat standpunt wel duidelijk en eenduidig is.

Op 8 september 2009 spreekt de heer De Lille zich uit als een voorstander van de invoering van een stadstol, die volgens hem van Brussel een meer

Quel membre du gouvernement mènera les négociations avec les autres Régions ? Quand ces négociations débuteront-elles ? Quel point de vue y défendrez-vous ?

leefbare stad moet maken.

Op 9 oktober 2009 zegt mevrouw Grouwels echter dat ze geen voorstander is van een stadstol, maar wel van een slimme kilometerheffing. Ze zegt tegelijk dat ze zo snel mogelijk met de ministers van de andere gewesten rond de tafel wil gaan zitten. Ze wordt daarin bijgetreden door haar collega Jean-Luc Vanraes.

Op 15 november 2009 zegt de heer De Lille dat ook hij ondertussen een voorstander is van een kilometerheffing en dat hij samen met Vlaanderen en Wallonië een gemeenschappelijke norm wil bepalen voor de heffing.

Ook vandaag hebben wij verschillende standpunten gehoord binnen de meerderheidspartijen.

Heeft de regering de invoering van een slimme kilometerheffing of een stadstol reeds bestudeerd? Wanneer zullen de resultaten bekend zijn? Kunt u ons die resultaten bezorgen? Hoeveel zal de slimme kilometerheffing volgens die studie opbrengen en welke uitvoeringsmodaliteiten worden aanbevolen?

Als die studie nog niet is uitgevoerd, op welke basis hebben de regeringsleden Grouwels, Vanraes en De Lille dan besloten dat ze een slimme kilometerheffing willen invoeren? Is dat een standpunt van de hele regering?

Welk regeringslid zal de onderhandelingen met de andere gewesten voeren? Wanneer zullen die onderhandelingen van start gaan? Welk standpunt zal er tijdens deze onderhandelingen worden verdedigd?

Mme la présidente.- La parole est à Mme P'tito.

Mme Olivia P'tito.- L'usage de la voirie est, en principe, gratuit. Il consacre un droit fondamental qu'est la liberté de circuler.

Le secteur des transports est particulièrement énergivore. Il dépend presque exclusivement du pétrole, il est en constante augmentation - entre 1990 et 2005, 23% pour le transport des personnes et 93% pour celui des marchandises - et, en 2005, il était responsable de 18,4% des émissions nationales de gaz à effet de serre, dont le CO2 émis par le transport routier représente 94%.

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

Mevrouw Olivia P'tito (in het Frans).- *Het gebruik van het wegennet is in principe gratis en bekrachtigt het fundamenteel recht van het vrij verkeer.*

De transportsector is bijzonder energieverlindend. Tussen 1990 en 2005 is het personenvervoer met 23% en het goederenvervoer met 93% gestegen. In 2005 was de transportsector goed voor 94% van de CO2-uitstoot en 18,4% van de totale broeikasgasemissies. Het goederenvervoer zorgt dus voor enorme problemen.

Le transport de marchandises pose donc d'énormes problèmes. Nos voisins ont soulevé la question des véhicules particuliers, mais je souhaiterais attirer l'attention du gouvernement sur le secteur des transports.

La directive 2006/38 sera d'application dès le 1er janvier 2012. Également appelée directive eurovignette, elle prévoit la possibilité de taxer les véhicules dont la masse maximale autorisée est comprise entre 3,5 et 12 tonnes, lorsqu'ils empruntent certains axes autoroutiers en Europe. Cette législation européenne doit, bien entendu, être transposée en droit belge. Jusqu'ici, cette transposition était organisée par un accord de coopération et une loi fédérale.

Il est important de savoir que, pour les véhicules de moins de 12 tonnes, seules les Régions sont compétentes. La loi du 10 avril 1995 portant diverses dispositions fiscales afin d'insérer un article 2bis dans la loi sur l'eurovignette prévoit que "l'État et les Communautés ne sont pas autorisés à lever le droit d'usage routier visé à l'article 2 sur les véhicules et ensembles de véhicules autres que ceux visés à l'article 3", soit les véhicules de 12 tonnes. Les Régions seront donc seules compétentes pour les véhicules de 3,5 à 12 tonnes, à partir du premier janvier 2012. Les mesures sont en cours de préparation, en concertation avec les deux autres Régions, et une série de paramètres évoqués devraient y être intégrés. La Région bruxelloise en aurait bien besoin, compte tenu de son envahissement par les camions...

Comment les négociations sont-elles préparées ?

Quant aux taxes de circulation et de mise en circulation, je vous renvoie à l'accord de gouvernement. Mme Delforge a rappelé la question du péage.

Dans l'accord de gouvernement, la question du péage se trouve juste après la question de la réforme des taxes de circulation et de mise en circulation valorisant les véhicules à hautes performances environnementales. On retrouve également ceci dans le plan IRIS 2, où on parle d'abord d'une réforme des mêmes taxes, et ensuite, lors d'une deuxième phase, d'une "tarification d'usage du réseau routier pour les voitures particulières". Cette tarification, progressive, sera

De Europese richtlijn 2006/38, ook wel de eurovignetrichtlijn genoemd, wordt vanaf januari 2012 van toepassing. Die richtlijn bevat de mogelijkheid om voertuigen tussen 3,5 en 12 ton te beladen wanneer zij bepaalde autowegen in Europa gebruiken. Die Europese richtlijn moet in Belgisch recht worden omgezet. Volgens artikel 2bis van de wet op het eurovignet zijn enkel de gewesten bevoegd voor voertuigen tussen 3,5 en 12 ton.

Er worden maatregelen voorbereid in overleg met de andere twee gewesten. Daarbij moet rekening worden gehouden met een aantal van de voornoemde parameters. Het Brussels Gewest heeft alle baat bij dergelijke maatregelen, gezien de vele vrachtwagens op het wegennet.

Hoe worden de onderhandelingen voorbereid?

Voor de verkeersbelasting en de belasting op de inverkeersstelling verwijjs ik naar het regeerakkoord.

Mevrouw Delforge heeft het over de stadstol gehad.

In het regeerakkoord wordt verwezen naar de stadstol en naar de hervorming van de verkeersbelasting en de belasting op de inverkeersstelling om milieuvriendelijke voertuigen te stimuleren. Ook in het Iris 2-plan is daar sprake van.

Op termijn zou er zodra het GEN een volwaardig alternatief biedt voor de pendelaars, een systeem moeten komen dat privewagens belast voor het gebruik van de wegen, op basis van GPS en GSM.

Wat is de stand van zaken? Worden er studies uitgevoerd? In het Iris 2-plan staat ook dat er corrigerende sociale maatregelen worden genomen en dat er compenserende belastingverminderingen komen voor Brusselaars op andere domeinen dan mobiliteit.

In het regeerakkoord en het Iris 2-plan vind ik dezelfde logica terug: eerst worden de verkeersbelasting en de belasting op de inverkeersstelling aangepakt en op termijn komt er een kilometerheffing.

Op zich is een hervorming van de belastingen geen slecht idee. Toch moeten we voorzichtig zijn. Uw voorganger lanceerde in 2008 het idee van de

installée "dès le moment où le RER constituera une alternative crédible pour l'ensemble des navetteurs, en s'appuyant sur la technologie Galileo-GPS-GSM, lorsqu'elle sera fiable et abordable." Où cela en est-il ? Et qu'en est-il des études en cours ? Par ailleurs, "le relèvement de la tarification sera accompagné des correctifs sociaux appropriés et par des réductions de taxes au bénéfice des Bruxellois dans d'autres domaines que la mobilité".

Systématiquement, on le voit, tant dans l'accord de gouvernement que dans Iris 2, il y a une logique : d'abord taxes de circulation et mise en circulation, et puis la question d'une taxe éventuellement au kilomètre parcouru.

Réformer demain la taxe de circulation et de mise en circulation pour valoriser les efforts environnementaux par le choix des véhicules, pourquoi pas ? Toutefois, soyons vigilants. Une étude sortie en 2008 et transmise par votre prédécesseur concerne l'eco-score. Si, demain, on instaure brutalement une taxe qui est fonction de la pollution émise par un véhicule, rappelons-nous aussi que nous savons qu'en Région bruxelloise, les possesseurs des véhicules les plus polluants sont aussi les moins nantis. Nous devons promouvoir l'usage des véhicules les moins polluants par une taxe, mais de manière progressive. Cette taxe doit donc frapper les nouveaux véhicules et non ceux qui sont déjà en circulation. Elle doit aussi se limiter aux véhicules neufs ; si on l'applique aux voitures d'occasion, nous pénaliserons à nouveau les plus faibles d'entre nous, qui paient déjà beaucoup pour le moment.

Les zones de basses émissions sont prévues dans l'accord de gouvernement ; il en est fait mention dans la partie "Mobilité". Je cite : "Les communes seront incitées à "établir des zones à basses émissions, périmètres dont l'accessibilité en voiture sera limitée sur la base de critères relatifs à la destination (accès réservé aux riverains, etc.) ou à la période (accès réservé à certaines plages horaires)". Voilà une vérité que je voulais rétablir.

Je me permets de rappeler les aspects sur lesquels nous avons déjà travaillé au sein de ce parlement. Notre résolution était relativement nuancée à l'égard du péage urbain, qui ne doit pas être la panacée en termes de mobilité et de protection de

ecoscore. Als we morgen de meest milieuvriendelijke auto's het minst belasten, zijn het de bezitters van de oudste wagens die het meeste moeten betalen, en dat zijn vaak de armeren.

In het regeerakkoord wordt verwezen naar zogenaamde zones met lage uitstoot. Dat zijn gebieden waar de toegang voor auto's wordt beperkt.

Onze resolutie was vrij genuanceerd over de stadstol, die geen totaaloplossing voor alle problemen inzake mobiliteit en milieu biedt.

In die resolutie vragen wij dat Brussel het voortouw zou nemen door een observatorium voor stadsmobilitet op te richten en diverse proefprojecten uit te werken. Waarom in dat verband overigens niet samenwerken met de Europese instellingen om iedereen bewust te maken van zijn dagelijkse uitstoot?

De verkeersbelasting en de belasting op de inverkeersstelling moeten worden herzien, maar die herziening zal beperkt blijven tot de voertuigen die in Brussel zijn ingeschreven. Voor firmawagens is een samenwerkingsakkoord nodig. Als wij morgen een nieuw systeem willen invoeren, moet dit van toepassing zijn op alle voertuigen die rondrijden binnen een bepaalde perimeter, ongeacht de plaats van inschrijving.

Ook de tarieven moeten rekening houden met objectieve criteria zoals de woonplaats, de samenstelling en het inkomen van het gezin, enzovoort. Waarom slagen wij hierin als het om de waterprijs gaat en niet op het vlak van mobiliteit?

Ik ben niet tegen de ecoscore, maar die zou enkel van toepassing moeten zijn op nieuwe voertuigen.

Slechts als aan die voorwaarden wordt voldaan, maken we kans op slagen - mét en voor de Brusselaars, niet tégen de Brusselaars.

(Applaus bij de PS)

l'environnement.

Par ailleurs, les considérants plaident pour que Bruxelles, vu son statut de capitale de l'Europe, soit une vitrine en matière de mobilité urbaine, en accueillant l'Observatoire de la mobilité urbaine. Plus fondamentalement, la résolution plaide aussi pour des initiatives-pilotes visant à faire de Bruxelles un modèle en ce domaine. Les institutions européennes établies ici pourraient, de la même manière, s'inscrire dans une logique de dialogue avec la Région dans certaines expériences communes. Si, demain, nous voulons organiser un test grandeure nature, pourquoi ne pas demander aux institutions européennes de s'engager avec nous dans cette entreprise ? Ce serait une manière de faire prendre conscience à chacun des émissions qu'il produit quotidiennement. J'attire à nouveau votre attention sur des textes que notre parlement a votés unanimement.

La taxe de circulation et la taxe de mise en circulation devront effectivement être revues, comme le prévoit l'accord de gouvernement. Cette réforme est cependant limitée aux véhicules immatriculés en Région bruxelloise. Les voitures de société ne sont pas visées, car un accord de coopération est nécessaire pour cela. J'attire également votre attention sur ce point. Or, si nous mettons en place demain un nouveau système, il faudra qu'il soit applicable à tous les véhicules circulant dans un périmètre déterminé, quel que soit leur lieu d'immatriculation. Par ailleurs, les tarifs devront intégrer des éléments de discrimination objective : le lieu de résidence, la composition de famille, le revenu des ménages, etc. Pourquoi y arrivons-nous pour l'eau et n'y parviendrions-nous pas en ce domaine ? L'éco-score ? Pourquoi pas, mais il devrait s'appliquer uniquement aux véhicules neufs.

C'est à toutes ces conditions que nous y arriverons, avec les Bruxellois, pour les Bruxellois, et non contre eux.

(Applaudissements sur les bancs du PS)

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

Mme Els Ampe (en néerlandais).- *Les Pays-Bas instaureront bientôt une taxe kilométrique*

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Ampe heeft het woord.

Mevrouw Els Ampe.- Nederland voert binnenkort een slimme kilometerheffing in en Vlaanderen wil

intelligente, et la Flandre veut lui emboîter le pas. Il y a également beaucoup de partisans de cette mesure en Région de Bruxelles-Capitale.

Pour l'Open VLD, la taxe kilométrique ne peut pas s'ajouter aux nombreuses taxes existantes. Elle doit les remplacer, en visant un changement progressif des comportements et le passage à des véhicules plus écologiques.

La taxe kilométrique a l'avantage de tenir compte du type de véhicule, de son aspect écologique et du lieu et du moment où il circule. Elle dépend également du nombre de kilomètres parcourus. En cela, elle a le même effet que les accises sur les carburants. Il faudra donc veiller à ce que les gens ne soient pas taxés deux fois pour la même chose.

Il faudrait que la taxe de mise en circulation et la taxe de circulation, qui ne tiennent absolument pas compte de l'aspect écologique du véhicule et de l'usage que les gens font de leur véhicule, soient supprimées en cas d'introduction d'une taxe kilométrique.

Il est très important de bien peser le poids respectif des différents facteurs déterminant la taxe kilométrique. Ainsi, pour se débarrasser aussi vite que possible des véhicules utilisant des combustibles fossiles et stimuler le passage à des véhicules électriques, nous pourrions ne pas taxer ces derniers. La qualité de l'air s'en trouverait améliorée et les nuisances sonores réduites.

L'Open VLD plaide donc en faveur d'une réorientation des taxes, et non pour des taxes supplémentaires. On entend régulièrement que les conducteurs automobiles devraient fournir une contribution supplémentaire aux coûts des soins de santé découlant du trafic automobile. En réalité, c'est déjà le cas. En comptant toutes les charges liées à l'acquisition et à l'utilisation d'un véhicule, cela fournit encore, après une série de déductions, un solde de huit milliards d'euros pour la sécurité sociale, soit le dixième de son enveloppe totale. Il n'est donc pas acceptable de lever davantage de taxes pour financer les soins de santé.

Par rapport à la taxe kilométrique, il faudra aussi veiller à garantir le droit à la vie privée.

La puce placée sur le véhicule permettra de le

volgen. Ook in het Brussels Gewest zijn er veel voorstanders van een dergelijke regeling. Voor de Open VLD is een kilometerheffing geen taboe, maar ook geen melkkoe. Het moet de bedoeling zijn om een aantal oude, achterhaalde belastingen te vervangen en om het gedrag van mensen te wijzigen, teneinde geleidelijk aan over te schakelen op duurzamere verplaatsingsmethoden en milieuvriendelijker voertuigen. De kilometerheffing mag niet zomaar de zoveelste belasting zijn.

De kilometerheffing heeft het voordeel dat er rekening kan worden gehouden met het type wagen, de milieuvriendelijkheid en de plaats en het tijdstip waarop je rijdt. Dat is natuurlijk een voordeel. Bovendien hangt de heffing ook af van het aantal afgelegde kilometers. Op dat punt moeten we voorzichtig zijn, want de accijnen op brandstof hebben precies hetzelfde effect. We moeten ervoor zorgen dat mensen niet twee keer voor hetzelfde worden belast.

Het is belangrijk dat de belasting op de inverkeersstelling en de verkeersbelasting, die helemaal geen rekening houden met de milieuvriendelijkheid van de wagen, worden afgeschafft als er een kilometerheffing komt. Een belasting op de inverkeersstelling is immers gewoon een belasting op de aanschaf van een wagen. Het is eigenlijk een oneerlijke belasting omdat sommige mensen hun wagen niet vaak gebruiken, maar toch even veel moeten betalen als anderen. Dat is niet bepaald duurzaam.

Het is dus zeer belangrijk om de factoren die de heffing per kilometer bepalen, en hun respectievelijke belang goed af te wegen. De gevolgen voor ons leefklimaat kunnen belangrijk zijn. Als we zo snel mogelijk af willen van voertuigen die fossiele brandstoffen gebruiken, zodat de lucht weer schoner wordt in Brussel, is het geen overbodige luxe om elektrische voertuigen niet te beladen. Het zou een belangrijke stimulans zijn om over te schakelen op een elektrisch voertuig. In de stad zijn elektrische voertuigen niet alleen goed voor de luchtkwaliteit, ze maken ook minder lawaai.

De Open VLD pleit dus voor een heroriëntering van de belastingen, niet voor extra belastingen. Regelmatig hoor je beweren dat autobestuurders een extra bijdrage moeten leveren voor de kosten van de

localiser. Il serait judicieux de conserver ces données en cas de contestation des automobilistes. Il ne faudrait néanmoins pas que cela conduise à des abus. Il s'agit de traiter les données privées avec une prudence extrême. Conserverons-nous ces données ou pas ?

Le système tiendra-t-il également compte du Bruxellois pauvre, qui roule avec une voiture polluante et ne dispose pas de moyens suffisants pour s'en acheter une neuve, moins polluante ? Cette question est pertinente, vu le nombre élevé de Bruxellois vivant sous le seuil de pauvreté.

Il convient d'instaurer cette taxe dans tout le Benelux. Sans quoi, la Région bruxelloise risque d'être moins concurrentielle en tant que centre économique et logistique.

En revanche, il doit être possible d'utiliser des tarifs différents en fonction du pays ou de la Région. Le tarif néerlandais s'élève à 0,03 euro/km. Pour beaucoup de gens, cela représenterait une augmentation énorme par rapport aux taxes qu'ils paient actuellement pour leur véhicule.

L'Open VLD est favorable à l'instauration de la taxe kilométrique, à condition qu'une tarification spécifique soit développée en Belgique. Nous plaidons par ailleurs pour que les véhicules électriques en soient exonérés.

(Applaudissements sur les bancs de l'Open VLD)

gezondheidszorg die een noodzakelijk gevolg zijn van het autoverkeer. De Open VLD staat achter die redenering, maar de eerlijkheid gebiedt ons ook om te zeggen dat dat nu reeds gebeurt. Als je het totale aantal belastingen op de aanschaf, het bezit en het gebruik van auto's optelt, heb je ruimschoots voldoende om de kosten van wegenaanleg en -onderhoud, openbaar vervoer en een deel van de gezondheidszorg te betalen. Ik heb het eens berekend. Je moet immers ook rekening houden met de BTW op voertuigen, de belasting op de inverkeersstelling, de jaarlijkse verkeersbelasting, de accijnzen en de verkeersboetes. Als je daarvan de kosten voor openbaar vervoer, de aanleg van wegen enzovoort aftrekt, hou je nog minstens 8 miljard euro over. De sociale zekerheid kost ongeveer 80 miljard euro. Welnu, dat betekent dat automobilisten een tiende van die kosten betalen.

Het is dus niet aanvaardbaar om nog meer belastingen te heffen teneinde de gezondheidszorg te financieren. Het is echter wel een goed idee om het gedrag van de mensen bij te sturen. De kilometerheffing moet oude, achterhaalde belastingen vervangen.

Een belangrijke uitdaging met betrekking tot de kilometerheffing bestaat erin dat het recht op privacy moet worden gegarandeerd.

Op het voertuig zal een chip worden geplaatst. Via drie antennes zal men kunnen achterhalen waar het voertuig zich bevindt. Het zou goed zijn deze gegevens bij te houden om beweringen van automobilisten die hun factuur contesteren, te kunnen controleren.

Het bewaren van deze gegevens zou echter ook misbruik in de hand kunnen werken. Denken we maar aan de risico's inzake gsm-verkeer: er zijn gevallen bekend waarbij privéboodschappen ongewenst in de openbaarheid raken. Zo is recentelijk het sms-verkeer tussen de Franse president en zijn vrouw door een hacker van de server van de gsm-operator gehaald. Dit is maatschappelijk onaanvaardbaar. Met persoonlijke gegevens moeten we uiterst omzichtig omspringen.

We staan dus voor een dilemma: moeten de gegevens al dan niet worden bewaard?

Zal het systeem rekening houden met de arme Brusselaar, die vaak met een vervuilende wagen

rijdt en niet het geld heeft om een nieuwe, minder vervuilende auto te kopen? Dit is geen onbelangrijke kwestie, gezien het hoge aantal Brusselaars onder de armoedegrens.

De kilometerheffing dient niet alleen in het Brussels Gewest, maar in de hele Benelux te worden ingevoerd. Anders dreigt het Brussels Gewest als logistiek en economisch centrum minder concurrentieel te worden.

Wel moet het mogelijk zijn om verschillende tarieven te hanteren al naargelang het land of zelfs het gewest. Het Nederlandse tarief bedraagt 0,03 euro/km. Dat zou voor veel mensen een enorme verhoging betekenen ten opzichte van de belastingen die ze momenteel voor hun voertuig betalen.

Open VLD werkt dus graag mee aan de invoering van een kilometerheffing ter vervanging van de huidige belastingen binnen de Benelux, op voorwaarde dat er voor België een specifieke tarivering wordt uitgewerkt. We pleiten ervoor om elektrische voertuigen vrij te stellen van deze belasting.

(Applaus bij Open VLD)

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

M. Willem Draps.- Le débat que nous avons ici est finalement assez unanime, puisque plus personne aujourd'hui ne conteste le bien-fondé et le principe même d'une taxation intelligente, qui frapperait plus l'usage de la voiture que sa possession.

Notre régime de taxation automobile date de l'après-guerre et vise à pénaliser uniquement ceux qui ont de grosses cylindrées. Cela a permis, dans les années 50, d'éviter un envahissement de notre parc automobile par les constructeurs américains, car elle était particulièrement défavorable aux grosses cylindrées d'outre-Atlantique. D'ailleurs, quand cette taxation a été mise en place, ce type de véhicule a pratiquement disparu de nos routes.

Même la Fédération belge de l'Automobile et du Cycle (FEBIAC), lobby des constructeurs et du secteur automobile, n'est pas du tout opposée à un glissement vers une fiscalité beaucoup plus

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

De heer Willem Draps (in het Frans).- *Niemand in het parlement betwist nog het nut van een intelligente verkeersbelasting die eerder gebaseerd is op het gebruik van een auto dan op het bezit ervan.*

Het huidige systeem dateert van de naoorlogse periode en is enkel bedoeld om de aankoop van wagens met een grote cilinderinhoud te ontmoedigen. Het was destijds de bedoeling om de aankoop van zware Amerikaanse wagens af te remmen.

Zelfs de Belgische Federatie van de Automobiel- en Tweewielerindustrie (FEBIAC) is niet tegen een intelligent belastingsysteem.

Een intelligente belasting is niet helemaal hetzelfde als een stadstol, die niet per se een intelligent systeem is.

intelligente, tenant compte de l'utilisation des véhicules.

Ne nous trompons pas de débat : la taxation intelligente de la voiture et le péage urbain sont des débats voisins, mais qui ne se recoupent pas totalement. Certes, la tarification intelligente permettrait, en fonction des moyens techniques mis en oeuvre, d'instaurer éventuellement un péage urbain. Cependant, ce dernier n'est pas en soi une taxation nécessairement intelligente.

Plusieurs objections peuvent être formulées. M. Vincent De Wolf a, sans considérer qu'il s'agissait d'un obstacle de principe, visé la vie privée. À cet égard, la taxation intelligente faisant appel, soit à la technologie satellitaire, soit à la technologie des portiques, n'est pas plus pénalisante que les portables que nous avons tous dans notre poche. Cela permet exactement les mêmes contrôles et la même localisation du propriétaire du portable que pour quelqu'un qui circulerait éventuellement demain avec un véhicule équipé d'un système embarqué.

Les questions qui se posent aujourd'hui sont les suivantes : Quel système sera choisi ? Comment ? Avec qui ? Dans quel périmètre ? Selon quels critères ? Elles devraient vous faire réfléchir, car je ne crois absolument pas au fait que nous puissions, même si c'est théoriquement possible, monter un système à l'échelle de notre Région bruxelloise.

Pour des raisons diverses, ce système, éventuellement basé sur l'identification de la place minéralogique, serait voué à l'échec. Il ne faut pas oublier que le système d'immatriculation belge relève du niveau fédéral. Il y aurait donc une série de difficultés techniques et pratiques qui se présenteraient pour élaborer un système à l'échelle d'une seule Région.

En outre, la Belgique est une entité beaucoup trop petite et trop ouverte au reste de l'Europe pour constituer une taille critique suffisante pour l'élaboration d'un système efficace de taxation intelligente. Il faut au minimum se référer à l'échelle du Benelux. Pourquoi ? Parce qu'en Allemagne, le problème a été partiellement réglé, par l'installation d'un système de péage par portiques sur les autoroutes. Aujourd'hui, ce système ne concerne que les camions, mais demain il pourrait être étendu aux véhicules

Aangezien er gebruik zou worden gemaakt van satelliets of tolpoortjes, vormt de intelligente kilometerheffing geen grotere bedreiging voor de privacy dan de gsm's die we tegenwoordig allemaal hebben. Het is immers ook perfect mogelijk om iemand met een gsm te traceren.

Het is nog de vraag welk systeem we zullen kiezen, hoe het zal functioneren, met wie we zullen samenwerken, enzovoort. Het is echt geen goed idee om een systeem in te voeren dat zich tot het Brussels Gewest zou beperken.

Zo'n systeem, dat gebaseerd is op de identificatie van nummerplaten, is gedoemd om te mislukken. Het is immers de federale overheid die nummerplaten verstrekt. We zouden ongetwijfeld op technische en praktische moeilijkheden stuiten.

België is te klein en is bovendien een transitland in het midden van Europa. Het is niet mogelijk om hier een efficiënte intelligente kilometerheffing in te voeren die enkel hier van kracht is. Er moet een systeem komen voor de hele Benelux. In Duitsland is het probleem al gedeeltelijk opgelost door de invoering van een tolssysteem op de autowegen. Voorlopig is het wel enkel van toepassing op vrachtwagens.

Ook Frankrijk wil maatregelen treffen, vooral nu een deel van het vrachtvervoer uitwijkt naar de Elzas en Lotharingen. De Fransen willen een intelligent belastingsysteem en hebben contact opgenomen met de Nederlanders, die terzake het verstand gevorderd zijn.

In Nederland is er nog geen beslissing genomen over de technische uitvoeringsmodaliteiten. Nederland had al eens een project van stadstol gepland in de zone Randstad Holland (de vierhoek Amsterdam, Utrecht, Den Haag en Rotterdam), maar dat initiatief moest om technische redenen worden afgevoerd. Vandaag kiest Nederland voor een systeem dat in verbinding zal staan met de Europese satelliet Galileo. Voordat die satelliet operationeel is en het hele wagenpark met de nodige apparatuur is uitgerust, zal er echter nog heel wat water naar de zee stromen.

Het is ook belangrijk dat wij in overleg met de andere twee gewesten contact opnemen met onze noorderburen om een kritieke massa te bereiken op het niveau van de Benelux. Anders is het systeem tot

privés.

De même, la France semble partiellement intéressée, surtout pour ses zones urbaines et pour l'Alsace et la Lorraine qui, depuis l'instauration du système allemand, épencent un gros transfert de trafic sur leurs autoroutes de l'axe rhénan. Par conséquent, la France est actuellement demanderesse de la mise en place d'un système de taxation intelligente. D'ores et déjà, au niveau du Benelux, elle a pris contact avec les Pays-Bas, qui sont actuellement le pays d'Europe le plus avancé sur ce plan, par le biais de leur déclaration gouvernementale et au niveau d'une simple étude du système.

Aucune décision n'est prise aux Pays-Bas quant aux moyens techniques à mettre en oeuvre. Après une première tentative qui visait à assurer un péage poly-urbain dans la zone appelée Randstad Holland, le coeur des Pays-Bas, qui concentre les problèmes de congestion les plus forts entre Amsterdam, Utrecht, La Haye et Rotterdam, ce système a été abandonné pour des raisons de mise en oeuvre technique. Aujourd'hui, les Pays-Bas privilégient le système satellitaire lié à la mise en service du satellite européen Galileo. Avant que celui-ci ne soit opérationnel et que l'ensemble du parc automobile ne soit équipé de dispositifs embarqués, de l'eau coulera encore sous les ponts.

Puisqu'il s'agit à la fois d'un problème fiscal, d'un problème de mobilité et d'un problème qui a des répercussions environnementales, le pouvoir de taxation constitue la base même du système qui peut être mis en oeuvre. Il faudrait absolument qu'en concertation avec les deux autres Régions belges, nous nous adressions à nos voisins néerlandais dans le cadre du Benelux pour trouver une taille critique minimum à l'échelle du Benelux.

Faute de quoi, notre système sera voué à l'échec, parce que nous ne nous doterons pas des moyens techniques nécessaires à la mise en oeuvre de cette taxation intelligente qui fait aujourd'hui l'unanimité quant à son principe. Certes, nous aurons encore de longs débats quant à ses modalités et quant aux critères à prendre en compte, mais tant que nous n'avons pas l'outil, le système restera un voeu purement théorique.

(Applaudissements sur les bancs du MR)

mislukking gedoemd.

Iedereen lijkt het vandaag eens te zijn over het principe van de slimme belasting, maar wij moeten ons ook de nodige middelen geven om die tot uitvoer te brengen. Anders blijft het bij een louter theoretische wens.

(Applaus bij de MR)

Mme la présidente.– La parole est à Mme Maes.

Mme Annemie Maes (en néerlandais).– *Groen! est partisan depuis longtemps d'une tarification intelligente au kilomètre ou d'une réforme fiscale écologique favorisant une mobilité plus durable.*

Nous nous réjouissons donc de ce débat, même si le sujet n'est pas neuf. En 1998 déjà, la Commission européenne évoquait dans un Livre blanc le concept "d'utilisateur payeur". Aujourd'hui, il est grand temps de passer à l'action.

En Flandre, nos collègues ont pris des initiatives qui ont toutefois été rejetées par les autres partenaires. Cependant, nous saluons la déclaration du gouvernement flamand, qui prévoit une tarification au kilomètre à l'horizon 2013 pour le transport de marchandises, en collaboration avec les autres Régions et en tenant compte de l'évolution de la situation aux Pays-Bas. Un projet pilote est mis sur pied pour étudier pareille mesure pour les voitures particulières.

Selon nous, la tarification intelligente au kilomètre permet de réduire l'engorgement de nos routes. En effet, la pression automobile a augmenté à Bruxelles, sans compter le nombre de victimes de la route. D'après les Néerlandais, ce système permettra une réduction de 7% du nombre de décès, de 15% du nombre de kilomètres parcourus et de 10% des émissions de CO₂ et de particules fines.

Les particules fines sont l'une des raisons pour lesquelles Groen! défend le principe d'une réforme écologique du système fiscal ou d'une redevance kilométrique intelligente. La Belgique transgresse depuis 2005 la norme européenne sur les particules fines. La taxation kilométrique intelligente devrait permettre de résoudre partiellement le problème. Il faudra ensuite s'attaquer à la question de la popularité des véhicules diesel, partiellement responsables de cette pollution.

Nous défendons une taxation kilométrique intelligente, parce qu'il s'agit d'une taxe verte. Il est normal que les impôts sur la possession soient progressivement remplacés par des impôts sur l'usage. Cela permet de responsabiliser

Mevrouw de voorzitter.– Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.– Het zal u wellicht niet verbazen dat Groen! al lang voorstander is van een slimme kilometerheffing of een ecologische belastinghervorming die een meer duurzame mobiliteit bevordert.

Wij zijn dus verheugd dat dit debat vandaag plaatsvindt, ook al is dit onderwerp niet nieuw. De Europese Commissie sprak in 1998 in haar Witboek al over een eerlijke vergoeding voor het infrastructuurgebruik en de invoering van een elektronische kilometergebonden heffing op middellange termijn. Europa hanteerde daarbij zowel het principe van "de gebruiker betaalt" als het principe van "de vervuiler betaalt". Ondertussen zijn wij tien jaar verder en is het hoog tijd dat wij tot daden overgaan.

In Vlaanderen gaat het debat ook al een aantal jaren mee. Onze collega's in het Vlaams parlement hebben vier jaar geleden al stappen ondernomen, maar die werden elke keer vakkundig door de andere partners weggeschoten. Daarom verheugt het ons dat er in het Vlaamse regeerakkoord een duidelijk engagement is opgenomen: "De Vlaamse regering zal een kilometerheffing voor het vrachtvervoer over de weg invoeren, met als streefdatum 2013. De timing wordt afgestemd op de andere gewesten en er wordt rekening gehouden met de evolutie in Nederland. Wat het personenvervoer betreft, wordt onderzocht onder welke voorwaarden een kilometerheffing voor personenwagens kan worden ingevoerd. Daartoe wordt een pilotproject opgezet."

Wij zijn verheugd dat er na al die jaren nu eindelijk toch schot in de zaak lijkt te komen.

Waarom zijn wij voorstander van een slimme kilometerheffing? In de eerste plaats is het een middel om de verkeersdruk te verminderen. Het autoverkeer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is de laatste tien jaar met 10% toegenomen, op buurtwegen zelfs met 30%, ondanks alle goednieuwsberichten die wij van de vorige minister van Mobiliteit hebben mogen horen. Ook het aantal verkeersslachtoffers is gestegen in Brussel. Volgens de Nederlanders zullen er dankzij de slimme kilometerheffing 7% minder verkeersdoden zijn, 15% minder autokilometers en 10% minder uitstoot

l'utilisateur plutôt que de le sanctionner.

La taxation kilométrique intelligente est aussi un système flexible, techniquement réalisable, et parfaitement compatible avec le respect de la vie privée.

Les Pays-Bas ont franchi le pas et introduit le système de la taxe kilométrique. Nous avons suffisamment tergiversé. Il est temps de vaincre nos appréhensions.

Le système de la taxe kilométrique doit être introduit pour tous les véhicules, y compris les voitures particulières. La Fédération royale belge des Transporteurs et des Prestataires de services logistiques (Febetra) est d'ailleurs favorable à la taxation kilométrique intelligente, pour autant qu'elle s'applique également aux voitures particulières. Le système pourrait être mis en place par phases, pour autant qu'il ne soit pas reporté pour des dizaines d'années.

La réglementation doit s'appliquer à tous les types de voitures. Il convient en effet de taxer l'utilisation des véhicules.

Il y a lieu de veiller à des solutions alternatives de qualité. En effet, il est inutile d'introduire une tarification au kilomètre si on néglige les transports en commun. De même, il ne peut s'agir d'une mesure anti-sociale. Les recettes de cette taxe devront être affectées à l'amélioration de l'infrastructure pour les transports publics, les cyclistes et les piétons.

Bien entendu, le système devra être socialement équitable dans ses modalités pratiques. Ce sont souvent les personnes issues de classes sociales inférieures qui ne possèdent pas de voiture et qui utilisent les transports en commun. Elles auront donc tout intérêt à ce qu'un tel système soit instauré. Par ailleurs, ne rien faire coûtera plus cher à terme, si l'on tient compte de tous les coûts pour l'environnement et les soins de santé.

Si un système est introduit pour tout le Benelux, il faudra veiller à s'aligner sur les normes actuellement en vigueur aux Pays-Bas.

De même, le péage urbain ne doit pas constituer un tabou. Si la tarification intelligente au kilomètre finit par ne pas voir le jour, il faudra

van CO₂ en fijn stof.

Ook de problematiek van fijn stof is een van de redenen waarom Groen! absoluut voorstander is van een ecologische belastinghervorming of een slimme kilometerheffing. We overtreden de Europese norm voor fijn stof al sinds 2005. Al vier jaar lang wordt er niets aan het probleem gedaan. België krijgt niet langer uitstel van Europa en de EU zal ons land boetes opleggen. De stadstol in Londen en Stockholm heeft een gunstig effect gehad op de uitstoot van fijn stof. Volgens ons kan de slimme kilometerheffing het probleem gedeeltelijk oplossen. Uiteraard zal het probleem niet volledig van de baan zijn, want fijn stof heeft ook te maken met de populariteit van dieselwagens. Dat is echter een ander debat.

Groen! staat achter een slimme kilometerheffing, omdat het een groene belasting is. Het is normaal dat belastingen op bezit geleidelijk aan worden vervangen door belastingen op gebruik. We moeten de gebruiker responsabiliseren. Het is niet de bedoeling om de bezitter te bestraffen. Europa huldigt hetzelfde principe: de gebruiker, of de vervuiler, betaalt.

De slimme kilometerheffing is ook een flexibel systeem dat tegenwoordig technisch haalbaar is. Ik zal niet herhalen wat mijn collega's hebben gezegd over gps-systemen, privacy, enzovoort. We moeten aandacht besteden aan die problemen, maar het is perfect mogelijk om een systeem te bedenken dat de privacy respecteert.

Nederland voert het rekeningrijden in. We hebben lang genoeg getalmd en moeten onze koudwatervrees overwinnen. Iedereen zit aan de rand van het zwembad te kijken en te wachten tot iemand erin durft te springen. Nederland heeft de spong gewaagt. Nu moeten wij samen met de andere gewesten volgen.

Groen! is voorstander van het rekeningrijden, maar we stellen ons toch een aantal vragen. In het Vlaams Gewest twijfelt men erover om rekeningrijden ook voor personenwagens in te voeren. Wij vinden dat het systeem zowel voor vrachtwagens als personenwagens moet worden ingevoerd. We kunnen ermee leven dat dat in fasen gebeurt, maar de invoering mag geen tientallen jaren worden uitgesteld. FEBETRA, de Belgische transportfederatie, is trouwens ook voorstander van

pouvoir parler du péage urbain.

J'ai demandé à Saint-Nicolas, entre autres choses, l'introduction de la tarification intelligente au kilomètre durant cette législature. Si ce n'est pas possible, je voudrais une étude sur le péage urbain.

(Applaudissements sur les bancs de la majorité)

een slimme kilometerheffing op voorwaarde dat de regeling ook voor personenwagens geldt.

Ik heb gehoord dat de slimme kilometerheffing er voor milieuvriendelijke of zuinige wagens komt. Dat is geen goede zaak. De regeling moet voor alle soorten auto's worden ingevoerd. Het is immers het gebruik waarvoor men moet betalen. Wie een oude, vervuilende wagen heeft, moet meer betalen.

Er moet voor goede alternatieven worden gezorgd. Het heeft immers geen zin om enkel een kilometerheffing in te voeren en het openbaar vervoer aan zijn lot over te laten. Het mag geen asociale maatregel worden. De opbrengsten van de kilometerheffing moeten volledig naar een betere infrastructuur gaan. Ik bedoel niet de wegeninfrastructuur, maar infrastructuur voor openbaar vervoer, fietsers en voetgangers.

Uiteraard moeten we ervoor waken dat het een sociaal rechtvaardig systeem is. Het sociale karakter is sterk afhankelijk van de manier waarop de maatregel zal worden uitgevoerd, maar ik denk niet dat dit een probleem wordt. Het zijn immers vaak mensen uit lagere sociale klassen die geen auto hebben en het openbaar vervoer gebruiken. Zij hebben dan ook baat bij het systeem. Niets doen is op termijn trouwens duurder als men rekening houdt met alle kosten voor het milieu en de gezondheidszorg.

Als er een systeem voor de hele Benelux wordt ingevoerd, moeten we ervoor zorgen dat Nederland niet wordt teruggefloten en onder druk wordt gezet om de normen te versoepelen. De andere landen moeten zich aanpassen aan Nederland.

Ook de stadstol mag geen taboe zijn. We zijn voorstander van een slimme kilometerheffing, maar als die op de lange baan wordt geschoven, moet de stadstol bespreekbaar zijn. Zonder kilometerheffing moeten de problemen op een andere manier worden aangepakt. Ik sluit me aan bij de collega's van ECOLO.

Volgende week komt Sinterklaas. Ik heb hem een brief geschreven met twee wensen. Ten eerste hoop ik dat de slimme kilometerheffing er nog tijdens deze regeerperiode komt. Ik heb echter nog een aantal andere dingen op mijn verlanglijstje gezet, want dat mag van Sinterklaas, al is het niet altijd zeker dat je alles krijgt wat je wilt. Welnu, beste

Mme la présidente.- Nous interrompons la discussion sur les interpellations jointes. Le débat reprendra à l'issue des questions d'actualité.

QUESTIONS D'ACTUALITÉ

Mme la présidente.- L'ordre du jour appelle les questions d'actualité.

QUESTION D'ACTUALITÉ 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, DE LA RÉNOVATION URBAINE, DE LA LUTTE CONTRE L'INCENDIE ET L'AIDE MÉDICALE URGENTE ET DU LOGEMENT,

concernant "la délivrance des permis d'environnement pour les antennes de téléphonie mobile et la relation des opérateurs avec l'autorité publique régionale".

Mme la présidente.- La parole est à M. du Bus de Warnaffe.

M. André du Bus de Warnaffe.- Nous avons appris par la presse que les relations semblaient tendues entre les opérateurs des antennes GSM et la Région. Les premiers s'estiment lésés dans la mesure où les permis d'environnement ne sont pas encore accessibles. Vous avez estimé en commission, la semaine dernière, que le gouvernement n'avait pas à intervenir dans l'articulation entre les opérateurs.

Pourtant, n'existe-t-il pas une obligation pour le

Sinterklaas, als er geen slimme kilometerheffing komt, dan willen wij graag dat er een studie over de stadstol komt.

(Applaus bij de meerderheid)

Mevrouw de voorzitter.- We onderbreken de bespreking van de samengevoegde interpellaties. Het debat wordt hervat na de dringende vragen.

DRINGENDE VRAGEN

Mevrouw de voorzitter.- Aan de orde zijn de dringende vragen.

DRINGENDE 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, STADSVERNIEUWING, BRANDBESTRIJDING EN DRINGENDE MEDISCHE HULP EN HUISVESTING,

betreffende "de afgifte van milieuvergunningen voor GSM-masten en de relatie tussen de operatoren en de gewestelijke overheid".

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

De heer André du Bus de Warnaffe (in het Frans).- Ik las in de krant dat de relaties tussen het Brussels Gewest en de GSM-operatoren gespannen zijn. De operatoren voelen zich benadeeld door problemen met milieuvergunningen. Mevrouw Huytebroeck, u verklaarde dat de regering zich beter niet mengt in het onderlinge overleg van de operatoren.

Heeft de regering niet de plicht om het overleg te organiseren? Dit dossier heeft immers belangrijke

gouvernement de jouer un rôle de régulateur entre ces différents opérateurs ? Nous pouvons estimer que leur action interfère largement dans l'espace public. Dès lors, il n'est pas inconcevable de défendre l'idée suivant laquelle le gouvernement, en la personne du ministre compétent, peut s'affirmer comme en étant un acteur de régulation.

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

Mme Evelyne Huytebroeck, ministre.- Vous avez en grande partie raison. L'article dont vous parlez m'a quelque peu étonnée. Les relations que nous entretenons avec les opérateurs sont, depuis le mois de mars, plutôt bonnes, même si elles furent au départ un peu crispées. Nous avons rédigé un "Memorandum of understanding" pour essayer d'avancer ensemble. Les arrêtés pris le mois dernier ont été élaborés avec les opérateurs. De même, nous sommes en train de mettre en place une plateforme pour leur transmettre toutes les informations nécessaires. Nous avons donc participé à des réunions où tous les opérateurs étaient présents, et à d'autres, conçues sur un mode bilatéral, donc avec chacun d'entre eux.

Un accord de confidentialité entre mon administration et chaque opérateur a été conclu, pour éviter que des données commerciales ne soient communiquées de l'un à l'autre.

Vous avez défini notre rôle en termes de régulateur régional. C'est un peu le cas, mais dans une relation de dialogue et de confiance.

Cela dit, il est exact que deux opérateurs sont partis. C'est d'autant plus curieux que nous dialoguions avec eux. Peut-être est-ce en raison de problèmes commerciaux. Ma phrase tirée de son contexte rappelait que nous n'avions pas à intervenir dans leurs relations commerciales. Néanmoins, nous devons remplir une fonction de régulateur afin de maintenir un équilibre entre la position légale des 3 V/m et une couverture de réseau qui soit tout à fait acceptable.

Mme la présidente.- La parole est à M. du Bus de Warnaffe.

M. André du Bus de Warnaffe.- Je me réjouis vraiment de l'évolution positive de l'attitude du gouvernement et de la vôtre en cette matière.

gevolgen voor de openbare ruimte. Ik vind dat de regering moet ingrijpen.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Huytebroeck heeft het woord.

Mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister (in het Frans).- U hebt grotendeels gelijk. Het artikel dat u vermeldt, verbaast me. De relaties met de GSM-operatoren zijn vrij goed. De regeringsbesluiten van afgelopen maand zijn tot stand gekomen in overleg met de GSM-operatoren. We willen ervoor zorgen dat ze alle nodige informatie krijgen en hebben met elke operator afzonderlijk vergaderd.

Mijn administratie heeft met elke operator een vertrouwelijk akkoord gesloten om te vermijden dat ze inzage hebben in elkaars commerciële gegevens.

Zoals u zegt, moet het Brussels Gewest de zaken in goede banen leiden, in een sfeer van dialoog en vertrouwen.

Het klopt dat twee operatoren vreemd genoeg het overleg hebben afgebroken. Misschien ligt dat aan commerciële problemen. Ik heb gezegd dat we ons niet moeien met de onderlinge commerciële relaties tussen operatoren. We moeten echter wel een regulerende rol spelen en ervoor zorgen dat de stralingsnormen niet worden overschreden.

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

De heer André du Bus de Warnaffe (in het Frans).- Ik ben blij dat de houding van de regering en van uzelf in positieve zin evolueert.

QUESTION D'ACTUALITÉ DE MME ELKE ROEX

À M. BENOÎT CEREXHE, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE L'EMPLOI, DE L'ÉCONOMIE, DU COMMERCE EXTÉRIEUR ET DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE,

concernant "les conséquences pour Bruxelles des licenciements annoncés chez DHL et les mesures prises par le gouvernement".

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

Mme Elke Roex (en néerlandais).- Hier, 900 travailleurs de chez DHL ont appris que leur lieu de travail se situerait désormais à Prague.

Vu l'accord conclu avec le gouvernement flamand concernant la mobilité des demandeurs d'emploi, le départ de DHL aura un impact sur la politique de l'emploi bruxelloise.

Avez-vous déjà pris contact avec DHL ? Avez-vous évoqué le problème avec le gouvernement flamand et le ministre flamand de l'Emploi ? Combien de Bruxellois sont-ils concernés ? Quels sont les plans d'Actiris pour leur prise en charge ? Le gouvernement bruxellois va-t-il aussi négocier avec l'entreprise ?

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

M. Benoît Cerexhe, ministre (en néerlandais).- Ce qui se passe chez DHL aura incontestablement des répercussions sur l'emploi bruxellois. Qu'il s'agisse d'une restructuration ou d'une réorganisation des fonctions, une telle décision est toujours regrettable.

J'ai pris contact avec DHL, qui m'a confirmé que 788 personnes sont potentiellement concernées par la décision. Il est toutefois trop tôt pour connaître le nombre de Bruxellois concernés. Mon cabinet a également pris contact avec le cabinet

DRINGENDE VRAAG VAN MEVROUW ELKE ROEX

AAN DE HEER BENOÎT CEREXHE, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET TEWERKSTELLING, ECONOMIE, BUITENLANDSE HANDEL EN WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK,

betreffende "de gevolgen voor Brussel van de aangekondigde ontslagen bij DHL en stappen ondernomen door de regering in dit dossier".

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Roex heeft het woord.

Mevrouw Elke Roex.- Gisteren kregen 900 werknemers van DHL te horen dat hun werkplek zich voortaan in Praag zou bevinden. De Vlaamse minister-president Kris Peeters reageerde verwonderd en geïrrgd, omdat het bedrijf hem niet op voorhand had ingelicht.

U sloot met de Vlaamse regering een akkoord over de uitwisseling van werkzoekenden. Daarom heeft het vertrek van DHL niet alleen een impact op het Vlaamse, maar ook op het Brusselse werkgelegenheidsbeleid.

Hebt u al contact opgenomen met DHL? Hebt u het probleem besproken met de Vlaamse regering en met de Vlaamse minister van Werk? Weet u om hoeveel Brusselaars het gaat? Welke plannen heeft Actiris om die mensen op te vangen? Zal ook de Brusselse regering met het bedrijf onderhandelen?

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

De heer Benoît Cerexhe, minister.- Niemand kan ontkennen dat DHL in Vlaanderen ligt. Maar wat er in Diegem gebeurt, heeft ontegensprekelijk een invloed op het Brusselse werkgelegenheidsbeleid. Ik heb uw vraag niet afgewacht om initiatief te nemen en om de sociale gevolgen van de beslissing van DHL te evalueren.

Of het nu om een herstructurering of om een reorganisatie van de functies gaat, een dergelijke beslissing is altijd betreurenswaardig. Volgens sommigen blijkt uit dit dossier nogmaals dat de

du ministre flamand de l'Emploi. Nous attendons de voir si le gouvernement flamand va mettre en place une cellule de crise. Cette mesure est obligatoire lorsque plus de 50 personnes d'une autre région sont concernées par un plan de restructuration.

Europese eenmaking nog altijd geen feit is. Ik wil echter opmerken dat vele grote buitenlandse bedrijven, onder meer uit Duitsland, wel degelijk in het Brussels Gewest blijven investeren.

Ik heb contact opgenomen met DHL. Het bedrijf bevestigt dat 788 mensen potentieel door de beslissing zijn getroffen. Het is echter te vroeg om te weten over hoeveel Brusselaars het gaat. Er is overleg gestart met de sociale partners. Mijn kabinet heeft ook contact opgenomen met het kabinet van de Vlaamse minister van Werk. We wachten af of de Vlaamse regering een crisiscel zal oprichten. Die maatregel is verplicht, indien er bij een herstructureringsplan meer dan 50 mensen van een ander gewest betrokken zijn. Wij zullen dit dossier met grote aandacht volgen.

QUESTION D'ACTUALITÉ DE M. ARNAUD PINXTEREN

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

concernant "le projet du secrétaire d'Etat d'instaurer une différenciation de prix entre les sacs-poubelles blancs et les sacs jaunes et bleus".

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

M. Arnaud Pinxteren.- La presse s'est fait l'écho de votre souhait d'instaurer une tarification différenciée entre les sacs blancs et les sacs de couleur. Vous l'avez également évoquée lors de la commission de l'Environnement mardi passé.

L'objectif est d'encourager les comportements responsables d'un point de vue environnemental et d'encourager la diminution des déchets ultimes, et donc le tri. Dans l'accord de gouvernement, il est toutefois précisé qu'une telle tarification doit tenir compte des plus fragilisés, ainsi que du principe du pollueur-payeur. C'est pourquoi, on fait référence à ce qui se fait en matière de politique de prix dans le domaine de l'eau, à savoir une tarification progressive et solidaire.

DRINGENDE VRAAG VAN DE HEER ARNAUD PINXTEREN

AAN DE HEER EMIR KIR, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET STEDENBOUW EN OPENBARE NETHEID

betreffende "het voornemen van de staatssecretaris om een prijsverschil in te voeren tussen de witte vuilniszakken en de gele en blauwe vuilniszakken".

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

De heer Arnaud Pinxteren (in het Frans).- *De pers meldt dat u een prijsverschil wilt invoeren tussen witte en gekleurde vuilniszakken. U kondigde die maatregel ook al aan in de laatste commissievergadering.*

Met deze maatregel wilt u het volume restafval doen dalen en het sorteren van afval stimuleren. Volgens het regeerakkoord dienen de tarieven rekening te houden met de financiële situatie van de Brusselaars en met het principe van "de vervuiler betaalt". Het regeerakkoord verwijst hierbij naar het voorbeeld van de progressieve en solidaire watertarieven.

Wat is volgens u het verband tussen de progressieve waterprijzen en het prijsverschil tussen witte en

J'aurais aimé vous entendre sur le lien qui pourrait être fait entre la différenciation de prix que vous proposez au niveau des sacs blancs et des sacs de couleur et cette tarification progressive. Quand ce système entrera-t-il en vigueur ? Quels sont les résultats escomptés en matière de performance de tri ? À quel horizon ? Les montants sont relativement faibles et j'imagine que vous avez évalué le caractère incitatif de cette mesure.

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

M. Emir Kir, secrétaire d'État.- Les questions de M. Pinxteren sont toujours nombreuses, mais je m'efforcerai de n'en négliger aucune. Il me paraît tout d'abord important d'annoncer haut et fort que le tri sera bel et bien obligatoire. Les parlementaires ont voté cette mesure en 2008, et son application est prévue en deux temps ; à partir du 1er janvier 2009, l'interdiction du verre et, à partir du 1er janvier 2010, l'obligation de trier papiers et cartons dans les sacs jaunes, ainsi que le plastique et le PMC (plastique, métal et carton) dans les sacs bleus.

Pour inciter les Bruxellois à trier leurs déchets, il fallait trouver des arguments. Comme vous l'avez dit, nous avons prévu une différenciation des prix. L'idée est d'augmenter un peu le prix du sac blanc, en passant de 20 ou 25 centimes à 30 ou 35 centimes. L'opération doit cependant demeurer blanche, afin que les personnes fragilisées ne paient pas la note. Nous allons donc simultanément diminuer le prix du sac jaune et du sac bleu. C'est évidemment là que réside l'incitant.

Cette approche politique du dossier était nécessaire. Vous connaissez aussi bien que moi la situation économique et sociale, et il était donc important de ne pas faire peser de charge supplémentaire sur les ménages. En ce qui concerne la taxe sur l'incinération des déchets, son principe a été adopté par le gouvernement et nous y travaillons actuellement. Cette taxe s'appliquera à l'incinération des déchets à Neder-Over-Heembeek.

En ce qui concerne la mise en oeuvre, mon cabinet et mon administration étudient en ce moment le dossier. En principe, le dispositif devrait être opérationnel au début de l'année prochaine et les diverses mesures devraient être progressivement

gekleurde vuilniszakken? Wanneer worden de nieuwe tarieven ingevoerd? Welke impact op het gedrag van de Brusselaars verwacht u? Wanneer zal de impact van de maatregel merkbaar zijn?

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

De heer Emir Kir, staatssecretaris (in het Frans).- *In 2008 hebben de parlementsleden de sorteerplicht goedgekeurd. De toepassing ervan verloopt in twee fasen. Sinds 1 januari 2009 is het verplicht om glas te sorteren. Vanaf 1 januari 2010 wordt het ook verplicht om papier en karton te sorteren in de gele zakken en plastic en PMD-afval in de blauwe zakken.*

Om de Brusselaars tot sorteren aan te zetten, moesten wij de juiste argumenten vinden. Wij zullen de prijs van de witte zak optrekken van 20 of 25 eurocent tot 30 of 35 eurocent en tegelijk de prijs van de gele en de blauwe zakken verlagen. Gezien de sociaal-economische situatie in Brussel is het belangrijk dat sorteren geen bijkomende kosten met zich brengt voor de gezinnen.

De regering heeft het principe van een belasting op het verbranden van afval goedgekeurd en werkt momenteel aan de concrete uitwerking van die maatregel. Die belasting zal in 2010 progressief in werking treden voor het afval dat in de verbrandingsoven van Neder-Over-Heembeek wordt verbrand.

d'application dans le courant de l'année 2010.

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

M. Arnaud Pinxteren.- Vous parlez d'une opération blanche et n'évoquez donc aucune tarification progressive et solidaire. Or, on sait que le public fragilisé a tendance à moins trier. J'imagine qu'une campagne de sensibilisation plus particulièrement destinée à ces personnes sera organisée afin de les inciter au tri et d'éviter qu'elles ne soient pénalisées.

M. Emir Kir, secrétaire d'État.- Je n'ai pas voulu présenter l'ensemble du plan d'action, mais nous en avons un peu parlé en commission. Un important effort médiatique sera effectivement consenti, et ce, dans les diverses langues parlées dans certains quartiers. En l'occurrence, nous voulons être pragmatiques. Des mesures seront également prises dans les logements sociaux, ce que l'on appelle les immeubles verticaux, qui comprennent de nombreux étages. Nous y proposerons des sacs permettant de transporter les déchets de verre, de plastique ou de carton dans les conteneurs présents à l'arrière de ces immeubles. Des actions seront aussi menées par quartier, avec des mesures ciblées, et ce, en partenariat avec les communes et tous les opérateurs travaillant avec l'agence.

QUESTION D'ACTUALITÉ DE M. HERVÉ DOYEN

À M. EMIR KIR, SECRÉTAIRE D'ÉTAT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE L'URBANISME ET DE LA PROPRETÉ PUBLIQUE,

concernant "l'instauration de l'obligation du tri sélectif des déchets ménagers en Région bruxelloise et ses conséquences sur le recyclage".

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

M. Hervé Doyen.- Nous trions depuis de très nombreuses années, et nous avons raison de le faire. Nous avons évoqué le sujet dans la question précédente et en commission. À partir de janvier,

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

De heer Arnaud Pinxteren (in het Frans).- *U hebt geen progressieve en solidaire tarivering ingevoerd, terwijl u weet dat de armere bevolking minder sorteert. Ik hoop dat u een sensibiliseringscampagne zult voeren die specifiek tot die doelgroep is gericht.*

De heer Emir Kir, staatssecretaris (in het Frans).- *Wij zullen uiteraard een grote communicatiecampagne over de sorteerplicht opzetten, en dit in verschillende talen. Wij moeten pragmatisch zijn. Wij zullen ook maatregelen nemen in de sociale woonorens. Zo zullen wij zakken ter beschikking stellen waarin de bewoners het glas-, plastiek- of papieraflval naar de containers aan de achterkant van die gebouwen kunnen brengen. Tot slot zullen er gerichte acties in de wijken plaatsvinden, in samenwerking met de gemeenten en de andere partners van Net Brussel.*

DRINGENDE VRAAG VAN DE HEER HERVÉ DOYEN

AAN DE HEER EMIR KIR,
STAATSSECRETARIS VAN HET
BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GE-
WEST, BELAST MET STEDENBOUW EN
OPENBARE NETHEID,

betreffende "de invoering van de verplichting om het huishoudelijk afval te sorteren in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de gevolgen voor de recyclage".

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

De heer Hervé Doyen (in het Frans).- *Wij sorteren al jaren en terecht. Vanaf januari wordt dit verplicht. Volgens La Capitale van 24 november zou u verklaard hebben dat we niet alles kunnen*

ce tri deviendra obligatoire. Or, selon un article paru dans "La Capitale" du 24 novembre 2009, vous auriez déclaré qu'on ne pourrait pas tout trier. Nous voudrions un peu d'apaisement à ce sujet, afin d'éviter de laisser croire aux citoyens que leurs efforts ne seront pas récompensés.

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

M. Emir Kir, secrétaire d'État. Il doit y avoir un malentendu dans la communication ; je n'ai jamais dit cela. J'ai simplement voulu spécifier que dans le sac blanc, il y a 15 à 20% des déchets qui peuvent faire l'objet d'un tri. Le reste ne peut être trié et va à l'incinérateur. Le défi à relever, tous ensemble, concerne ces déchets recyclables qui se trouvent actuellement dans les sacs blancs.

QUESTION D'ACTUALITÉ DE M. ANDRÉ DU BUS DE WARNAFFE

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

concernant "la position de la ministre concernant une éventuelle hausse du prix de l'abonnement STIB".

Mme la présidente.- La parole est à M. du Bus de Warnaffe.

M. André du Bus de Warnaffe.- Aujourd'hui, les médias relayent trois éléments.

Premièrement, il y a la satisfaction de la direction générale de la STIB qui voit sa demande rencontrée, à savoir ne pas répondre au gouvernement qui lui demandait de ne dépenser que 97% de son budget et de réaliser par conséquent une économie de 9,5 millions d'euros. La STIB pourra donc dépenser ces 9,5 millions d'euros.

Deuxièmement, cette satisfaction semble partagée par vous-même puisque vous avez produit un communiqué de presse sur cette question hier.

sorteren. Kunt u de burgers geruststellen dat hun inspanningen niet voor niets zullen zijn?

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

De heer Emir Kir, staatssecretaris (in het Frans). - *Dat is een misverstand. Ik heb alleen gezegd dat 15 à 20% van het afval in de witte zakken gesorteerd kan worden. De rest gaat naar de verbrandingsoven. De uitdaging voor ons allen is om het recycleerbaar afval uit de witte zakken te halen.*

DRINGENDE VRAAG VAN DE HEER ANDRÉ DU BUS DE WARNAFFE

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

betreffende "het standpunt van de minister met betrekking tot een eventuele verhoging van de prijs van het MIVB-abonnement".

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

De heer André du Bus de Warnaffe (in het Frans). - *De regering had de MIVB gevraagd om slechts 97% van haar budget uit te geven, om 9,5 miljoen euro te besparen. De MIVB heeft na aandringen toch toestemming gekregen om die 9,5 miljoen uit te geven.*

Volgens een persmededeling van gisteren bent u daar tevreden over.

De regering heeft nog geen akkoord bereikt over de vraag van de MIVB om de abonnementsprijs te verhogen. Deze verhoging zou niet gelden voor sociale tarieven, individuele ritten en schoolabonnementen.

Enfin, il n'y a pas d'accord au sein du gouvernement quant à la demande de la STIB qui vise une augmentation du prix de l'abonnement. Apparemment, cette hausse tarifaire ne concernerait ni les tarifs sociaux, ni le titre de voyage, ni les abonnements scolaires.

Quelle est la position que vous allez défendre dès lors que le gouvernement, dans sa déclaration de politique générale, a défendu l'idée selon laquelle on allait avancer sur la gratuité des transports en commun dans la mesure où des négociations avec l'État fédéral le permettraient dans la prise en charge du financement de la STIB ? Par ailleurs, il y aurait extension de la gratuité à l'attention des bénéficiaires d'un CPP (contrat de projet professionnel).

Où en est-on dans les négociations avec l'État fédéral pour viser cette gratuité du réseau de la STIB ?

Quelle position allez-vous défendre au sein de ce groupe de travail dès lors que, pour nous, il est relativement difficile d'admettre une augmentation du coût de l'abonnement de la STIB ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- J'ai effectivement exprimé ma satisfaction quant au fait que l'on a pu préserver le budget de la STIB. En effet, elle a déjà épargné beaucoup. J'ai déposé des propositions au gouvernement et ce dernier m'a suivie. Il a été d'accord avec les arguments que j'avais mis en avant et, dès lors, la STIB ne doit plus réaliser cette épargne de 9,5 millions d'euros. Elle ne connaîtra donc pas de problème de trésorerie à partir de la mi-décembre, comme c'est le cas jusqu'à présent.

Quant à l'autre sujet que vous abordez, à savoir la discussion sur l'adaptation des tarifs de la STIB, je ne parlerai pas d'absence d'accord. Nous sommes toujours en train d'examiner le dossier et de discuter. Dans le passé, jamais un gouvernement n'a approuvé en une séance l'augmentation des tarifs de la STIB. Il n'y a donc rien de spécial à souligner. Le conseil d'administration de la STIB a unanimement approuvé la proposition faite. Je suppose que vous connaissez certains de ses administrateurs, mais nous en discuterons et le

In haar beleidsverklaring zegt de regering dat ze streeft naar gratis openbaar vervoer. Ze zal daartoe de federale overheid proberen te overtuigen de financiering van de MIVB op zich te nemen. In elk geval zouden mensen met een contract voor beroepsproject gratis mogen reizen.

Hoever staan de onderhandelingen met de federale overheid?

Welke standpunt verdedigt u binnen de werkgroep?

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Ik ben inderdaad tevreden dat de MIVB haar budget kan behouden. Zij heeft al veel bespaard en de regering heeft mijn voorstellen gevuld. De MIVB zal vanaf medio december geen financiële problemen meer hebben.*

De regering zal een van de komende weken beslissen over de aanpassing van de MIVB-tarieven. De raad van bestuur van de MIVB heeft het voorstel unaniem goedgekeurd.

Wij zullen in elk geval niet raken aan de categorieën van gratis openbaar vervoer. Het voorstel slaat niet op de schoolabonnementen. De vraag om meer federaal geld om een groter deel van het openbaar vervoer gratis te maken, zal deel uitmaken van de algemene gesprekken over de financiering van Brussel, die de komende maanden van start gaan. Ik weet niet welk antwoord de federale regering zal geven.

Ik heb mij regelmatig uitgesproken over bijkomende

gouvernement décidera la semaine prochaine ou la semaine suivante.

En ce qui concerne votre demande relative à la gratuité, nous n'avons pas du tout l'intention de toucher aux cas de gratuité existant aujourd'hui. Dans la proposition, nous épargnons les abonnements scolaires. Quant à la question de savoir si je vais défendre au niveau fédéral le projet d'obtenir plus d'argent pour assurer plus de gratuité des transports en commun bruxellois, ce thème fera sans doute partie des discussions sur le financement de Bruxelles que j'espère voir entamées dans les mois à venir. Cependant, je ne suis pas certaine de la réponse donnée par l'État fédéral.

Je me suis déjà exprimée à plusieurs reprises sur la possibilité d'un effort supplémentaire pour les personnes en recherche d'emploi.

J'ai dit que j'y étais favorable, mais cette mesure ne figure pas dans la proposition actuelle de la STIB. Nous pourrons l'envisager à l'avenir.

Mme la présidente.- La parole est à M. du Bus de Warnaffe.

M. André du Bus de Warnaffe.- Je vous remercie pour vos réponses. J'attire toutefois votre attention sur le fait que la hausse tarifaire de la STIB se traduira par une augmentation de quatre millions d'euros à charge du budget régional. Il s'agit là d'un montant important, au regard des efforts consentis par la Région pour inciter la population à utiliser les transports en commun. Un million d'euros correspond au budget prévu pour l'octroi, à ceux qui renoncent à leur véhicule, d'un abonnement gratuit ou d'un vélo. Ce coût serait reporté sur une augmentation tarifaire pour les usagers actuels. Se pose un problème d'équilibre.

Mme la présidente.- Quelle est votre question ?

M. André du Bus de Warnaffe.- Je réagis aux propos de la ministre.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Le contrat de gestion de la STIB lui permettait d'appliquer une hausse de 3%. Or, la hausse sera moindre. Chaque année, les tarifs sont revus. La proposition prévoit de favoriser les abonnements, plutôt que de mettre

inspanningen voor werkzoekenden.

Een dergelijke maatregel maakt geen deel uit van het voorstel van de MIVB, maar kan wel in de toekomst worden overwogen.

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

De heer André du Bus de Warnaffe (in het Frans).- *De tariefverhoging van de MIVB betekent een extra kost van 4 miljoen euro voor de gewestbegroting. Dat is een aanzielijk bedrag ten opzichte van de inspanningen die het gewest levert om de bevolking ertoe aan te zetten het openbaar vervoer te gebruiken. In de begroting is 1 miljoen euro uitgetrokken voor het toekennen van een gratis abonnement of een fiets aan Brusselaars die afstand doen van hun auto. Het evenwicht is dus zoek.*

Mevrouw de voorzitter.- Wat is uw vraag?

De heer André du Bus de Warnaffe (in het Frans).- *Ik reageer op het antwoord van de minister.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Het beheerscontract geeft de MIVB de mogelijkheid om haar tarieven met 3% te verhogen. De tarieven worden elk jaar aangepast. Dit jaar zal de verhoging minder dan 3% bedragen en enkel de*

l'accent sur les tickets uniques.

Normalement, deux mois sont gratuits pour la personne qui prend un abonnement annuel. Ce ne sera plus qu'un mois et demi, mais c'est tout de même encore très intéressant.

De Lijn et les TEC ont décidé des augmentations beaucoup plus importantes que la STIB.

QUESTION D'ACTUALITÉ DE M. VINCENT DE WOLF

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 PROPRIÉTÉ PUBLIQUE ET DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT,

concernant "l'installation du futur 'groupe des sages' chargé de mener une réflexion sur l'organisation institutionnelle de la Région bruxelloise"

QUESTION D'ACTUALITÉ JOINTE DE MME ANNEMIE MAES,

concernant "l'installation du 'groupe des sages'"

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

M. Vincent De Wolf.- Monsieur le ministre-président, Saint-Nicolas approche, mais vous ne trouverez rien dans votre cheminée, parce que vous n'avez pas été sage. En effet, vous êtes arrivé en retard.

Cela étant, la technique du comité des sages n'est pas idiote, et j'y souscris. Il s'agit de travailler en deux temps. D'abord, des non-politiques réfléchissent, puis, les politiques interviennent, parce que le sujet est délicat. En effet, des thèmes comme les zones de police, les frontières communales ou les compétences communales seront abordés.

abonnementen betreffen.

Normaal gezien krijgt een houder van een jaarabonnement twee maanden gratis, nu slechts anderhalve maand. Toch blijft het jaarabonnement interessant.

De prijsstijgingen bij De Lijn en de TEC zijn veel hoger.

DRINGENDE VRAAG VAN DE HEER VINCENT DE WOLF

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

betreffende "de installatie van de toekomstige 'raad der wijzen' die ermee belast is zich te buigen over de institutionele organisatie van het Brussels Gewest".

TOEGEVOEGDE DRINGENDE VRAAG VAN MEVROUW ANNEMIE MAES,

betreffende "de installatie van de 'raad der wijzen'".

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

De heer Vincent De Wolf (in het Frans).- *De techniek van de raad der wijzen lijkt mij een goed idee. Er is afgesproken dat de bezinning in twee fasen zal verlopen. Eerst zullen niet-politici zich over de gevoelige kwesties van de politiezones, de gemeentegrenzen en de gemeentebevoegdheden buigen, voordat politici een beslissing nemen.*

Wanneer ik de samenstelling van die raad bekijk, stel ik evenwel vast dat behalve een wetenschappelijk medewerker van de ULB, alle andere leden politici zijn: een voormalig secretaris van de PS-fractie, een voormalig parlementslid en schepen, een voormalige kabinetschef, enzovoort. Dat was de afspraak niet! Dit is een klucht!

Or, lorsque je vois la composition de ce comité, je constate qu'à l'exception du collaborateur scientifique de l'ULB, Nicolas Lagasse, que notre groupe a délégué, tous les autres sont des politiques : M. Yernault, ancien secrétaire politique du groupe PS ; M. Drouart, ancien député et ex-échevin ; il y a aussi un ancien directeur de cabinet, etc. Ce n'est pas comme cela que le jeu fonctionne ! Lorsque l'on crée un groupe des sages, il doit s'agir de sages ! Comme, aujourd'hui, les politiques ne sont plus sages et que tout est délégué à la société civile, vous auriez dû uniquement désigner des personnes réputées pour leurs connaissances en droit public et en droit administratif. J'aimerais bien vous entendre à cet égard, car cela ressemble un peu à une pantalonnade.

J'aurais également voulu savoir quel sera le calendrier des travaux de ce comité. Nous avons essayé de joindre votre cabinet pour obtenir une réponse, mais sans succès. Quel va être l'objet exact du débat ? Comptez-vous collaborer avec les autorités locales ? Qu'en est-il de la conférence des bourgmestres ? Avez-vous programmé un calendrier ? Quand reviendrez-vous devant le parlement muni du résultat de ces travaux ?

Mme la présidente.- La parole est à Mme Maes pour sa question d'actualité jointe.

Mme Annemie Maes (en néerlandais).- *Quelle sera la composition du groupe des sages durant la deuxième phase ? Quel sera le calendrier ?*

J'ai compris que le groupe des sages se pencherait aussi sur le débat sur les tâches essentielles et sur les zones de police. Va-t-il aussi pouvoir s'exprimer sur la "défusion" de la zone de police Bruxelles-Ville/Ixelles ?

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

M. Charles Picqué, ministre-président.- La première question était relative au niveau de sagesse des membres de ce groupe de travail. Vous pouvez me faire confiance, je suis attentif au degré de sagesse de ceux qui seront dans ce groupe. Nous étions sages au gouvernement de proposer

Wat is het tijdschema van de werkzaamheden van die raad? Welke thema's zullen er precies worden besproken? Zult u samenwerken met de plaatselijke overheden? Wanneer zult u aan het parlement de resultaten van die werkzaamheden voorleggen?

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord voor haar toegevoegde dringende vraag.

Mevrouw Annemie Maes.- Ik sluit mij aan bij de vragen van collega De Wolf. Welke zal de samenstelling van die raad der wijzen zijn in de tweede fase? Welk tijdschema zal er worden gevuld?

Men spreekt over een defusie van de politiezone Brussel-Stad/Elsene. Ik heb begrepen dat de raad der wijzen zich ook over het kerntakendebat en de politiezones zal buigen. Zal hij zich kunnen uitspreken over de defusie nog voor die er daadwerkelijk komt?

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

De heer Charles Picqué, minister-president (in het Frans).- *U kunt erop vertrouwen dat de leden van deze werkgroep voldoende wijs zullen zijn. Ze zullen in elk geval geen deel uitmaken van het parlement, de regering of een gemeentebestuur. Dat zou paradoxaal zijn!*

que les membres de ce groupe n'appartiennent pas à un exécutif, ne soient pas parlementaires et n'appartiennent pas non plus à un exécutif communal. C'eût été pour le moins paradoxal !

Je vous laisse le soin de définir la notion de "sage". Vous serez peut-être plus habile que moi pour trouver cette définition. Ces personnes doivent avoir une certaine connaissance de la problématique en question et de la problématique politique.

Trouver des personnes qui exercent encore une activité politique, sans pour autant exercer un mandat, me semble être une bonne chose. Sinon, ce serait un groupe d'experts académiques. Ces derniers trouveront plutôt leur place dans les auditions qui seront organisées par le groupe des sages. Ce groupe nous remettra un rapport pour juin 2010. Cela représente six mois de travail.

La deuxième question porte sur la liste des auditions, qui regroupe les experts académiques, des institutions diverses pouvant apporter une logistique pour les données, notamment l'Institut de statistiques, Bruxelles-Mobilité, et toute une série d'organes qui donneront à ce groupe de travail des informations et de la documentation pour éclairer sa réflexion.

Seront entendues la Conférence des bourgmestres, l'Association de la Ville et des communes, etc. Ce sera à la Conférence des bourgmestres de définir son mode de représentation dans ces auditions. Des représentants d'autres villes seront également entendus, pouvant faire valoir auprès des sages leur expérience dans ce domaine.

La liste des thèmes à aborder est laissée à l'appréciation de ce groupe. Néanmoins, lorsque j'introduirai les travaux, je ne manquerai pas de leur rappeler la nécessité d'être assez exhaustif.

Tout ce qui, à un moment donné, participe à la gouvernance de Bruxelles devrait être abordé. Les thèmes seront assez vastes, et nous n'allons pas rester uniquement dans le cadre des relations entre communes et Région.

Peut-on imaginer une gouvernance bruxelloise convenable sans aborder la question de l'organisation policière ? Je pense que non. Les intercommunales - et leur rôle - doivent-elles être

De definitie van 'wijs' laat ik aan u over. Deze mensen zullen in elk geval voldoende op de hoogte moeten zijn van de problematiek en de politieke gevoeligheden ervan.

Best zouden het mensen zijn die politiek actief zijn, zonder een mandaat te bekleden. Anders krijgen we een groep met academische experts. Die komen aan het woord in de hoorzittingen die de raad der wijzen zal organiseren. De raad zal verslag uitbrengen tegen juni 2010.

Naast de hoorzittingen met academici komen er ook met het NIS, Mobiel Brussel en andere organisaties die voor de nodige cijfers en documentatie zullen zorgen.

Voorts zal de raad de Conferentie van burgemeesters en de Vereniging van de Stad en de Gemeenten horen. De Conferentie van burgemeesters moet zelf bepalen wie ze naar de hoorzittingen zal sturen. Ook vertegenwoordigers van andere steden zullen gehoord worden.

De raad zal zelf bepalen welke thema's ze zal behandelen, maar ik zal erop aandringen dat ze de zaak voldoende breed bekijkt.

Alle thema's die met het bestuur van Brussel te maken hebben, moeten aan bod komen, dus niet alleen de betrekkingen tussen de gemeenten en het gewest, maar ook de organisatie van de politie en de rol van de intercommunales.

Het probleem van de politie mag geen taboe zijn. Wij moeten een manier vinden om het buurtwerk te combineren met acties op gewestelijk niveau. Ik weet niet of wij daarvoor de zones moeten defusioneren, maar wij moeten daarover nadenken. Bovendien zal een defusie op zich niet volstaan.

Het is in de raad der wijzen dat wij al die hypotheses moeten onderzoeken en de beste manier moeten vinden om de veiligheid in Brussel te waarborgen.

(verder in het Nederlands)

Er mogen geen taboes zijn in dit debat. We zullen op twee niveaus aan veiligheid moeten werken. Ik ben van plan om een aantal problemen voor te leggen aan de raad der wijzen. We zullen zien welke werkwijze die zal hanteren. Ik hoop dat ik hiermee uw vragen heb beantwoord.

évoquées dans ce groupe ? Je pense que oui. Mais à nouveau, ce sont des suggestions.

Je me suis déjà exprimé quant au problème de la police. Ce ne peut être un sujet tabou. Nous devons trouver une manière de concilier l'action de proximité et une action développée à l'échelle régionale. Est-ce que cela veut dire qu'il faut défusionner ? Je n'en sais rien. Il faut y réfléchir, même si, en ce qui me concerne, je ne peux pas imaginer qu'on ne fasse que défusionner.

C'est au sein du groupe de sages qu'il faut pouvoir aborder toutes les hypothèses, mais je pense qu'il serait sage, pour les sages, de réfléchir à la meilleure manière d'assurer la sécurité à Bruxelles.

(poursuivant en néerlandais)

Il ne peut y avoir de tabous dans ce débat. Nous devrons travailler à deux niveaux à la sécurité. Je soumettrai plusieurs problèmes au groupe des sages. Nous verrons quelle sera la méthode de travail retenue.

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

M. Vincent De Wolf.- Je déplore que le travail soit mené essentiellement par le comité des sages ainsi composé.

M. Charles Picqué, ministre-président.- Après que les sages auront remis leur rapport et que le parlement en aura pris connaissance, un groupe plus politique sera créé, où seront représentés les différents partis.

M. Vincent De Wolf.- L'essentiel du travail, y compris les auditions, sera donc mené par le comité des sages, sans les représentants politiques. En d'autres termes, ces derniers découvriront, simultanément avec le parlement, les résultats du travail des sages enrichi des auditions.

Vu la nature du débat, l'opposition y sera associée, et je vous en remercie. Toutefois, il serait bon que la règle d'Hondt fût appliquée en l'occurrence.

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

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

De heer Vincent De Wolf (in het Frans).- *Ik betreur dat de raad der wijzen in die samenstelling het grootste deel van het werk zal doen.*

De heer Charles Picqué, minister-president (in het Frans).- *Nadat de wijzen hun rapport hebben ingediend en het parlement ervan in kennis hebben gesteld, komt er een politieke werkgroep, waarin alle partijen vertegenwoordigd zullen zijn.*

De heer Vincent De Wolf (in het Frans).- *Het grootste werk, ook de hoorzittingen, wordt uitgevoerd door de raad der wijzen. De politieke vertegenwoordigers zullen de resultaten gelijktijdig met het parlement te horen krijgen.*

Het is goed dat u de oppositie bij het debat zult betrekken. Ik stel voor om de methode D'Hondt te volgen.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mme Annemie Maes (en néerlandais).- *Une éventuelle "défusion" de la zone de police Bruxelles-Ville/Ixelles pourrait-elle intervenir après les réflexions du groupe des sages, soit pas avant les six premiers mois ?*

M. Charles Picqué, ministre-président (en néerlandais).- *Il ne me semble pas opportun de préjuger des travaux des deux groupes de travail et de procéder à cette scission sans disposer d'une vision d'avenir globale.*

QUESTION D'ACTUALITÉ DE MME DANIELLE CARON

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 PROPRIÉTÉ PUBLIQUE ET DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT,

concernant "les incidents survenus à Anderlecht le 20 novembre dernier et les mesures de prévention envisagées sur le terrain"

QUESTION D'ACTUALITÉ JOINTE DE M. VINCENT LURQUIN,

concernant "les incidents survenus le 20 novembre dernier à Anderlecht à la suite d'actes de violence rapportés à la prison de Forest et les actions de concertation envisagées pour répondre à de tels événements"

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

Mme Danielle Caron.- Je souhaiterais évoquer les incidents qui se sont déroulés vendredi dernier à Anderlecht. Nous nous demandons quelle attitude adopter face à un tel phénomène, qui peut être facilité par les nouvelles technologies. Je ne me prononcerai pas sur les événements qui ont eu lieu à Forest, mais il se trouve que certaines réflexions d'agents de quartier nous incitent à nous interroger

Mevrouw Annemie Maes.- Mogen wij ervan uitgaan dat een eventuele defusie van de politiezone Brussel-Hoofdstad -Elsene pas na de denkoefening van de raad der wijzen zal plaatsvinden en dat die defusie dus niet voor de eerste zes maanden zal zijn?

De heer Charles Picqué, minister-president.- Het lijkt mij inderdaad niet raadzaam om op de werkzaamheden van de twee werkgroepen vooruit te lopen en tot de defusie van een politiezone over te gaan zonder een globale toekomstvisie voor ogen te hebben.

DRINGENDE VRAAG VAN MEVROUW DANIELLE CARON

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

betreffende "de rellen in Anderlecht op 20 november en de beoogde preventiemaatregelen op het terrein".

TOEGEVOEGDE DRINGENDE VRAAG VAN DE HEER VINCENT LURQUIN,

betreffende "de rellen in Anderlecht op 20 november na geweldplegingen in de gevangenis van Vorst en het beoogd overleg om daar een oplossing voor te vinden".

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Caron heeft het woord.

Mevrouw Danielle Caron (in het Frans).- *Vorige vrijdag hebben er opnieuw rellen plaatsgehad in Anderlecht. Door de nieuwe technologieën hebben de rellen een andere dimensie gekregen. De kloof tussen de jongeren en de ordediensten wordt alsmaar groter. Heel wat wijkagenten vrezen voor hun leven en hebben het gevoel dat zij in een oorlog zijn beland. Wat gebeurt er precies? Wat zijn de*

sur les causes de l'élargissement croissant du fossé entre les jeunes et les forces de l'ordre. Que se passe-t-il exactement ? Nombre d'agents de quartier craignent pour leur vie et ont l'impression que c'est la guerre.

Je sais que tous les acteurs de terrain se félicitent de l'excellente collaboration entre les forces de l'ordre et les fonctionnaires. Néanmoins, ne conviendrait-il pas de prévoir une formation supplémentaire pour les éducateurs et les policiers, afin de les rassurer ? Ne faudrait-il pas renforcer les connexions entre les zones de police ?

Vous aviez aussi mentionné une étude sociologique sur les jeunes arrêtés en mai 2009. Qu'en est-il exactement ? Des réponses ont-elles été apportées par cette étude ?

Enfin, ce phénomène semble récurrent. Des émeutes ont eu lieu en mai 2009, puis encore durant l'été, et maintenant au mois de novembre. Comment allez-vous y réagir ?

Mme la présidente.- La parole est à M. Lurquin pour sa question d'actualité jointe.

M. Vincent Lurquin.- Ma question porte plus précisément sur les événements qui se sont déroulés à la prison de Forest les 22 septembre et 30 octobre. Ils nous ont été dévoilés il y a peu par la commission de surveillance de Forest Berkendael.

La question de Mme Caron porte malheureusement sur la première réponse que l'on a vis-à-vis de ces événements : une réponse violente et nécessitant des deux côtés une réaction forte en termes de sanction. Cependant, ne faudrait-il pas mener une réflexion plus large ? Certes, je sais que vous l'aurez dans le cadre de la réorganisation de la police que vous venez d'évoquer. Mais, indépendamment des sanctions, il me semble nécessaire d'obtenir une information claire - tout manque d'information générant de la rumeur - et de prévoir une formation spécifique. Au niveau de nos compétences régionales, il me semble extrêmement important de relancer d'urgence des formations.

Sans doute serait-il également utile d'interpeller le niveau fédéral. N'est-il pas temps, tout en respectant bien sûr le droit de grève des gardiens

exacte oorzaken?

De veldwerkers zijn tevreden over de samenwerking tussen de ordediensten en de ambtenaren. Moet er echter geen bijkomende opleiding voor straatwerkers en politieagenten worden georganiseerd? Moet de samenwerking tussen de politiezones niet worden versterkt?

U hebt verwezen naar een sociologische studie over de jongeren die in mei 2009 werden gearresteerd. Wat zijn de resultaten? Biedt die studie een aantal antwoorden?

Het lijkt om een terugkerend fenomeen te gaan. Er zijn rellen geweest in mei 2009, nadat in de zomer en nu in november. Wat zult u doen om nieuwe rellen te voorkomen?

Mevrouw de voorzitter.- De heer Lurquin heeft het woord voor zijn toegevoegde dringende vraag.

De heer Vincent Lurquin (in het Frans).- *Mijn vraag slaat op de gebeurtenissen in de gevangenis van Vorst op 22 september en 30 oktober.*

Mevrouw Caron vraagt om een krachtdadig optreden en strenge straffen. Moeten wij echter niet op een ruimere manier nadenken over dit probleem? Naast sancties moeten we zorgen voor duidelijke informatie om een geruchtenmolen te vermijden. Daarnaast zijn opleidingen dringend nodig en dat is een gewestbevoegdheid.

U moet de federale overheid vragen om een minimale dienstverlening op te leggen. Dit brengt het stakingsrecht van de cipiers niet in het gedrang. Enkel in Albanië bestaat er geen minimumdienstverlening. Het is onaanvaardbaar dat politieagenten twee gevangenen het ziekenhuis inslaan en anderen vernederen.

Iedereen is het daarover eens en neemt zijn verantwoordelijkheid: het parket opent een onderzoek, het Centrum voor Gelijkheid van Kansen en Racismebestrijding stelt zich burgerlijke partij en de bevoegde minister vat het Comité P. Het parlement moet meer afstand nemen en

de prison, d'avoir un service minimum ? Comme vous le savez sans doute en tant que ministre-président, au Conseil de l'Europe, il n'y a que l'Albanie qui ne dispose pas d'un service minimum dans les prisons.

Cela me paraît inconcevable et intolérable que deux prisonniers soient transportés à l'hôpital à la suite des actions des policiers. Il est intolérable de voir ces images que nous pensions ne jamais voir tournées en Belgique : des images de personnes dénudées, agenouillées et forcées de proférer des insultes à l'encontre de leur propre religion et de leur famille.

Tout le monde est unanimement d'accord sur le caractère inconcevable de ces actes. Chacun prend ses responsabilités : le Parquet a ouvert une instruction, le Centre pour l'égalité des chances s'est constitué partie civile et le ministre compétent a saisi le Comité P. Notre assemblée doit, quant à elle, faire preuve de recul et de réflexion. En termes de formation, comment pourrions-nous résoudre ces problèmes ? En effet, il est certain que ces jeunes et ces policiers se rencontreront de nouveau, demain, dans les rues de Bruxelles.

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

M. Charles Picqué, ministre-président.- Je répondrai en rafale. La première chose que je voudrais mettre en avant est une folie : celle d'envoyer systématiquement les polices locales dans les prisons chaque fois qu'il y a un mouvement de grève. Pouvez-vous imaginer le fait que les agents qui ont arrêté les délinquants se trouvent à un moment donné être ceux qui doivent assurer la détention de ceux-ci ?

On me rapporte certains affrontements entre prisonniers et policiers causés par cette confrontation. Je ne dis pas que, dans certaines circonstances exceptionnelles, on ne doive pas faire appel à la police, mais ce n'est pas le rôle de cette dernière de travailler dans les prisons.

L'Etat fédéral peut s'organiser comme il veut, mais j'en ai assez de cette situation que je connais bien, puisque j'habite à proximité de la prison. L'Etat fédéral doit prendre ses responsabilités et constituer au moins sa propre réserve d'agents en prévision de ce genre d'événement afin que l'on

nadenken over hoe we de opleiding kunnen verbeteren. Een ding is zeker: binnenkort komen die jongeren en die politieagenten elkaar weer tegen in de straten van Brussel.

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

De heer Charles Picqué, minister-president (in het Frans).- *Het is een waanzinnig idee om bij elke staking van de cipiers de lokale politie naar de gevangenissen te sturen. Dit zijn net de mensen die de gevangenen gearresteerd hebben. Uiteraard veroorzaakt zoets spanningen. In uitzonderlijke gevallen kunnen we een beroep doen op de politie, maar gevangenen bewaken is niet hun taak.*

De federale overheid moet haar verantwoordelijkheid nemen en minstens zelf een reserve van agenten aanleggen die ingezet kunnen worden in plaats van de lokale politie.

Wat gebeurd is, is onaanvaardbaar. We moeten ons echter voorzichtig uitdrukken.

Er is fysiek geweld gebruikt en dat zal worden bestraft, maar we moeten voorzichtig zijn met geruchten! Ik weet niet wie er belang bij heeft om verwarring te zaaien en spanningen te creëren. Er zijn drie onderzoeken aan de gang: een gerechtelijk onderzoek, een tuchtonderzoek en een onderzoek

cesse de solliciter la police locale, dont cela n'est pas la mission d'assurer la détention.

Deuxièmement, d'après le rapport qui m'a été fait des actes posés, ces actes sont inacceptables. Cependant, j'attire votre attention sur la prudence à observer quant aux mots utilisés.

Lorsqu'un avocat rapporte le témoignage d'un prévenu qui affirme lui-même quelque chose qui lui a été rapporté, il faut être très prudent. Il y a eu des actes physiques qui feront l'objet de sanctions indispensables, mais attention aux rumeurs ! J'ignore qui a ainsi intérêt à semer le trouble dans l'opinion publique pour créer les tensions que vous savez. Trois enquêtes sont en cours, la première est judiciaire, la seconde est disciplinaire et la troisième est menée par le Comité P. Je pense donc que le travail est en train de se faire.

Nous disposons avec l'École régionale et intercommunale de police (ERIP) d'un instrument de formation. Pour l'étude des phénomènes, nous sommes bloqués, parce que ce travail doit se faire avec le gouverneur. Nous ne serons cependant plus bloqués très longtemps, parce que j'en ai moi-même assez. J'ai donc résolu de ne pas attendre que l'on nomme un gouverneur ; j'entends travailler dès maintenant avec le vice-gouverneur pour pouvoir appréhender un peu mieux un certain nombre de phénomènes.

Nous avons repris la méthodologie de travail qui avait été imaginée avec l'ancien gouverneur, et nous allons l'actualiser dans nos rapports avec le vice-gouverneur. Comme vous l'avez dit, nous devons réfléchir sans tabous à l'organisation policière. Mais ce n'est pas ici que nous épuiserons ce débat.

QUESTION D'ACTUALITÉ DE M. ALAIN HUTCHINSON

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 PROPRIÉTÉ PUBLIQUE ET DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT,

door het comité P. Het nodige wordt dus gedaan.

Voor de opleidingen beschikken wij over de Gewestelijke en Intercommunale Politieschool (GIP). Normaal gezien moet dit fenomeen samen met de gouverneur bestudeerd worden, maar ik wil geen tijd verliezen en heb daarom beslist om niet op de aanstelling van de gouverneur te wachten en samen te werken met de vicegouverneur. Wij zullen de werkmethode die door de vorige gouverneur werd uitgewerkt actualiseren.

Wij moeten zonder taboes nadenken over de organisatie van de politie, maar dat debat zal niet hier plaatsvinden.

DRINGENDE VRAAG VAN DE HEER ALAIN HUTCHINSON

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

concernant "la position du ministre-président concernant les négociations communautaires à venir".

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

M. Alain Hutchinson.- Ni vous, ni moi, ni beaucoup d'entre nous ici n'avons fait du communautaire un cheval de bataille ou une machine politique au cours de nos plus ou moins longues carrières. Ceci étant, nous sommes en Belgique, et nous sommes repartis dans une tourmente communautaire qui s'est accélérée suite au départ de M. Van Rompuy, et en raison de l'étroitesse du délai octroyé par la dernière procédure entamée par le parlement germanophone. Il court pour l'instant, avant l'examen du projet de loi flamand au parlement national.

La rumeur circule ici pour savoir si le parlement bruxellois doit entamer une procédure similaire. La pression est cependant forte de la part de nos concitoyens, qui en ont assez de ce genre de débats et sont inquiets quant au chaos qui pourrait suivre une non-décision en cette matière.

M. le ministre-président, nous connaissons le talent avec lequel vous avez, depuis des années, été le chantre de l'équilibre et du respect entre communautés pour faire fonctionner la Région bruxelloise. Que pensez-vous de l'évolution de cette situation ?

Par ailleurs, comment appréhendez-vous la perspective d'un débat ici et d'un vote éventuel sur une procédure similaire par le parlement bruxellois ? Dans le brouhaha général qui règne pour l'instant, un modus operandi a été mis en place. Qu'en pense le premier des Bruxellois ?

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

M. Charles Picqué, ministre-président.- Je souhaitais m'exprimer sur ce sujet. Je vais profiter de l'occasion de cette question d'actualité pour le faire en termes précis, ce débat étant délicat. Il faut parier sur une négociation équilibrée et sur une solution négociée pour éviter un conflit grave. Soyons contents de ce qu'une méthode de travail

betreffende "het standpunt van de minister-president met betrekking tot de komende institutionele hervormingen".

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

De heer Alain Hutchinson (in het Frans).- *België is in een communautaire stroomversnelling terechtgekomen sinds het vertrek van de heer Van Rompuy naar Europa en de alarmbelprocedure die het parlement van de Duitstalige Gemeenschap heeft ingezet.*

In de wandelgangen wordt gediscussieerd over de vraag of ook het Brussel parlement een soortgelijke procedure moet inzetten. De druk van onze medeburgers is groot. Zij hebben genoeg van dit soort debatten en zijn ongerust over de chaos die zou kunnen ontstaan als er geen beslissing in dit dossier wordt genomen.

Mijnheer de minister-president, de voorbije jaren hebt u het evenwicht tussen de gemeenschappen in Brussel weten te bewaren. Wat denkt u over de evolutie in dit dossier?

Wat denkt u over een debat in dit halfronde en de eventuele goedkeuring van een dergelijke procedure in het Brussels parlement? Momenteel is er een werkmethode uitgewerkt. Wat is uw standpunt daarover?

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

De heer Charles Picqué, minister-president (in het Frans).- *Dit is een gevoelig onderwerp. Een onderhandelde oplossing is de enige manier om een ernstig conflict te vermijden. Het verheugt mij dan ook dat er een werkmethode is uitgewerkt.*

Een belangenconflict inroepen is nutteloos en zal

se dégage. Agiter la perspective d'une procédure de conflit d'intérêt aujourd'hui est inutile.

Si, dans trois ou quatre mois, aucune solution ne devait avoir été trouvée, il faudrait sans doute, et uniquement de manière unanime, surseoir à la recherche de cette solution. Ce n'est pas un conflit d'intérêt qui arrangerait quoi que ce soit. Selon une formule que j'ai déjà utilisée, en voulant éteindre provisoirement le feu à la maison Belgique, on mettrait le feu à la maison bruxelloise. Le résultat serait qu'on aurait mis le feu partout. Et il s'en trouverait certains pour proclamer que les Bruxellois auraient encore amplifié les tensions.

Cela fournirait d'ailleurs un prétexte à ceux qui n'ont pas de scrupules à éventuellement imposer la loi du nombre au fédéral, puisque les Bruxellois francophones l'auraient fait aussi. Plutôt qu'un nouveau délai de négociations, on obtiendrait exactement l'effet inverse, soit une crise communautaire immédiate à la veille de la présidence belge et le risque d'un passage en force au niveau fédéral après des mois de paralysie institutionnelle. Je n'ose imaginer ce que cela donnerait pour l'équilibre et la stabilité du pays.

Je ne suis pas favorable à la perspective d'un conflit d'intérêt, certainement pas dans les circonstances actuelles. La seule hypothèse qui permettrait d'envisager cette procédure serait à mes yeux qu'une demande en ce sens soit faite par le gouvernement fédéral ou par tous les partis démocratiques, afin qu'on se donne un nouveau délai pour pouvoir aboutir à une solution négociée. Nous n'en sommes pas là. Je souhaite que la négociation qui s'amorce aboutisse à un compromis dans la tradition du dialogue qui nous a souvent sauvés, et qui est un peu la marque de fabrique de la Région.

INTERPELLATIONS

Poursuite du débat

Mme la présidente.- L'ordre du jour appelle la poursuite du débat sur les interpellations développées précédemment.

La parole est à M. Vanraes.

niets oplossen. Integendeel, een dergelijke procedure zou de spanningen alleen maar vergroten. Wij moeten vermijden dat wij ervan worden beschuldigd olie op het vuur te hebben gegooid en dat wij diegenen in de kaart spelen die niet zouden aarzelen om op federaal niveau de wet van het aantal toe te passen onder het voorwendsel dat de Franstalige Brusselaars dit ook hebben gedaan.

In plaats van een nieuwe onderhandelingstermijn zouden wij het omgekeerde effect veroorzaken, namelijk een onmiddellijke communautaire crisis aan de vooravond van het Belgisch voorzitterschap van de Europese Unie. Ik kan mij niet inbeelden dat dit goed is voor het evenwicht en de stabiliteit van het land.

Ik ben dus geen voorstander van een belangenconflict, zeker niet in de huidige omstandigheden. Een dergelijke procedure zou enkel kunnen worden overwogen als de onderhandelingen mislukken en als er een vraag in die zin komt van de federale regering of van alle democratische partijen om ons een nieuwe termijn te geven om tot een onderhandelde oplossing te komen. Zover zijn wij echter nog niet. Ik hoop dat de onderhandelingen tot een compromis zullen leiden in de traditie van de dialoog die het handelsmerk van ons gewest is.

INTERPELLATIES

Voortzetting van de bespreking

Mevrouw de voorzitter.- Aan de orde is de voortzetting van de bespreking van de interpellaties.

De heer Vanraes heeft het woord.

M. Jean-Luc Vanraes, ministre (en néerlandais). – *Je constate l'existence d'un quasi consensus sur cette question, mais n'oublions pas que la tarification intelligente au kilomètre ne peut que partiellement résoudre le problème général de l'engorgement routier.*

Nous devons opérer dans un cadre plus large et, à cet égard, le gouvernement entend bien améliorer les transports en commun.

Par ailleurs, il n'est pas juste d'opposer tarification intelligente au kilomètre et péage urbain. Si j'ai bien compris, Groen! souhaite l'introduction de la tarification intelligente au kilomètre et entend utiliser le péage urbain comme moyen de pression en cas d'échec de cette mesure.

Je vais évoquer les aspects fiscaux de ce sujet. Les implications en matière d'environnement et de mobilité relèvent des compétences des autres membres du gouvernement.

Mon prédécesseur a pu prendre connaissance du système allemand de la firme Satellic Traffic Management. Ce système est opérationnel sur 21.000 kilomètres en Allemagne et permet de taxer le transport de marchandises.

En principe, une tarification au kilomètre pour les camions ne peut être mise en place que moyennant un consensus et un accord de coopération entre les trois Régions, et idéalement, de concert avec les pays limitrophes. Il est clair qu'il est urgent de réglementer en la matière, parce qu'il n'est pas évident de trouver des solutions alternatives.

(poursuivant en français)

Pour en revenir aux propos de Mme P'tito, il existe des solutions de rechange, telles que le train. Selon une étude, il apparaît que la vitesse de croisière d'un train de marchandises s'élève à 16 km/h. Il n'est donc pas concurrentiel avec le transport routier.

Le cas échéant, le pouvoir fédéral a aussi son rôle à jouer, notamment pour sauvegarder la déductibilité du nouveau mode de taxation en matière d'impôt des sociétés. Ainsi, pour répondre à M. De Wolf, il est parfaitement normal de pouvoir déduire les taxes qui sont payées dans le cadre de l'exécution de certaines tâches.

De heer Jean-Luc Vanraes, minister. – Op basis van wat ik vanochtend heb gehoord, besluit ik dat er vrijwel een consensus bestaat over dit onderwerp. We mogen echter niet uit het oog verliezen dat de slimme kilometerheffing slechts gedeeltelijk een antwoord kan bieden op het algemene probleem van de verkeersoverlast.

We moeten dat ruimere kader goed voor ogen houden, en in dit verband hecht de regering veel belang aan de maatregelen om het openbaar vervoer te verbeteren. Ik verwijst naar de studie over de uitbreiding van het metronet. Mevrouw Roex, het is niet omdat ik minister ben geworden dat ik plots geen mening meer heb. In een democratie mag men die gelukkig ook uiten.

Overigens is het niet terecht om de slimme kilometerheffing tegenover de stadstol te plaatsen. Met een slimme kilometerheffing kunnen we wellicht het doel bereiken dat ons ook met een stadstol voor ogen stond. Het is bijvoorbeeld mogelijk om een hogere belasting te heffen in stadsdelen waar het dringend nodig is om het verkeer terug te dringen. Groen! wil graag dat de slimme kilometerheffing er komt en ziet de stadstol als een manier om druk uit te oefenen mocht dit mislukken, als ik het goed heb begrepen.

Ik zal de fiscale aspecten van dit onderwerp bespreken. De implicaties voor milieu en mobiliteit vallen onder de bevoegdheid van andere regeringsleden.

Mijn voorganger heeft al kunnen kennismaken met het systeem waarvan sprake. Een Duitse firma, Satellic Traffic Management, bood hem een busrit aan om te tonen hoe de technologie werkt. In Duitsland is dit systeem operationeel op 21.000 kilometer wege en wordt het gebruikt om het vrachtvervoer te beladen. Het ging om een louter informatieve test, maar niettemin kunnen we een aantal conclusies trekken.

Rekeningrijden voor vrachtwagens kan in principe alleen worden ingevoerd op basis van een consensus en via een samenwerkingsakkoord tussen de drie gewesten. Het liefst sluiten ook de buurlanden zich hierbij aan. Het is ook duidelijk dat een regeling hoogdringend wordt, omdat het niet vanzelfsprekend is om alternatieven te vinden.

(verder in het Frans)

Pour rappel, depuis la réforme de l'impôt des sociétés en 2004, seuls les anciens impôts fédéraux repris dans la loi spéciale de financement sont encore déductibles. Les taxes régionales autonomes ne le sont plus. Nous devrons nécessairement en discuter avec le niveau fédéral.

Le gouvernement bruxellois précédent était également d'avis qu'une coopération et une concertation avec les autres Régions était la voie à suivre. Ainsi a-t-il exprimé le 14 mai dernier le souhait de coopérer avec les autres Régions :

- en vue de l'introduction d'une tarification routière pour les poids lourds en remplacement de l'eurovignette ;
- en vue d'une réforme de la taxe de circulation et de la taxe de mise en circulation pour les véhicules légers, y compris les voitures de leasing.

(poursuivant en néerlandais)

La même décision du gouvernement prévoyait que de telles réformes fiscales doivent mener à une fiscalité automobile favorisant les performances environnementales des véhicules et doivent tenir compte des aspects sociaux. Enfin, l'instauration effective de ces réformes doit se faire sous réserve de transports publics adéquats.

On peut difficilement taxer la circulation automobile sans proposer d'alternative à la voiture. C'est pourquoi je défends le principe de taxes indirectes, qui encouragent financièrement les usagers des transports publics.

(poursuivant en français)

Un dernier point d'intérêt du gouvernement de l'époque portait sur le fait que la modification des critères de localisation, qui attribuent aujourd'hui les recettes fiscales selon l'endroit où le véhicule est immatriculé, devait garantir une répartition des recettes entre Régions qui corresponde à la réalité socio-économique du pays et au poids de la Région bruxelloise.

Souvenons-nous des discussions autour de l'eurovignette, où la question avait été posée de la part qui revenait à la Région bruxelloise, compte tenu de l'exiguïté de son réseau routier. Nous avions finalement obtenu une part de 8%. Bien entendu, le débat sur la clé de répartition devra

Mevrouw P'tito, er bestaan alternatieven, zoals de trein. Volgens een studie is de kruissnelheid van een goederentrein echter te laag om te kunnen concurreren met het wegvervoer.

De federale overheid kan een rol spelen door de kilometerheffing aftrekbaar te maken van de vennootschapsbelasting. Mijnheer De Wolf, het is perfect normaal om heffingen in te brengen die betaald worden om bepaalde taken te kunnen uitvoeren.

Sinds de hervorming van de vennootschapsbelasting in 2004, zijn enkel de oude federale belastingen uit de bijzondere financieringswet nog aftrekbaar en de autonome gewestbelastingen niet meer. Daarvoor is overleg nodig met de federale regering.

De vorige Brusselse regering wilde ook samenwerken met de andere gewesten voor de invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens in plaats van het eurovignet en voor een hervorming van de verkeersbelasting en de belasting op de inverkeersstelling van lichte voertuigen.

(verder in het Nederlands)

In dezelfde regeringsbeslissing stond dat fiscale hervormingen moeten leiden tot een milieuvriendelijke autofiscaliteit, rekening houdend met sociale aspecten. De effectieve invoering van een slimme kilometerheffing kan enkel gebeuren op voorwaarde dat er werk wordt gemaakt van een voldoende performant openbaar vervoer.

Als er geen alternatief voor de wagen is, kan men het autoverkeer moeilijk belasten. Dat is een grondbeginsel in dit debat: de gebruiker moet de keuze hebben. Zelf ben ik voorstander van veel indirecte lasten, opdat gebruikers voor het openbaar vervoer kiezen omdat het financieel interessant wordt.

(verder in het Frans)

Ten slotte wilde de vorige regering ook andere lokalisatiecriteria. Nu worden fiscale opbrengsten immers verdeeld volgens de plaats waar het voertuig ingeschreven is, maar dat moet veranderen zodat Brussel een deel van de opbrengst krijgt dat overeenstemt met haar socio-economische realiteit.

avoir lieu à l'échelon fédéral.

(poursuivant en néerlandais)

Les priorités du précédent gouvernement seront donc également les miennes lors de la concertation avec les autres Régions. Le gouvernement fédéral a annoncé une série d'initiatives, la Région bruxelloise ne sera pas en reste.

Les interpellations de ce jour se basent sur des déclarations parues dans la presse relatives à l'introduction du dispositif de taxation aux Pays-bas. Le Conseil d'État néerlandais estime toutefois que le système ne serait pas tout à fait fiable sur le plan technique. Par ailleurs, il s'agit de répondre à la problématique du respect de la vie privée.

(poursuivant en français)

Quoi qu'il en soit, le dispositif de taxation au kilomètre pourrait, à terme, remplacer - je dis bien "remplacer" - les actuelles taxes de circulation, qui rapportent annuellement à notre Région environ 175 millions d'euros. L'objectif ne consiste pas à taxer plus lourdement, mais autrement, afin de responsabiliser les conducteurs. De plus, ce dispositif de taxation au kilomètre parcouru pourrait également toucher les véhicules qui circulent aujourd'hui gratuitement sur nos routes.

En bref, si l'on souhaite taxer les voitures en fonction de l'utilisation - et non plus en fonction de l'achat et de la possession - la technologie doit non seulement être totalement au point, mais il est nécessaire de trouver un consensus social large et d'offrir suffisamment d'alternatives. Ce point a d'ailleurs été souligné par de nombreux députés.

Je suis donc pour un dispositif intelligent de taxation au kilomètre, sans vignette et sans portiques de péage. Le montant doit dépendre du lieu, du temps et des prestations environnementales du véhicule, sans que l'automobiliste moyen ne paie plus de taxes qu'aujourd'hui. Il me semble que les accises sur l'essence et le diesel doivent dès lors également être rediscutées au niveau fédéral.

(poursuivant en néerlandais)

Nous ne pouvons pas prendre de décisions hâtives,

Bij de discussies over het eurovignet werd gewezen op de beperkte omvang van het Brusselse wegennet. Uiteindelijk had Brussel een aandeel van 8% bedongen. Het debat over deze verdeelsleutel moet evenwel op federaal niveau gevoerd worden.

(verder in het Nederlands)

De aandachtspunten van de vorige regering zullen ook de mijne zijn tijdens het overleg met de andere gewesten. Federaal staatssecretaris Schouppe heeft reeds een aantal initiatieven aangekondigd. Wij zullen niet achterblijven. De heer De Lille zal u daar nader over inlichten.

De interpellations van vandaag zijn gebaseerd op persverklaringen over de kilometerheffing in Nederland. Een dergelijke maatregel brengt uiteraard ook een aantal moeilijkheden mee. Zo is men volgens de Nederlandse Raad van State nog niet zeker dat het systeem technisch optimaal zal functioneren. Daarnaast moet er een antwoord worden geboden op de problematiek van de privacy, zoals ook mevrouw Ampe heeft opgemerkt.

(verder in het Frans)

Op termijn zou de kilometerheffing de verkeersbelastingen, die het gewest ongeveer 175 miljoen euro per jaar opbrengen, kunnen vervangen. Doel is niet méér, maar anders te belasten en de bestuurders te responsabiliseren. De kilometerheffing zou ook de voertuigen moeten treffen die nu gratis over onze wegen rijden.

Als wij in plaats van de aankoop en het bezit, het gebruik willen belasten, moet niet alleen de technologie volledig op punt staan, maar moet er ook een brede maatschappelijke consensus worden gevonden en moeten er voldoende alternatieven worden aangeboden.

Ik ben voorstander van een slimme kilometerheffing zonder vignetten en tolpoorten. De prijs moet afhangen van de plaats, tijd en milieuvriendelijkheid van het voertuig. De gemiddelde automobilist mag zeker niet meer belastingen betalen dan vandaag. Ook over de accijnen op benzine en diesel zal op federaal niveau moeten worden gesproken.

(verder in het Nederlands)

sans tenir compte des autres Régions ou du Benelux. La taxe kilométrique est l'impôt de l'avenir, et, à terme, une réglementation européenne verra le jour.

Je crois avoir compris qu'un consensus règne au sein du parlement sur le principe d'une taxe kilométrique et qu'il revient aux politiques d'organiser la concertation entre les différentes Régions. Cependant, n'oublions pas qu'une série d'initiatives doivent être prises au niveau européen.

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

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État (en néerlandais). *La plupart des partis sont plus ou moins d'accord sur la nécessité d'un dispositif intelligent de taxation kilométrique. Nous avons besoin de toute urgence de nouvelles recettes pour améliorer la qualité de vie, la mobilité et l'accessibilité de notre Région.*

(poursuivant en français)

Dans l'accord de gouvernement, les engagements à ce sujet sont clairs : la charge de la circulation doit diminuer de 20% par rapport à 2001. Cet objectif a d'ailleurs également été repris dans le projet de plan Iris 2. L'une des pistes qui peuvent nous aider à atteindre ce résultat est la tarification à l'usage. Mais il ne suffira pas de "chipoter" ; nous devons développer de nombreux instruments, un mélange entre le bâton et la carotte, afin de pouvoir atteindre cet objectif ambitieux.

(poursuivant en néerlandais)

Le plaidoyer en faveur de la tarification kilométrique n'est pas neuf. Je ne suis donc pas responsable du fait que nous ne disposons pas encore d'études ou de résultats concrets.

Le plan Iris 2 confirme également la nécessité d'établir une tarification kilométrique. Les études préparatoires font apparaître que la tarification est un passage obligé pour atteindre l'objectif de

Ik weet dat mijn antwoord voor sommigen misschien niet zal volstaan. De discussie is echter nog volop aan de gang. We mogen geen overhaaste beslissingen nemen. Het mag niet de bedoeling zijn om enkel in Brussel een systeem in te voeren, zonder rekening te houden met de andere gewesten of de Benelux. De kilometerheffing is de belasting van de toekomst. Op termijn komt er vast een Europees regeling, aangezien de problemen zich in alle lidstaten stellen.

Ik meen te begrijpen dat er in het parlement een consensus is over een kilometerheffing en dat het de taak van de politici is om het overleg tussen de verschillende gewesten te organiseren, maar we mogen niet vergeten dat een aantal initiatieven op Europees niveau moeten plaatsvinden.

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

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris. Het doet ons plezier dat heel wat fracties met hun vragen en interpellaties aantonen dat ze zich om het mobiliteitsprobleem in Brussel bekommeren. Ze zijn het er min of meer over eens dat er maatregelen als een slimme kilometerheffing nodig zijn.

Die "sense of urgency" is gerechtvaardigd. We merken immers dagelijks hoe het verkeersprobleem tijdens het laatste decennium steeds erger is geworden. Om Brussel meer leefbaar te maken, de mobiliteit te verbeteren en de stad beter bereikbaar te maken, hebben we nieuwe recepten nodig.

(verder in het Frans)

Het regeerakkoord is duidelijk: de verkeersdruk moet met 20% afnemen tegenover 2001. Dat staat ook in het ontwerp van het Iris 2-plan. Een heffing op het gebruik is een mogelijke oplossing, maar we zullen ook ontradende en stimulerende maatregelen moeten nemen om deze doelstelling te kunnen bereiken.

(verder in het Nederlands)

Het pleidooi voor rekeningrijden is niet nieuw. De vorige Brusselse regering hield er een gelijkaardig standpunt op na. Verscheidene parlementsleden hebben erop gewezen dat we vandaag nog niet over concrete studies of resultaten beschikken. Ik meen daarvoor geen verantwoordelijkheid te dragen.

réduction de 20% de la charge de trafic.

(poursuivant en français)

Étant donné que le gouvernement néerlandais a entrepris des démarches pour instaurer un système de tarification à l'usage, c'est aujourd'hui le moment idéal pour insuffler une nouvelle vie au dialogue interrégional. En tant que secrétaire d'État bruxellois, je veux jouer un rôle de pionnier dans ce domaine.

Plus que les autres Régions, la Région bruxelloise gagnerait à mettre en oeuvre rapidement une redevance kilométrique intelligente. En effet, il ressort de certaines études que les coûts de congestion sont les plus élevés dans les zones urbaines. En outre, les accidents de la route et l'impact sur l'environnement influencent fortement le tissu urbain.

(poursuivant en néerlandais)

J'ai dès lors invité mes collègues flamand et wallon, Mme Crevits et M. Henry, à reprendre les négociations. La concertation avec les autres Régions est cruciale. Idéalement, il faudrait oeuvrer à un système de tarification uniforme sur le territoire des trois Régions, tant pour les camions que pour les voitures.

Je ne veux pas anticiper à propos de l'organisation pratique ou d'une structure de gestion, car nous devons encore nous concerter à ce propos. Mais je tiendrai le parlement au courant de l'évolution du dossier.

(poursuivant en français)

Bien que le système de tarification à l'usage soit de mieux en mieux soutenu sur les plans politique et social, je ressens encore parfois quelques appréhensions injustifiées dans ce débat. "On n'aime que ce qu'on connaît", comme le dit l'adage.

La tarification à l'usage offre de multiples avantages : dans le domaine de la mobilité, sur le plan de la santé, pour l'environnement et aussi pour l'économie. De plus, elle peut générer des revenus qui peuvent, à leur tour, être réinvestis dans des alternatives pour une mobilité durable.

We hebben de koe bij de horens gevat. De regering bouwt verder op haar oorspronkelijke standpunt. Bovendien bevestigt het Iris 2-plan de noodzaak van de invoering van een slimme kilometerheffing. In het kader van de opmaak van dat plan werd voorbereidend onderzoek gedaan. Daaruit blijkt dat de invoering van een of andere vorm van rekeningrijden noodzakelijk is om de 20%-doelstelling te realiseren.

(verder in het Frans)

Nu de Nederlandse regering stappen gezet heeft om een kilometerheffing in te voeren, is het moment rijp om opnieuw met de andere gewesten te praten. Als Brussels staatssecretaris wil ik op dat vlak een voortrekkersrol spelen.

Het Brussels gewest, zou meer dan de andere gewesten, voordeel halen uit een snelle invoering van een slimme kilometerheffing. De kostprijs van de verkeersdruk is immers het grootst in stedelijke gebieden. Bovendien wordt het stadsweefsel sterk beïnvloed door verkeersongevallen en door de impact van het verkeer op het leefmilieu.

(verder in het Nederlands)

Ik heb dan ook mijn Vlaamse en Waalse collega's, minister Crevits en minister Henry, uitgenodigd om de draad van de onderhandelingen weer op te pikken. Het overleg met de andere gewesten is voor mij cruciaal. Idealiter wordt er immers gewerkt met een uniform systeem van rekeningrijden op het grondgebied van de drie regio's, zowel voor vrachtwagens als voor personenauto's.

Ik wil niet vooruitlopen op de concrete uitvoeringsbepalingen, de praktische organisatie of de beheersstructuur. Dat is iets waarover we moeten overleggen. Het heeft geen zin om onderhandelingen te organiseren als wij op voorhand al zeggen wat de uitkomst moet zijn. Ik zal het parlement wel op de hoogte houden van de voortgang van het dossier.

(verder in het Frans)

Hoewel het politiek en maatschappelijk draagvlak voor rekeningrijden steeds groter wordt, stel ik hier soms nog wat koudwatervrees vast. Onbekend maakt onbemind.

(poursuivant en néerlandais)

Actuellement, notre fiscalité automobile est basée sur la possession et non sur l'usage de la voiture. A une époque où quasi tout le monde s'accorde sur le fait qu'il faut stimuler un usage plus rationnel de la voiture, un tel système est inefficace et injuste. Aucun principe visant à taxer la circulation routière, sans tenir compte de l'endroit et de l'heure où elle s'opère, ne peut d'ailleurs calculer les coûts externes correctement. Une réforme fondamentale s'impose donc.

(poursuivant en français)

De nombreuses questions concernent le calendrier d'une possible mise en oeuvre.

A l'heure actuelle, je ne peux malheureusement pas encore donner beaucoup d'informations concrètes à ce sujet. En effet, le délai dépend de plusieurs facteurs : notamment la collaboration entre les différents partenaires, ainsi que le temps nécessaire à la construction de nouvelles structures et à l'achèvement des adaptations techniques.

Développer ce système en même temps que les Pays-Bas serait une bonne chose, mais cela ne va évidemment pas de soi. Nos voisins du nord travaillent depuis beaucoup plus longtemps à ce projet, tandis que notre pays a déjà perdu un temps précieux en la matière.

(poursuivant en néerlandais)

Je ne tiens donc pas à attendre avec résignation qu'une solution soit trouvée entre les différentes Régions. L'absence de progrès ne signifie pas que nous ne devions rester inactifs au niveau bruxellois. La tarification kilométrique urbaine est, selon moi, une autre piste à explorer. La possibilité d'instaurer une redevance kilométrique intelligente ou un péage urbain figure d'ailleurs dans l'accord de gouvernement.

Certains parlementaires font référence à des articles de presse selon lesquels je serais partisan tantôt du péage urbain, tantôt de la redevance intelligente. Les deux systèmes ne me paraissent pas incompatibles.

Groen! a toujours été favorable à la redevance kilométrique intelligente. Si les Régions ne veulent

Rekeningrijden biedt nochtans tal van voordelen inzake mobiliteit, gezondheid, ecologie en economie. Het kan bovendien inkomsten genereren die op hun beurt in alternatieven voor duurzame mobiliteit kunnen worden geïnvesteerd.

(verder in het Nederlands)

Vandaag is onze autofiscaliteit gebaseerd op autobezit in plaats van op autogebruik. Op een moment dat bijna iedereen het erover eens is dat we een meer rationeel autogebruik moeten stimuleren, is dat ineffectief en onrechtvaardig. Elk principe dat het wegverkeer wil belasten zonder rekening te houden met plaats en tijd kan bovendien nooit de externe kosten correct aanrekenen. Een fundamentele hervorming is dan ook noodzakelijk.

(verder in het Frans)

Over een tijdschema kan ik helaas nog niet veel zeggen. Dit zal afhangen van de partners en van de tijd die nodig is om nieuwe structuren op poten te zetten en technische aanpassingen uit te werken.

Het zou goed zijn om het systeem samen met Nederland in te voeren, maar dat spreekt niet vanzelf. De Nederlanders werken al veel langer aan het systeem, terwijl ons land kostbare tijd verloren heeft.

(verder in het Nederlands)

Net daarom wil ik niet gelaten afwachten tot we een oplossing vinden met de andere gewesten. Als we vaststellen dat er geen vooruitgang wordt geboekt, dan moeten we in Brussel niet bij de pakken blijven zitten. Stedelijk rekeningrijden is een andere mogelijkheid die moet worden onderzocht. Dat is geen nieuws, want in het regeerakkoord staat ook al dat de slimme kilometerheffing en de stadstol zullen worden bestudeerd.

Sommige parlementsleden verwijzen naar krantenartikelen waaruit zou moeten blijken dat ik de ene keer voorstander ben van een stadstol en de andere keer van een slimme kilometerheffing, dat ik met andere woorden mijn kar zou keren al naargelang het mij goed uitkomt, maar dat wil ik ontkennen.

Stadstol is niet tegenstrijdig met een slimme kilometerheffing. Het standpunt van Groen! is altijd

pas collaborer, nous devons nous préparer à envisager le péage urbain. Il n'y a pas de dissensions au sein du gouvernement à ce propos.

L'étude que je vais vous exposer renvoie à différents aspects et à des scénarios divergents : l'instauration d'une taxe kilométrique sur un territoire restreint, sur toute la Région ou à une échelle plus grande. Il s'agit donc d'un outil important dans la concertation avec les autres Régions, en vue d'une éventuelle instauration d'une taxation au kilomètre.

(poursuivant en français)

Je remarque toujours une certaine appréhension injustifiée envers la tarification urbaine à l'usage ou le "péage urbain".

Mme la présidente.- Puis-je demander à M. le ministre Vanraes de laisser les parlementaires entendre son collègue ? Merci.

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- Rassurez-vous, nous ne sommes plus au Moyen âge avec les contrôleurs postés aux grandes portes de la ville ! Aujourd'hui, de nombreuses grandes villes ont mis en oeuvre une sorte de tarification à l'usage : Singapour, Bergen, San Francisco, Oslo, Milan, Trondheim, Stockholm et naturellement Londres. Elles ont déjà amplement démontré que le développement d'un système de péage urbain engendre non seulement des résultats extrêmement positifs en matière de mobilité, mais a également un effet positif sur la santé, la qualité de vie et l'économie.

(poursuivant en néerlandais)

L'étude réalisée en 2008 par la société des transports publics londoniens a démontré que la tarification à l'usage n'avait aucun impact socio-économique négatif.

En outre, la tarification à l'usage permettra, grâce à la fluidification du trafic, de réaliser des gains de temps pour le transport des personnes et des marchandises. Tout cela ne peut être que positif pour l'économie.

(poursuivant en français)

geweest dat we in de eerste plaats een slimme kilometerheffing nastreven. Als echter blijkt dat dat niet kan omdat de andere gewesten niet willen meewerken, moeten we bereid zijn om na te denken over een stadstol. Op dat vlak is er geen sprake van tegenstellingen in de regering.

De studie die ik zo dadelijk verder zal toelichten, verwijst naar vele aspecten en uiteenlopende scenario's, zoals de invoering van een kilometerheffing in een beperkt gebied, het hele gewest of op nog grotere schaal. Het is dan ook een belangrijk hulpmiddel in de onderhandeling met de andere gewesten over een mogelijke invoering van rekeningrijden in het hele land.

(verder in het Frans)

Over stedelijk rekeningrijden of stadstol merk ik nog meer koudwatervrees.

Mevrouw de voorzitter.- Minister Vanraes, kunt u de parlementsleden naar uw collega laten luisteren?

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (in het Frans).- *Het gaat niet om middeleeuwse situaties met strenge controleurs aan de stadspoorten. Heel wat grootsteden kennen vandaag al een vorm van stedelijk rekeningrijden: Singapore, Bergen, San Francisco, Oslo, Milaan, Trondheim, Stockholm en uiteraard London. Zij hebben reeds uitvoerig aangetoond dat het invoeren van een stadstol niet alleen een positief resultaat genereert op het vlak van mobiliteit, maar ook op het vlak van gezondheid, leefbaarheid en economie.*

(verder in het Nederlands)

Ik verwijst overigens naar een studie uit 2008 van de Londense openbaarvervoersmaatschappij. Daaruit blijkt dat rekeningrijden geen negatieve socio-economische gevolgen hoeft te hebben, in tegenstelling tot wat u zegt. De stad Londen heeft geen economische achteruitgang gekend. Ik zal u daarvan een aantal resultaten bezorgen.

Het stedelijk rekeningrijden zal bovendien dankzij filevrije wegen tijdsvermindering opleveren voor personen en goederen, wat volgens ons een goede zaak is voor de economie.

(verder in het Frans)

Plusieurs de vos questions portent sur l'étude en préparation.

Les possibilités existantes pour l'organisation d'un péage urbain et d'une tarification pertinente au kilomètre sont variées. Le but de cette étude est donc d'examiner, notamment, les différentes solutions adaptées à Bruxelles et, ensuite, de formuler des recommandations claires à ce sujet.

En effet, l'emploi d'un système GPS n'est qu'une des nombreuses possibilités techniques offertes pour l'application de la tarification à l'usage urbain. Londres, par exemple, a mis en place un système de reconnaissance de plaques minéralogiques ; d'autres villes utilisent des vignettes ou des autocollants avec des codes couleur, ou définissent des zones concentriques de basses émissions.

(poursuivant en néerlandais)

L'étude relative aux effets de la taxe kilométrique urbaine sera prochainement lancée. Elle prendra également en considération son impact social, économique et écologique. Les informations que cette étude nous livrera nous permettront de décider en connaissance de cause.

(poursuivant en français)

L'étude examinera les aspects suivants : la zone couverte par la tarification, les paramètres de la tarification (heure, lieux, type de véhicule), les risques de délocalisation, les enjeux environnementaux, le respect de la vie privée, les mesures d'accompagnement, les meilleurs outils techniques, la réduction maximale des frais de gestion, la forme juridique du prélèvement et les phases de la mise en oeuvre du système.

(poursuivant en néerlandais)

Dès que cette étude sera terminée, elle sera rendue publique et sera disponible pour les membres du parlement. L'étude vérifiera également si le rendement d'un tel système est assuré. Les frais d'investissement et de gestion ne doivent pas peser sur le rendement espéré pour la Région, qui peut être directement réinvesti dans la mobilité durable.

(poursuivant en français)

Er zijn heel wat mogelijkheden voor het invoeren van een stadstol of een kilometerheffing. De studie zal onderzoeken welke opties het meest geschikt zijn voor Brussel en zal aanbevelingen formuleren.

Het gebruik van een gps-systeem is bijvoorbeeld één van de mogelijkheden. Londen werkt dan weer met een systeem dat nummerplaten herkent. Andere steden gebruiken vignetten met kleurcodes.

(verder in het Nederlands)

De studie over de effecten van het stedelijk rekeningrijden zal dus binnenkort van start gaan. Deze studie verschilt van andere studies, omdat ze ook de sociale, economische en ecologische impact van de maatregel in aanmerking laat komen.

Vandaag beschikken we over onvoldoende informatie om een weloverwogen besluit te kunnen nemen. Vandaar deze studie, die veel meer zal onderzoeken dan louter de technische aspecten. Op dit ogenblik legt men de laatste hand aan het bestek.

(verder in het Frans)

De studie zal de volgende aspecten bestuderen: de toepassingszone van de tarivering, de parameters van de tarivering (tijdstip, plaats, type voertuig), de delokalisatierisico's, de milieu-uitdagingen, het respect voor het privéleven, de begeleidende maatregelen, de beste technische middelen, de minimalisering van de beheerskosten, de juridische vorm van de heffing en de fases van de invoering van het systeem.

(verder in het Nederlands)

Zodra de studie voltooid is, zullen de resultaten worden bekendgemaakt en ter beschikking van de parlementsleden worden gesteld. De studie zal ook nagaan of het systeem rendabel is. De investerings- en beheerskosten mogen immers niet nadelig uitvallen ten opzichte van de verwachte return voor het gewest, een return die rechtstreeks in duurzame mobiliteit kan worden geïnvesteerd.

(verder in het Frans)

Rekeningrijden via gps of Galileo is wellicht de technologie van de toekomst. Ook werkgeversorganisaties zoals VOKA en UNIZO zijn vragende partij. De tijd is dus rijp om concrete

La tarification à l'usage via GPS ou Galileo est probablement la technologie de l'avenir. Je constate que des organisations patronales telles que VOKA et UNIZO sont demandeuses. Il est donc temps de passer à la vitesse supérieure. Je rappelle que, selon moi, l'application d'une redevance kilométrique intelligente sur l'ensemble du territoire belge est l'option la plus indiquée.

(poursuivant en néerlandais)

Le gouvernement flamand semble de plus en plus disposé à introduire une taxation au kilomètre, surtout pour les camions. Quant à mon collègue wallon, M. Henry, il est favorable à la taxe kilométrique intelligente. Ensemble, nous voulons briser le statu quo.

(poursuivant en français)

Cependant, les défis à relever sont à ce point importants pour notre Région que nous ne pouvons mettre tous nos oeufs dans le même panier. C'est pourquoi, aujourd'hui, nous lançons également une étude consacrée aux possibilités qu'offrirait l'introduction d'une tarification à usage urbain.

L'étude portera aussi sur les effets attendus d'une telle tarification. C'est la seule solution pour ne plus perdre un temps précieux. Ne pas étudier ces possibilités aujourd'hui reviendrait à manquer l'occasion d'améliorer la qualité de vie économique et écologique de notre Région.

(poursuivant en néerlandais)

L'étude combinée devrait être rapidement terminée, et ses résultats présentés au parlement à l'automne 2010. Entre-temps, nous poursuivrons les discussions avec nos collègues.

(Applaudissements sur les bancs de la majorité)

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

M. Vincent De Wolf.- En ce qui concerne la vie privée et le respect des petits indépendants qui ont besoin de leur camionnette pour travailler en ville, la réponse du ministre nous satisfait. Si les textes ne sont pas encore rédigés, l'intention y est, et nous en prenons acte. Pour les autres points, nous

stappen te zetten. De invoering van een slimme kilometerheffing op het volledig Belgisch grondgebied lijkt mij de meest aangewezen optie.

(verder in het Nederlands)

De Vlaamse regering lijkt steeds meer bereid om rekeningrijden in te voeren, vooral wat de vrachtwagens betreft. Van mijn Waalse collega, de heer Philippe Henry, weet ik dat hij een invoering van een slimme kilometerheffing genegen is. Samen met hem wil ik dan ook proberen om het status quo te doorbreken.

(verder in het Frans)

De uitdagingen zijn zo groot dat we niet alles mogen inzetten op één oplossing. Daarom starten we ook een studie naar de mogelijkheden en gevolgen van een stadstol.

Zo verliezen we geen tijd om de economische en ecologische leefbaarheid van het gewest te verbeteren.

(verder in het Nederlands)

De gecombineerde studie zou zo snel mogelijk moeten worden afgewerkt. Ik verwacht dat we de resultaten in de herfst van 2010 aan het parlement kunnen voorstellen. Inmiddels zullen we al wel gesprekken aanknopen met onze collega's.

(Applaus bij de meerderheid).

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

De heer Vincent De Wolf (in het Frans).- *De antwoorden met betrekking tot het respect van het privéleven en de kleine zelfstandigen die hun bestelwagen nodig hebben voor hun werk, stellen mij tevreden. Voor andere punten is het nog afwachten, aangezien de heer De Lille verschillende*

verrons ce qu'il adviendra, puisque j'entends que M. De Lille ne cesse d'étudier les différentes solutions.

Dans l'opposition, nous ne comprenons absolument pas la répartition des compétences au sein du gouvernement. En effet, il nous semblait que la Mobilité relevait de Mme Grouwels et que vous étiez en charge de la Mobilité douce. Je suis donc étonné que vous soyez celui qui convoque les ministres de la Mobilité des autres Régions. Nous ne parvenons plus à identifier les compétences de chacun dans ce gouvernement. Nous en reparlerons peut-être.

Mme la présidente.- La parole est M. Gosuin.

M. Didier Gosuin.- Nous avons montré du doigt les incohérences de la majorité sur ce dossier. J'ai entendu certains affirmer qu'ils étaient en faveur du péage, d'autres qu'ils étaient contre, ou qu'ils étaient favorables au système intelligent. D'autres encore n'en voulaient pas avant 2015. Sous cette législature, vous ne pourrez cependant plus vous contenter de tenir de tels discours. Vous devrez poser un geste politique pour inciter la population à changer de comportement et sortir Bruxelles de la congestion.

Mme la présidente.- La parole est à Mme De Pauw.

Mme Brigitte De Pauw (en néerlandais).- *Les négociations avec les autres Régions approchent, et je suppose que celles-ci ont aussi commandé des études. Je regrette qu'aucun accord ne soit intervenu pour une étude à l'échelle nationale.*

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

Mme Céline Delforge.- Je remercie le gouvernement pour ses réponses. Je suis satisfaite de constater que des actions concrètes sont entreprises. Il est bien sûr normal de commencer par des études ; il ne faut pas se lancer tête baissée dans tel ou tel système. Cependant, je mettrai quelque peu la pression sur le gouvernement en lui rappelant les directives européennes qui définissent, pour 2017, de nouvelles normes en matière de pollution de l'air. Je ne suis pas opposée

oplossingen onderzoekt.

Wij begrijpen niets van de opsplitsing van de bevoegdheden binnen de regering. Wij dachten dat mobiliteit een bevoegdheid van mevrouw Grouwels was en dat u belast was met de zachte mobiliteit. Het verbaast mij dus dat u de mobiliteitsministers van de andere gewesten hebt bijeengeroepen.

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

De heer Didier Gosuin (in het Frans).- *Binnen de meerderheid heerst er geen eensgezindheid over dit dossier. Sommigen zijn voorstander van een stadstol, terwijl anderen pleiten voor een slimme kilometerheffing. U kunt zich een dergelijk discours echter niet meer veroorloven. U moet dringend een politiek gebaar stellen om de bevolking tot een ander gedrag aan te sporen en een Brusselse verkeersinfarct te vermijden.*

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw De Pauw heeft het woord.

Mevrouw Brigitte De Pauw.- De onderhandelingen met de andere gewesten zullen binnenkort van start gaan. Zij hebben ongetwijfeld ook studies besteld. Ik betreur dat er geen akkoord is bereikt om een studie voor het hele land uit te voeren.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Ik ben blij dat de regering concrete stappen onderneemt. Het is normaal dat ze begint met studies. Ik wil wel wijzen op de Europese richtlijnen die nieuwe normen inzake luchtvervuiling opleggen voor 2017. Technologieën voor de toekomst zijn belangrijk, maar ook het heden verdient onze aandacht. Fijn stof en de gezondheidsproblemen die het veroorzaakt, bestaan nu al.*

à ce que l'on parle de technologies du futur, mais le présent mérite tout autant notre attention. Les particules fines et les problèmes de santé qui en résultent sont déjà là aujourd'hui.

Je ne puis donc qu'appuyer l'idée d'un péage urbain, qui représente une technologie actuelle déjà développée avec succès dans plusieurs villes, ainsi que l'a rappelé M. De Lille. Londres en est le meilleur exemple.

Je plaide aussi pour que l'on ne s'enferre pas dans des idées obsolètes comme celle d'un péage urbain en zone RER. On sait bien que les études qui aboutissent à de telles conclusions se basent sur des cartes de congestion totalement dépassées. Je ne peux donc qu'encourager le gouvernement à travailler le plus vite possible, mais de manière pondérée et rationnelle.

- *Les incidents sont clos.*

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE M. JEF VAN DAMME

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 PROPRIÉTÉ PUBLIQUE ET DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT,

concernant "le nombre de voitures du cabinet du ministre-président".

Mme la présidente.- Étant donné que M. Jef Van Damme a reçu réponse écrite à sa question, celle-ci est retirée de l'ordre du jour.

Ik steun dan ook een stadstol, die al met succes toegepast wordt in vele steden, zoals in Londen.

We moeten ook niet vasthouden aan achterhaalde ideeën, zoals een stadstol binnen de GEN-zone. Dit idee is gebaseerd op oude kaarten van de verkeersdrukte. De regering moet zo snel mogelijk te werk gaan, maar wel op een doordachte manier.

- *De incidenten zijn gesloten.*

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JEF VAN DAMME

AAN DE HEER CHARLES PICQUÉ, MINISTER-PRESIDENT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET PLAATSELIJKE BESTUREN, RIJMETELIJKE ORDENING, MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN, OPENBARE NETHEID EN ONTWIKKELINGSSAMENWERKING,

betreffende "het aantal wagens ter beschikking van het kabinet van de minister-president".

Mevrouw de voorzitter.- Aangezien de heer Van Damme een schriftelijk antwoord ontvangen heeft op zijn vraag, wordt ze van de agenda afgevoerd.

QUESTION ORALE DE MME SOPHIE BROUHON

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 PROPRETÉ PUBLIQUE ET DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT,

concernant "la réduction de la taille des cabinets du gouvernement bruxellois".

Mme la présidente.- Étant donné que Mme Sophie Brouhon a reçu réponse écrite à sa question, celle-ci est retirée de l'ordre du jour.

QUESTION ORALE DE M. JEF VAN DAMME

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

concernant "le nombre de voitures du cabinet de la ministre".

Mme la présidente.- Étant donné que M. Jef Van Damme a reçu réponse écrite à sa question, celle-ci est retirée de l'ordre du jour.

QUESTION ORALE DE M. JEF VAN DAMME

À M. BENOÎT CEREXHE, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE DE L'EMPLOI, DE L'ÉCONOMIE, DU COMMERCE EXTÉRIEUR ET DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE,

concernant "le nombre de voitures du cabinet du ministre".

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW SOPHIE BROUHON

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

betreffende "de afslanking van de kabinetten van de Brusselse regering".

Mevrouw de voorzitter.- Aangezien mevrouw Brouhon een schriftelijk antwoord ontvangen heeft op haar vraag, wordt ze van de agenda afgevoerd.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JEF VAN DAMME

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

betreffende "het aantal wagens ter beschikking van het kabinet van de minister".

Mevrouw de voorzitter.- Aangezien de heer Van Damme een schriftelijk antwoord ontvangen heeft op zijn vraag, wordt ze van de agenda afgevoerd.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JEF VAN DAMME

AAN DE HEER BENOÎT CEREXHE, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET TEWERKSTELLING, ECONOMIE, BUITENLANDSE HANDEL EN WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK,

betreffende "het aantal wagens ter beschikking van het kabinet van de minister".

Mme la présidente.– Étant donné que M. Jef Van Damme a reçu réponse écrite à sa question, celle-ci est retirée de l'ordre du jour.

- *La séance est suspendue à 12h28.*

- *La séance est reprise à 12h35.*

VOTE NOMINATIF

Mme la présidente.– L'ordre du jour appelle le vote nominatif sur l'ensemble du projet d'ordonnance portant assentiment à la Convention sur les armes à sous-munitions, faite à Dublin le 30 mai 2008 et signée à Oslo le 3 décembre 2008 (nos A-14/1 et 2 - S.O. 2009).

Il est procédé au vote.

RÉSULTAT DU VOTE

75 membres sont présents.

75 répondent oui.

Ont répondu oui :

Fouad Ahidar, Aziz Albishari, Els Ampe, Mohamed Azzouzi, Françoise Bertieaux, Sfia Bouarfa, Dominique Braeckman, Jacques Brotchi, Sophie Brouhon, Danielle Caron, Mohammadi Chahid, Philippe Close, Michel Colson, René Coppens, Anne-Charlotte d'Ursel, Bianca Debaets, Olivier de Clippele, Jean-Claude Defossé, Julie de Groote, Carla Dejonghe, Céline Delforge, Johan Demol, Serge de Patoul, Brigitte De Pauw, Paul De Ridder, Caroline Désir, Vincent De Wolf, Béa Diallo, Anne Dirix, Hervé Doyen, Willem Draps, André du Bus de Warnaffe, Françoise Dupuis, Ahmed El Ktibi, Nadia El Yousfi, Hamza Fassi-Fihri, Béatrice Fraiteur, Didier Gosuin, Anne Herscovici, Alain Hutchinson, Jamal Ikazban, Cécile Jodogne, Zakia Khattabi, Marion Lemesre, Vincent Lurquin, Annemie Maes, Bertin Mampaka Mankamba, Gisèle Mandaila, Herman Mennekens, Pierre Migisha, Isabelle Molenberg, Jacques Morel, Ahmed Mouhssin, Marie Nagy, Mohamed Ouriaghli, Mahinur Ozdemir, Olivia P'tito, Martine Payfa, Yaron Pesztat, Arnaud P'tito, Martine Payfa, Yaron Pesztat, Arnaud Pinxteren, Philippe

Mevrouw de voorzitter.– Aangezien de heer Van Damme een schriftelijk antwoord ontvangen heeft op zijn vraag, wordt ze van de agenda afgevoerd.

- *De vergadering wordt geschorst om 12.28 uur.*

- *De vergadering wordt hervat om 12.35 uur.*

NAAMSTEMMING

Mevrouw de voorzitter.– Aan de orde is de naamstemming over het geheel van het ontwerp van ordonnantie houdende instemming met het Verdrag inzake clustermunitie, gedaan te Dublin op 30 mei 2008 en ondertekend te Oslo op 3 december 2008 (nrs. A-14/1 en 2 - G.Z. 2009).

Tot stemming wordt overgegaan.

UITSLAG VAN DE STEMMING

75 leden zijn aanwezig.

75 antwoorden ja.

Hebben ja gestemd:

Fouad Ahidar, Aziz Albishari, Els Ampe, Mohamed Azzouzi, Françoise Bertieaux, Sfia Bouarfa, Dominique Braeckman, Jacques Brotchi, Sophie Brouhon, Danielle Caron, Mohammadi Chahid, Philippe Close, Michel Colson, René Coppens, Anne-Charlotte d'Ursel, Bianca Debaets, Olivier de Clippele, Jean-Claude Defossé, Julie de Groote, Carla Dejonghe, Céline Delforge, Johan Demol, Serge de Patoul, Brigitte De Pauw, Paul De Ridder, Caroline Désir, Vincent De Wolf, Béa Diallo, Anne Dirix, Hervé Doyen, Willem Draps, André du Bus de Warnaffe, Françoise Dupuis, Ahmed El Ktibi, Nadia El Yousfi, Hamza Fassi-Fihri, Béatrice Fraiteur, Didier Gosuin, Anne Herscovici, Alain Hutchinson, Jamal Ikazban, Cécile Jodogne, Zakia Khattabi, Marion Lemesre, Vincent Lurquin, Annemie Maes, Bertin Mampaka Mankamba, Gisèle Mandaila, Herman Mennekens, Pierre Migisha, Isabelle Molenberg, Jacques Morel, Ahmed Mouhssin, Marie Nagy, Mohamed Ouriaghli, Mahinur Ozdemir, Olivia P'tito, Martine Payfa, Yaron Pesztat, Arnaud Pinxteren, Philippe

Pinxteren, Philippe Pivin, Joël Riguelle, Elke Roex, Jacqueline Rousseaux, Fatiha Saïdi, Françoise Schepmans, Fatoumata Sidibe, Antoinette Spaak, Viviane Teitelbaum, Eric Tomas, Barbara Trachte, Walter Vandenbossche, Elke Van den Brandt, Greet Van Linter, Rudi Vervoort.

En conséquence, le parlement adopte le projet d'ordonnance qui sera soumis à la sanction du gouvernement.

Mme la présidente.- La séance plénière du parlement de la Région de Bruxelles-Capitale est close.

Prochaine séance plénière sur convocation du président.

- *La séance est levée à 12h36.*

Pivin, Joël Riguelle, Elke Roex, Jacqueline Rousseaux, Fatiha Saïdi, Françoise Schepmans, Fatoumata Sidibe, Antoinette Spaak, Viviane Teitelbaum, Eric Tomas, Barbara Trachte, Walter Vandenbossche, Elke Van den Brandt, Greet Van Linter, Rudi Vervoort.

Bijgevolg neemt het parlement het ontwerp van ordonnantie aan. Het zal ter bekraftiging aan de regering worden voorgelegd.

Mevrouw de voorzitter.- De plenaire vergadering van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement is gesloten.

Volgende plenaire vergadering na bijeenroeping door de voorzitter.

- *De vergadering wordt gesloten om 12.36 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 :

- le recours en annulation et la demande de suspension de l'article 4 de la loi du 22 juillet 2009 relative à l'obligation d'incorporation de biocarburant dans les carburants fossiles mis à la consommation, introduits par Eric Watteau (n° 4773 du rôle).
- le recours en annulation de la loi du 22 juillet 2009 relative à l'obligation d'incorporation de biocarburant dans les carburants fossiles mis à la consommation, introduit par l'ASBL « Union pétrolière belge » et autres (n° 4786 du rôle)
- le recours en annulation de l'article 2 de l'ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale du 30 avril 2009 « visant à ajouter un chapitre V dans le titre III du code du logement relatif aux sanctions en cas de logement inoccupé, à modifier l'ordonnance du 12 décembre 1991 créant des fonds budgétaires et à modifier le Code judiciaire », introduit par l'ASBL « Syndicat national des propriétaires et copropriétaires » (n° 4794 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 aux articles 1251 et 2033 du Code civil, posées par le Tribunal de commerce de Gand (n° 4791 du rôle).
- la question préjudicielle relative aux articles 4, § 2, et 6, § 2, de la loi du 15 juin 1935 concernant l'emploi des langues en matière

BIJLAGEN**GRONDWETTELIJK HOF**

IN UITVOERING VAN ARTIKEL 76 VAN DE BIJZON-DERE WET VAN 6 JANUARI 1989 OP HET GRONDWETTELIJK HOF, GEEFT HET GRONDWETTELIJK HOF KENNIS VAN :

- het beroep tot vernietiging en de vordering tot schorsing van artikel 4 van de wet van 22 juli 2009 houdende verplichting tot bijmenging van biobrandstof in de tot verbruik uitgeslagen fossiele motorbrandstoffen, ingesteld door Eric Watteau (nr. 4773 van de rol).
- het beroep tot vernietiging van de wet van 22 juli 2009 houdende verplichting tot bijmenging van biobrandstof in de tot verbruik uitgeslagen fossiele motorbrandstoffen, ingesteld door de vzw « Belgische Petroleum Unie » en anderen (nr. 4786 van de rol).
- het beroep tot vernietiging van artikel 2 van de ordonnantie van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest van 30 april 2009 « ertoe strekkend een hoofdstuk V toe te voegen aan titel III van de huisvestingscode betreffende de straffen in geval van woningleegstand, tot wijziging van de ordonnantie van 12 december 1991 houdende oprichting van begrotingsfondsen en tot wijziging van het Gerechtelijke Wetboek », ingesteld door de vzw « Algemeen Eigenaars en Mede-eigenaarssyndicaat » (nr. 4794 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 de artikelen 1251 en 2033 van het Burgerlijk Wetboek, gesteld door de Rechtbank van Koophandel te Gent (nr. 4791 van de rol)
- de prejudiciële vraag betreffende de artikelen 4, § 2, en 6, § 2, van de wet van 15 juni 1935 op het gebruik der talen in gerechtszaken, gesteld door

judiciaire, posée par la Cour de cassation (n° 4792 du rôle).

- la question préjudicielle relative à l'article 14, § 1er, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat du 12 janvier 1973, posée par le Conseil d'Etat (n° 4793 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° 176/2009 rendu le 12 novembre 2009, en cause :
 - la question préjudicielle concernant l'article 162bis du Code d'instruction criminelle, tel qu'il a été inséré par l'article 9 de la loi du 21 avril 2007 relative à la répétibilité des honoraires et des frais d'avocat, posée par le Tribunal de la jeunesse de Malines (n° 4557 du rôle).
- arrêt n° 177/2009 rendu le 12 novembre 2009, en cause :
 - les questions préjudicielles relatives à l'article 16, § 2, de l'arrêté royal n° 38 du 27 juillet 1967 organisant le statut social des travailleurs indépendants, tel qu'il a été modifié par l'article 2 de la loi du 3 décembre 1984, et à l'article 42 de la loi du 27 juin 1969 révisant l'arrêté-loi du 28 décembre 1944 concernant la sécurité sociale des travailleurs, posées par le Tribunal du travail de Bruxelles (n° 4593 du rôle).
- arrêt n° 178/2009 rendu le 12 novembre 2009, en cause :
 - la question préjudicielle relative aux articles 18 et 31, 1°, du décret flamand du 30 juin 2000 contenant diverses mesures d'accompagnement de l'ajustement du budget 2000, posée par la Cour d'appel de Bruxelles (n° 4605 du rôle).
- arrêt n° 179/2009 rendu le 12 novembre 2009, en cause :
 - la question préjudicielle concernant l'article 4, § 1er, alinéa 1er et alinéa 2, 2°, de la loi du 4

het Hof van Cassatie (nr. 4792 van de rol)

- de prejudiciële vraag betreffende artikel 14, § 1, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, gesteld door de Raad van State (nr. 4793 van de rol)

IN UITVOERING VAN ARTIKEL 113 VAN DE BIJZONDERE WET VAN 6 JANUARI 1989 OP HET GRONDWETTELJK HOF, GEEFT HET GRONDWETTELJK HOF KENNIS VAN DE VOLGENDE ARRESTEN :

- arrest nr. 176/2009 uitgesproken op 12 november 2009, in zake :
 - de prejudiciële vraag over artikel 162bis van het Wetboek van strafvordering, zoals ingevoegd bij artikel 9 van de wet van 21 april 2007 betreffende de verhaalbaarheid van de erelonen en de kosten verbonden aan de bijstand van een advocaat, gesteld door de Jeugdrechtbank te Mechelen (nr. 4557 van de rol).
- arrest nr. 177/2009 uitgesproken op 12 november 2009, in zake :
 - de prejudiciële vragen over artikel 16, § 2, van het koninklijk besluit nr. 38 van 27 juli 1967 houdende inrichting van het sociaal statuut der zelfstandigen, zoals gewijzigd bij artikel 2 van de wet van 3 december 1984, en over artikel 42 van de wet van 27 juni 1969 tot herziening van de besluitwet van 28 december 1944 betreffende de maatschappelijke zekerheid der arbeiders, gesteld door de Arbeidsrechtbank te Brussel (nr. 4593 van de rol).
- arrest nr. 178/2009 uitgesproken op 12 november 2009, in zake :
 - de prejudiciële vraag betreffende de artikelen 18 en 31, 1°, van het Vlaamse decreet van 30 juni 2000 houdende bepalingen tot begeleiding van de aanpassing van de begroting 2000, gesteld door het Hof van Beroep te Brussel (nr. 4605 van de rol).
- arrest nr. 179/2009 uitgesproken op 12 november 2009, in zake :
 - de prejudiciële vraag over artikel 4, § 1, eerste lid en tweede lid, 2°, van de wet van 4

août 1996 relative au bien-être des travailleurs lors de l'exécution de leur travail, posée par le Conseil d'Etat (n° 4632 du rôle).

- arrêt n° 180/2009 rendu le 12 novembre 2009, en cause :
 - le recours en annulation de l'article 57 du décret de la Région wallonne du 17 juillet 2008 modifiant le décret du 12 avril 2001 relatif à l'organisation du marché régional de l'électricité, introduit par la SA « I.B.V. & Cie » (n° 4635 du rôle).

- arrêt n° 181/2009 rendu le 12 novembre 2009, en cause :
 - la question préjudiciale relative à l'article 1017, alinéa 4, du Code judiciaire, tel que cet article a été modifié par l'article 129 de la loi du 13 décembre 2006 portant dispositions diverses en matière de santé, posée par le juge des saisies de Gand (n° 4652 du rôle).

- arrêt n° 182/2009 rendu le 12 novembre 2009, en cause :
 - la question préjudiciale concernant l'article 79bis, § 1er, alinéa 2, 2°, de la loi du 30 juin 1994 relative au droit d'auteur et aux droits voisins, posée par le Tribunal correctionnel de Tongres (n° 4659 du rôle).

- arrêt n° 183/2009 rendu le 12 novembre 2009, en cause :
 - les questions préjudicielles relatives à l'article 101, § 2, alinéas 2 et 3, du Code des impôts sur les revenus 1992, posées par la Cour d'appel d'Anvers (n° 4662 du rôle).

- arrêt n° 184/2009 rendu le 12 novembre 2009, en cause :
 - la question préjudiciale concernant l'article 11, § 2 et § 3, alinéa 2, de la loi du 20 mai 1994 relative aux droits pécuniaires des militaires, tel qu'il était applicable avant sa modification par l'article 130 de la loi du 27 mars 2003, posée par le Conseil d'Etat (n° 4681 du rôle).

augustus 1996 betreffende het welzijn van de werknemers bij de uitvoering van hun werk, gesteld door de Raad van State (nr. 4632 van de rol).

- arrest nr. 180/2009 uitgesproken op 12 november 2009, in zake :
 - het beroep tot vernietiging van artikel 57 van het decreet van het Waalse Gewest van 17 juli 2008 tot wijziging van het decreet van 12 april 2001 betreffende de organisatie van de gewestelijke elektriciteitsmarkt, ingesteld door de nv « I.B.V. & Cie » (nr. 4635 van de rol).

- arrest nr. 181/2009 uitgesproken op 12 november 2009, in zake :
 - de prejudiciële vraag over artikel 1017, vierde lid, van het Gerechtelijk Wetboek, zoals dat artikel werd gewijzigd bij artikel 129 van de wet van 13 december 2006 houdende diverse bepalingen betreffende gezondheid, gesteld door de beslagrechter te Gent (nr. 4652 van de rol).

- arrest nr. 182/2009 uitgesproken op 12 november 2009, in zake :
 - de prejudiciële vraag over artikel 79bis, § 1, tweede lid, 2°, van de wet van 30 juni 1994 betreffende het auteursrecht en de naburige rechten, gesteld door de Correctieonele Rechtbank te Tongeren (nr. 4659 van de rol).

- arrest nr. 183/2009 uitgesproken op 12 november 2009, in zake :
 - de prejudiciële vragen betreffende artikel 101, § 2, tweede en derde lid, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992, gesteld door het Hof van Beroep te Antwerpen (nr. 4662 van de rol).

- arrest nr. 184/2009 uitgesproken op 12 november 2009, in zake :
 - de prejudiciële vraag over artikel 11, § 2 en § 3, tweede lid, van de wet van 20 mei 1994 houdende de geldelijke rechten van de militairen, zoals van toepassing vóór de wijziging ervan bij artikel 130 van de wet van 27 maart 2003, gesteld door de Raad van State (nr. 4681 van de rol).

-
- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none">- arrêt n° 185/2009 rendu le 12 novembre 2009, en cause :<ul style="list-style-type: none">- les questions préjudiciales relatives à l'article 174, alinéa 3, de la loi relative à l'assurance obligatoire soins de santé et indemnités, coordonnée le 14 juillet 1994, posées par le Tribunal du travail de Termonde (n°s 4688 et 4689 du rôle). | <ul style="list-style-type: none">- arrest nr. 185/2009 uitgesproken op 12 november 2009, in zake :<ul style="list-style-type: none">- de prejudiciële vragen over artikel 174, derde lid, van de wet betreffende de verplichte verzekering voor geneeskundige verzorging en uitkeringen, gecoördineerd op 14 juli 1994, gesteld door de Arbeidsrechbank te Dendermonde (nrs. 4688 en 4689 van de rol). |
|---|---|

PRÉSENCES EN COMMISSION**Commission de l'environnement, de la conservation de la nature, de la politique de l'eau et de l'énergie**

27 octobre 2009

Présents

Membres effectifs

Mme Béatrice Fraiteur.
 M. Ahmed El Ktibi, Mme Olivia P'tito.
 M. Ahmed Mouhssin.
 M. André du Bus de Warnaffe, Mme Mahinur Ozdemir.
 Mme Sophie Brouhon.
 Mme Greet Van Linter.

Membres suppléants

Mmes Anne-Charlotte d'Ursel, Gisèle Mandaila.
 Mme Dominique Braeckman, M. Yaron Pesztat.

Autres membres

Mmes Anne Herscovici, Annemie Maes, Anne Sylvie Mouzon, Elke Roex, Elke Van den Brandt.

Excusé

M. Jacques Brotchi.

Absents

M. Alain Destexhe, Mme Caroline Persoons, MM. Bea Diallo, Arnaud Pinxteren, Mmes Sarah Turine, Els Ampe.

A D D E N D U M

AU BULLETIN DES TRAVAUX N° S.O.
2009/15 DU 20 OCTOBRE 2009 :

Il y a lieu d'ajouter :

« *Excusés* :

MM. Bea Diallo, Ahmed El Ktibi, Mme Greet Van Linter. ».

AANWEZIGHEDEN IN DE COMMISSIES**Commissie voor leefmilieu, natuurbehoud, waterbeleid en energie**

27 oktober 2009

Aanwezig

Vaste leden

Mevr. Béatrice Fraiteur.
 De heer Ahmed El Ktibi, mevr. Olivia P'tito.
 De heer Ahmed Mouhssin.
 De heer André du Bus de Warnaffe, mevr. Mahinur Ozdemir.
 Mevr. Sophie Brouhon.
 Mevr. Greet Van Linter.

Plaatsvervangers

Mevr. Anne-Charlotte d'Ursel, mevr. Gisèle Mandaila.
 Mevr. Dominique Braeckman, de heer Yaron Pesztat.

Andere leden

Mevr. Anne Herscovici, mevr. Annemie Maes, mevr. Anne Sylvie Mouzon, mevr. Elke Roex, mevr. Elke Van den Brandt.

Verontschuldigd

De heer Jacques Brotchi.

Afwezig

De heer Alain Destexhe, mevr. Caroline Persoons, de heren Bea Diallo, Arnaud Pinxteren, mevr. Sarah Turine, mevr. Els Ampe.

A D D E N D U M

BIJ HET BULLETIN VAN DE
WERKZAAMHEDEN NR. G.Z. 2009/15 VAN
20 OKTOBER 2009 :

Men dient toe te voegen :

« *Verontschuldigd* :

De heren Bea Diallo, Ahmed El Ktibi, mevr. Greet Van Linter. ».

**Commission du logement et de la rénovation
urbaine**

27 octobre 2009

Présents

Membres effectifs

MM. Michel Colson, Olivier de Clippele, Vincent De Wolf, Mme Fatoumata Sidibe.
 Mme Michèle Carthé, MM. Mohamed Daïf, Alain Hutchinson.
 MM. Vincent Lurquin, Alain Maron, Mme Marie Nagy.
 M. Bertin Mampaka Mankamba.
 Mme Bianca Debaets.
 M. Fouad Ahidar.

Autre membre

Mme Anne Herscovici.

Absents

Mme Céline Fremault, M. Dominiek Lootens-Stael.

**Commissie voor de huisvesting en
stadsvernieuwing**

27 oktober 2009

Aanwezig

Vaste leden

De heren Michel Colson, Olivier de Clippele, Vincent De Wolf, mevr. Fatoumata Sidibe.
 Mevr. Michèle Carthé, de heren Mohamed Daïf, Alain Hutchinson.
 De heren Vincent Lurquin, Alain Maron, mevr. Marie Nagy.
 De heer Bertin Mampaka Mankamba.
 Mevr. Bianca Debaets.
 De heer Fouad Ahidar.

Ander lid

Mevr. Anne Herscovici.

Afwezig

Mevr. Céline Fremault, de heer Dominiek Lootens-Stael.

Commission de l'infrastructure, chargée des travaux publics et des communications

28 octobre 2009

Présents

Membres effectifs

M. Willem Draps, Mmes Béatrice Fraiteur, Cécile Jodogne.
 MM. Philippe Close, Jamal Ikazban, Emin Özkara.
 M. Aziz Albishari, Mme Céline Delforge.
 Mme Danielle Caron, M. Hervé Doyen.
 Mme Carla Dejonghe.
 M. Jef Van Damme.

Membres suppléants

Mmes Françoise Schepmans, Viviane Teitelbaum.
 Mme Olivia P'tito.
 Mme Annemie Maes.

Autres membres

MM. Vincent De Wolf, André du Bus de Warnaffe, Mmes Anne-Charlotte d'Ursel, Marion Lemesre, M. Philippe Pivin.

Excusés

MM. Serge de Patoul, Dominiek Lootens-Stael.

Absents

MM. Gaëtan Van Goidsenhoven, Jean-Claude Defossé, Johan Demol.

Commissie voor de infrastructuur, belast met openbare werken en verkeerswezen

28 oktober 2009

Aanwezig

Vaste leden

De heer Willem Draps, mevr. Béatrice Fraiteur, mevr. Cécile Jodogne.
 De heren Philippe Close, Jamal Ikazban, Emin Özkara.
 De heer Aziz Albishari, mevr. Céline Delforge.
 Mevr. Danielle Caron, de heer Hervé Doyen.
 Mevr. Carla Dejonghe.
 De heer Jef Van Damme.

Plaatsvervangers

Mevr. Françoise Schepmans, mevr. Viviane Teitelbaum.
 Mevr. Olivia P'tito.
 Mevr. Annemie Maes.

Andere leden

De heren Vincent De Wolf, André du Bus de Warnaffe, mevr. Anne-Charlotte d'Ursel, mevr. Marion Lemesre, de heer Philippe Pivin.

Verontschuldigd

De heren Serge de Patoul, Dominiek Lootens-Stael.

Afwezig

De heren Gaëtan Van Goidsenhoven, Jean-Claude Defossé, Johan Demol.

Commission des affaires économiques, chargée de la politique économique, de la politique de l'emploi et de la recherche scientifique

28 octobre 2009

Présents

Membres effectifs

Mme Françoise Schepmans.
M. Ahmed Mouhssin.
M. Hamza Fassi-Fihri.
M. Walter Vandenbossche.
Mme Elke Roex.

Membres suppléants

Mme Olivia P'tito.
Mme Elke Van den Brandt.

Excusée

Mme Nadia El Yousfi.

Absents

M. Serge de Patoul, Mmes Jacqueline Rousseaux, Antoinette Spaak, Sfia Bouarfa, Caroline Désir, M. Arnaud Pinxteren, Mme Sarah Turine, MM. Ahmed El Khannouss, Johan Demol.

Commissie voor de economische zaken, belast met het economisch beleid, het werkgelegenheidsbeleid en het wetenschappelijk onderzoek

28 oktober 2009

Aanwezig

Vaste leden

Mevr. Françoise Schepmans.
De heer Ahmed Mouhssin.
De heer Hamza Fassi-Fihri.
De heer Walter Vandenbossche.
Mevr. Elke Roex.

Plaatsvervangers

Mevr. Olivia P'tito.
Mevr. Elke Van den Brandt.

Verontschuldigd

Mevr. Nadia El Yousfi.

Afwezig

De heer Serge de Patoul, mevr. Jacqueline Rousseaux, mevr. Antoinette Spaak, mevr. Sfia Bouarfa, mevr. Caroline Désir, de heer Arnaud Pinxteren, mevr. Sarah Turine, de heren Ahmed El Khannouss, Johan Demol.

Commission des finances, du budget, de la fonction publique, des relations extérieures et des affaires générales

29 octobre 2009

Présents

Membres effectifs

MM. Olivier de Clippele, Serge de Patoul, Didier Gosuin, Mme Marion Lemesre.

Mmes Françoise Dupuis, Anne Sylvie Mouzon, M. Eric Tomas.

Mme Zakia Khattabi, M. Yaron Pesztat, Mme Barbara Trachte.

MM. André du Bus de Warnaffe, Joël Riguelle.

Mme Brigitte De Pauw.

Mme Sophie Brouhon.

M. Johan Demol.

Autres membres

Mme Bianca Debaets, M. Vincent De Wolf, Mmes Anne Dirix, Annemie Maes, M. Alain Maron.

Excusé

M. Jef Van Damme.

Commissie voor de financiën, begroting, openbaar ambt, externe betrekkingen en algemene zaken

29 oktober 2009

Aanwezig

Vaste leden

De heren Olivier de Clippele, Serge de Patoul, Didier Gosuin, mevr. Marion Lemesre.

Mevr. Françoise Dupuis, mevr. Anne Sylvie Mouzon, de heer Eric Tomas.

Mevr. Zakia Khattabi, de heer Yaron Pesztat, mevr. Barbara Trachte.

De heren André du Bus de Warnaffe, Joël Riguelle.

Mevr. Brigitte De Pauw.

Mevr. Sophie Brouhon.

De heer Johan Demol.

Andere leden

Mevr. Bianca Debaets, de heer Vincent De Wolf, mevr. Anne Dirix, mevr. Annemie Maes, de heer Alain Maron.

Verontschuldigd

De heer Jef Van Damme.

Commission de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et de la politique foncière

29 octobre 2009

Présents

Membres effectifs

Mmes Cécile Jodogne, Gisèle Mandaila.
 MM. Mohammadi Chahid, Mohamed Ouriaghli,
 Mme Fatiha Saïdi.
 Mme Anne Dirix, M. Alain Maron, Mme Marie Nagy.
 Mmes Julie de Groote, Mahinur Ozdemir.
 Mme Annemie Maes.
 M. Jef Van Damme.

Membres suppléants

M. Yaron Pesztat.
 Mme Greet Van Linter.

Autres membres

Mme Sophie Brouhon, M. Didier Gosuin.

Absents

Mmes Anne-Charlotte d'Ursel, Viviane Teitelbaum, M. Johan Demol.

Commissie voor de ruimtelijke ordening, de stedenbouw en het grondbeleid

29 oktober 2009

Aanwezig

Vaste leden

Mevr. Cécile Jodogne, mevr. Gisèle Mandaila.
 De heren Mohammadi Chahid, Mohamed Ouriaghli, mevr. Fatiha Saïdi.
 Mevr. Anne Dirix, de heer Alain Maron, mevr. Marie Nagy.
 Mevr. Julie de Groote, mevr. Mahinur Ozdemir.
 Mevr. Annemie Maes.
 De heer Jef Van Damme.

Plaatsvervangers

De heer Yaron Pesztat.
 Mevr. Greet Van Linter.

Andere leden

Mevr. Sophie Brouhon, de heer Didier Gosuin.

Afwezig

Mevr. Anne-Charlotte d'Ursel, mevr. Viviane Teitelbaum, de heer Johan Demol.

Commission de l'environnement, de la conservation de la nature, de la politique de l'eau et de l'énergie

10 novembre 2009

Présents

Membres effectifs

Mmes Béatrice Fraiteur, Caroline Persoons.
M. Ahmed El Ktibi, Mme Olivia P'tito.
MM. Ahmed Mouhssin, Arnaud Pinxteren, Mme Sarah Turine.
M. André du Bus de Warnaffe.
Mme Els Ampe.

Membre suppléant

M. Fouad Ahidar.

Autre membre

M. Hervé Doyen.

Excusés

M. Jacques Brotchi, Mmes Mahinur Ozdemir, Greet Van Linter.

Absents

MM. Alain Destexhe, Bea Diallo, Mme Sophie Brouhon.

Commissie voor leefmilieu, natuurbehoud, waterbeleid en energie

10 november 2009

Aanwezig

Vaste leden

Mevr. Béatrice Fraiteur, mevr. Caroline Persoons.
De heer Ahmed El Ktibi, mevr. Olivia P'tito.
De heren Ahmed Mouhssin, Arnaud Pinxteren, mevr. Sarah Turine.
De heer André du Bus de Warnaffe.
Mevr. Els Ampe.

Plaatsvervanger

De heer Fouad Ahidar.

Ander lid

De heer Hervé Doyen.

Verontschuldigd

De heer Jacques Brotchi, mevr. Mahinur Ozdemir, mevr. Greet Van Linter.

Afwezig

De heren Alain Destexhe, Bea Diallo, mevr. Sophie Brouhon.

**Commission des affaires intérieures, chargée
des pouvoirs locaux et des compétences
d'agglomération**

12 novembre 2009

Présents

Membres effectifs

Mmes Isabelle Molenberg, Martine Payfa, M. Philippe Pivin.
M. Mohamed Azzouzi.
Mmes Anne Dirix, Barbara Trachte.
Mme Danielle Caron, M. Hervé Doyen.
M. René Coppens.
Mme Sophie Brouhon.
M. Dominiek Lootens-Stael.

Membres suppléants

M. Didier Gosuin.
M. Alain Maron.
M. Walter Vandenbossche.

Autres membres

Mme Brigitte De Pauw, M. Paul De Ridder.

Excusés

Mme Els Ampe, M. Rudi Vervoort.

Absents

Mme Françoise Bertieaux, MM. Freddy Thielemans, Yaron Peszat.

**Commissie voor binnenlandse zaken, belast met
de lokale besturen en de
agglomeratiebevoegdheden**

12 november 2009

Aanwezig

Vaste leden

Mevr. Isabelle Molenberg, mevr. Martine Payfa, de heer Philippe Pivin.
De heer Mohamed Azzouzi.
Mevr. Anne Dirix, mevr. Barbara Trachte.
Mevr. Danielle Caron, de heer Hervé Doyen.
De heer René Coppens.
Mevr. Sophie Brouhon.
De heer Dominiek Lootens-Stael.

Plaatsvervangers

De heer Didier Gosuin.
De heer Alain Maron.
De heer Walter Vandenbossche.

Andere leden

Mevr. Brigitte De Pauw, de heer Paul De Ridder.

Verontschuldigd

Mevr. Els Ampe, de heer Rudi Vervoort.

Afwezig

Mevr. Françoise Bertieaux, de heren Freddy Thielemans, Yaron Peszat.

Commission de l'environnement, de la conservation de la nature, de la politique de l'eau et de l'énergie

17 novembre 2009

Présents

Membres effectifs

Mmes Béatrice Fraiteur, Caroline Persoons.
M. Ahmed El Ktibi, Mme Olivia P'tito.
MM. Ahmed Mouhssin, Arnaud Pinxteren.
M. Hervé Doyen.
Mme Els Ampe.
Mme Sophie Brouhon.

Membres suppléants

Mmes Anne-Charlotte d'Ursel, Gisèle Mandaila,
Viviane Teitelbaum.
M. Mohamed Daïf.
Mme Dominique Braeckman.
M. André du Bus de Warnaffe.

Excusés

M. Jacques Brotchi, Mme Mahinur Ozdemir, M.
Gaëtan Van Goidsenhoven, Mme Greet Van
Linter.

Absents

MM. Alain Destexhe, Bea Diallo, Mme Sarah
Turine.

**Commissie voor leefmilieu, natuurbehoud,
waterbeleid en energie**

17 november 2009

Aanwezig

Vaste leden

Mevr. Béatrice Fraiteur, mevr. Caroline Persoons.
De heer Ahmed El Ktibi, mevr. Olivia P'tito.
De heren Ahmed Mouhssin, Arnaud Pinxteren.
De heer Hervé Doyen.
Mevr. Els Ampe.
Mevr. Sophie Brouhon.

Plaatsvervangers

Mevr. Anne-Charlotte d'Ursel, mevr. Gisèle
Mandaila, mevr. Viviane Teitelbaum.
De heer Mohamed Daïf.
Mevr. Dominique Braeckman.
De heer André du Bus de Warnaffe.

Verontschuldigd

De heer Jacques Brotchi, mevr. Mahinur Ozdemir,
de heer Gaëtan Van Goidsenhoven, mevr. Greet
Van Linter.

Afwezig

De heren Alain Destexhe, Bea Diallo, mevr. Sarah
Turine.

Commission du logement et de la rénovation urbaine

17 novembre 2009

Présents

Membres effectifs

MM. Michel Colson, Olivier de Clippele, Vincent De Wolf.
 Mme Michèle Carthé, M. Alain Hutchinson.
 MM. Vincent Lurquin, Alain Maron, Mme Marie Nagy.
 M. Bertin Mampaka Mankamba.
 Mme Bianca Debaets.
 M. Fouad Ahidar.

Membre suppléant

M. Mohammadi Chahid.

Excusés

MM. Mohamed Daïf, Dominiek Lootens-Stael.

Absentes

Mmes Fatoumata Sidibe, Céline Fremault.

Commissie voor de huisvesting en stadsvernieuwing

17 november 2009

Aanwezig

Vaste leden

De heren Michel Colson, Olivier de Clippele, Vincent De Wolf.
 Mevr. Michèle Carthé, de heer Alain Hutchinson.
 De heren Vincent Lurquin, Alain Maron, mevr. Marie Nagy.
 De heer Bertin Mampaka Mankamba.
 Mevr. Bianca Debaets.
 De heer Fouad Ahidar.

Plaatsvervanger

De heer Mohammadi Chahid.

Verontschuldigd

De heren Mohamed Daïf, Dominiek Lootens-Stael.

Afwezig

Mevr. Fatoumata Sidibe, mevr. Céline Fremault.

Commission de l'infrastructure, chargée des travaux publics et des communications

18 novembre 2009

Présents

Membres effectifs

M. Willem Draps, Mmes Béatrice Fraiteur, Cécile Jodogne.
 MM. Philippe Close, Jamal Ikazban, Emin Özkara.
 Mme Céline Delforge.
 Mme Danielle Caron, M. Hervé Doyen.
 Mme Carla Dejonghe.
 M. Jef Van Damme.

Membres suppléants

Mmes Françoise Schepmans, Viviane Teitelbaum.
 Mme Olivia P'tito.
 M. Arnaud Pinxteren, Mme Barbara Trachte.
 M. Pierre Migisha.
 Mme Annemie Maes.

Autres membres

M. Michel Colson, Mme Bianca Debaets, MM. Vincent De Wolf, André du Bus de Warnaffe, Mmes Nadia El Yousfi, Anne Herscovici, Marion Lemesre, Isabelle Molenberg, Fatiha Saïdi.

Excusés

MM. Serge de Patoul, Dominiek Lootens-Stael, Gaëtan Van Goidsenhoven.

Absents

MM. Aziz Albishari, Jean-Claude Defossé, Johan Demol.

Commissie voor de infrastructuur, belast met openbare werken en verkeerswezen

18 november 2009

Aanwezig

Vaste leden

De heer Willem Draps, mevr. Béatrice Fraiteur, mevr. Cécile Jodogne.
 De heren Philippe Close, Jamal Ikazban, Emin Özkara.
 Mevr. Céline Delforge.
 Mevr. Danielle Caron, de heer Hervé Doyen.
 Mevr. Carla Dejonghe.
 De heer Jef Van Damme.

Plaatsvervangers

Mevr. Françoise Schepmans, mevr. Viviane Teitelbaum.
 Mevr. Olivia P'tito.
 De heer Arnaud Pinxteren, mevr. Barbara Trachte.
 De heer Pierre Migisha.
 Mevr. Annemie Maes.

Andere leden

De heer Michel Colson, mevr. Bianca Debaets, de heren Vincent De Wolf, André du Bus de Warnaffe, mevr. Nadia El Yousfi, mevr. Anne Herscovici, mevr. Marion Lemesre, mevr. Isabelle Molenberg, mevr. Fatiha Saïdi.

Verontschuldigd

De heren Serge de Patoul, Dominiek Lootens-Stael, Gaëtan Van Goidsenhoven.

Afwezig

De heren Aziz Albishari, Jean-Claude Defossé, Johan Demol.

**Commission des affaires intérieures, chargée
des pouvoirs locaux et des compétences
d'agglomération**

19 novembre 2009

Présents

Membres effectifs
 Mme Martine Payfa.
 M. Mohamed Azzouzi.
 Mmes Anne Dirix, Barbara Trachte.
 Mme Danielle Caron, M. Ahmed El Khannouss.
 M. René Coppens.

Autres membres
 Mmes Céline Fremault, Annemie Maes, Caroline Persoons.

Excusés

Mme Sophie Brouhon, M. Dominiek Lootens-Stael, Mme Isabelle Molenberg, MM. Yaron Pesztat, Gaëtan Van Goidsenhoven, Rudi Vervoort.

Absents

Mme Françoise Bertieaux, MM. Philippe Pivin, Freddy Thielemans.

**Commissie voor binnenlandse zaken, belast met
de lokale besturen en de
agglomeratiebevoegdheden**

19 november 2009

Aanwezig

Vaste leden
 Mevr. Martine Payfa.
 De heer Mohamed Azzouzi.
 Mevr. Anne Dirix, mevr. Barbara Trachte.
 Mevr. Danielle Caron, de heer Ahmed El Khannouss.
 De heer René Coppens.

Andere leden
 Mevr. Céline Fremault, mevr. Annemie Maes, mevr. Caroline Persoons.

Verontschuldigd

Mevr. Sophie Brouhon, de heer Dominiek Lootens-Stael, mevr. Isabelle Molenberg, de heren Yaron Pesztat, Gaëtan Van Goidsenhoven, Rudi Vervoort.

Afwezig

Mevr. Françoise Bertieaux, de heren Philippe Pivin, Freddy Thielemans.

Commission des finances, du budget, de la fonction publique, des relations extérieures et des affaires générales

19 novembre 2009

Présents

Membres effectifs

MM. Olivier de Clippele, Serge de Patoul, Didier Gosuin, Mme Marion Lemesre.
 Mmes Françoise Dupuis, Anne Sylvie Mouzon, M. Eric Tomas.
 M. Yaron Peszat, Mme Barbara Trachte.
 M. André du Bus de Warnaffe.
 Mme Brigitte De Pauw.
 Mme Sophie Brouhon.
 M. Johan Demol.

Membre suppléant

M. René Coppens.

Autres membres

Mmes Danielle Caron (en remplacement de M. Joël Riguelle), Bianca Debaets, Anne Dirix (en remplacement de Mme Zakia Khattabi), MM. Herman Mennekens, Jacques Morel, Walter Vandenbossche (en remplacement partim de Mme Brigitte De Pauw).

Excusés

Mme Zakia Khattabi, M. Joël Riguelle.

Commissie voor de financiën, begroting, openbaar ambt, externe betrekkingen en algemene zaken

19 november 2009

Aanwezig

Vaste leden

De heren Olivier de Clippele, Serge de Patoul, Didier Gosuin, mevr. Marion Lemesre.
 Mevr. Françoise Dupuis, mevr. Anne Sylvie Mouzon, de heer Eric Tomas.
 De heer Yaron Peszat, mevr. Barbara Trachte.
 De heer André du Bus de Warnaffe.
 Mevr. Brigitte De Pauw.
 Mevr. Sophie Brouhon.
 De heer Johan Demol.

Plaatsvervanger

De heer René Coppens.

Andere leden

Mevr. Danielle Caron (ter vervanging van de heer Joël Riguelle), mevr. Bianca Debaets, mevr. Anne Dirix (ter vervanging van mevr. Zakia Khattabi), de heren Herman Mennekens, Jacques Morel, Walter Vandenbossche (ter vervanging partim van mevr. Brigitte De Pauw).

Verontschuldigd

Mevr. Zakia Khattabi, de heer Joël Riguelle.