



**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

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

—
Integraal verslag

—
Compte rendu intégral

—
**Plenaire vergadering van
VRIJDAG 27 FEBRUARI 2015**

—
**Séance plénière du
VENDREDI 27 FÉVRIER 2015**

(Namiddagvergadering)

(Séance de l'après-midi)

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

Publicatie uitgegeven door het
Brussels Hoofdstedelijk Parlement
Directie verslaggeving
tel 02 549 68 02
fax 02 549 62 12
e-mail criv@bruparl.irisnet.be

De verslagen kunnen geconsulteerd worden op
<http://www.parlbruparl.irisnet.be/>

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

Publication éditée par le
Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale
Direction des comptes rendus
tél 02 549 68 02
fax 02 549 62 12
e-mail criv@parlbru.irisnet.be

Les comptes rendus peuvent être consultés à l'adresse
<http://www.parlbruparl.irisnet.be/>

INHOUD

| | |
|--|----|
| VERONTSCHULDIGD | 7 |
| DRINGENDE VRAGEN | 7 |
| - van mevrouw Annemie Maes | 7 |
| aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Territoriale Ontwikkeling, Stedelijk Beleid, Monumenten en Landschappen, Studentenaangelegenheden, Toerisme, Openbaar Ambt, Wetenschappelijk Onderzoek en Openbare Netheid, | |
| betreffende "het kappen van bomen op de Keelbeeksite". | |
| - van de heer Jef Van Damme | 10 |
| aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Territoriale Ontwikkeling, Stedelijk Beleid, Monumenten en Landschappen, Studentenaangelegenheden, Toerisme, Openbaar Ambt, Wetenschappelijk Onderzoek en Openbare Netheid, | |
| en aan de heer Didier Gosuin, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Tewerkstelling, Economie en Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp, | |
| betreffende "de vernietiging van de socio-economische vergunning van het project Docks". | |
| Toegevoegde dringende vraag van de heer Arnaud Pinxteren, | 10 |
| betreffende "het arrest van de Raad van | |

SOMMAIRE

| | |
|---|----|
| EXCUSÉS | 7 |
| QUESTIONS D'ACTUALITÉ | 7 |
| - de Mme Annemie Maes | 7 |
| à M. Rudi Vervoort, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, du Développement territorial, de la Politique de la ville, des Monuments et Sites, des Affaires étudiantes, du Tourisme, de la Fonction publique, de la Recherche scientifique et de la Propreté publique, | |
| concernant "les abattages d'arbres sur le site du Keelbeek". | |
| - de M. Jef Van Damme | 10 |
| à M. Rudi Vervoort, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, du Développement territorial, de la Politique de la ville, des Monuments et Sites, des Affaires étudiantes, du Tourisme, de la Fonction publique, de la Recherche scientifique et de la Propreté publique, | |
| et à M. Didier Gosuin, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Emploi, de l'Économie et de la Lutte contre l'incendie et l'Aide médicale urgente, | |
| concernant "l'annulation du permis socio-économique du projet Docks". | |
| Question d'actualité jointe de M. Arnaud Pinxteren, | 10 |
| concernant "l'arrêt du Conseil d'État | |

| | | | |
|--|--|---|--|
| State tot vernietiging van de socio-economische vergunning van het project Docks Brussel". | | annulant le permis socio-économique du projet Docks Brussel". | |
| Toegevoegde dringende vraag van de heer Arnaud Verstraete, 10 | | Question d'actualité jointe de M. Arnaud Verstraete, 10 | |
| betreffende "de vernietiging van de socio-economische vergunning van het project Docks Brussel door de Raad van State". | | concernant "l'annulation du permis socio-économique du projet Docks Brussel par le Conseil d'État". | |
| Toegevoegde dringende vraag van mevrouw Cieltje Van Achter, 10 | | Question d'actualité jointe de Mme Cieltje Van Achter, 10 | |
| betreffende "de vernietiging door de Raad van State van de socio-economische vergunning voor Docks Brussel op 24 februari 2015". | | concernant "l'annulation par le Conseil d'État du permis socio-économique pour le projet Docks Brussel le 24 février 2015". | |
| - van de heer Marc Loewenstein 17 | | - de M. Marc Loewenstein 17 | |
| aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Territoriale Ontwikkeling, Stedelijk Beleid, Monumenten en Landschappen, Studentenaangelegenheden, Toerisme, Openbaar Ambt, Wetenschappelijk Onderzoek en Openbare Netheid, | | à M. Rudi Vervoort, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, du Développement territorial, de la Politique de la ville, des Monuments et Sites, des Affaires étudiantes, du Tourisme, de la Fonction publique, de la Recherche scientifique et de la Propreté publique, | |
| en aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, | | et à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, | |
| betreffende "de reactie van de regering betreffende de geplande betoging van de taxisector op 3 maart aanstaande". | | concernant "la réaction du gouvernement concernant la manifestation du secteur des taxis prévue le 3 mars 2015" | |
| Toegevoegde dringende vraag van mevrouw Céline Delforge, 17 | | Question d'actualité jointe de Mme Céline Delforge, 17 | |
| betreffende "de goedkeuring van een nieuw Taxiplan door de Brusselse regering". | | concernant "l'approbation d'un nouveau Plan taxis par le gouvernement bruxellois" | |
| Toegevoegde dringende vraag van de heer Vincent De Wolf, 17 | | Question d'actualité jointe de M. Vincent De Wolf, 17 | |
| betreffende "de voorstelling van het nieuw Taxiplan door de minister-president en | | concernant "la présentation du nouveau Plan taxis par le ministre-président et la | |

| | | | |
|--|----|---|----|
| overleg met de sector". | | concertation avec le secteur" | |
| Toegevoegde dringende vraag van de heer Jamal Ikazban, | 17 | Question d'actualité jointe de M. Jamal Ikazban, | 17 |
| betreffende "de instemming van de Brusselse regering met het Taxiplan 2015-2019". | | concernant "l'accord du gouvernement bruxellois sur le Plan taxis 2015-2019" | |
| Toegevoegde dringende vraag van de heer Hamza Fassi-Fihri, | 17 | Question d'actualité jointe de M. Hamza Fassi-Fihri, | 17 |
| betreffende "de goedkeuring door de Brusselse regering van het nieuw Taxiplan 2015-2019". | | concernant "l'approbation par le gouvernement bruxellois du nouveau Plan taxis 2015-2019" | |
| Toegevoegde dringende vraag van de heer Youssef Handichi, | 17 | Question d'actualité jointe de M. Youssef Handichi, | 17 |
| betreffende "de activiteiten van het Amerikaanse bedrijf Uber op Brussels grondgebied". | | concernant "les activités de la société américaine Uber sur le sol bruxellois". | |
| - van de heer Emmanuel De Bock | 32 | - de M. Emmanuel De Bock | 32 |
| aan de heer Guy Vanhengel, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Financiën, Begroting, Externe Betrekkingen en Ontwikkelingssamenwerking, | | à M. Guy Vanhengel, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Finances, du Budget, des Relations extérieures et de la Coopération au développement, | |
| betreffende "de weigering van de banken om het toekomstig nationaal stadion te financieren zonder waarborg van de overheid". | | concernant "le refus des banques de financer le futur stade national sans garantie des pouvoirs publics". | |
| Toegevoegde dringende vraag van de heer Paul Delva, | 32 | Question d'actualité jointe de M. Paul Delva, | 32 |
| betreffende "de waarborg van het gewest voor de bouw van het nieuw voetbalstadion". | | concernant "la garantie de la Région pour la construction du nouveau stade de football". | |
| Toegevoegde dringende vraag van de heer Pierre Kompany, | 32 | Question d'actualité jointe de M. Pierre Kompany, | 32 |
| betreffende "de weigering van de banken om de investeringen van het toekomstig | | concernant "le refus des banques de couvrir les investissements du futur stade national | |

| | | | |
|--|----|--|----|
| nationaal stadion te dekken zonder bankgarantie van het gewest". | | sans la garantie bancaire de la Région". | |
| - van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel | 39 | - de Mme Anne-Charlotte d'Ursel | 39 |
| aan mevrouw Céline Fremault, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Huisvesting, Levenskwaliteit, Leefmilieu en Energie, | | à Mme Céline Fremault, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée du Logement, de la Qualité de vie, de l'Environnement et de l'Énergie, | |
| betreffende "de luchtvervuiling gelinkt aan de vluchten boven het Brussels Gewest". | | concernant "la pollution atmosphérique liée au survol aérien de la Région bruxelloise". | |

**VOORZITTERSCHAP: DE HEER CHARLES PICQUÉ, VOORZITTER.
PRÉSIDENCE : M. CHARLES PICQUÉ, PRÉSIDENT.**

- De vergadering wordt geopend om 14.30 uur.

De voorzitter.- Ik verklaar de plenaire vergadering van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement van vrijdag 27 februari 2015 geopend.

VERONTSCHULDIGD

De voorzitter.- Verontschuldigen zich voor hun afwezigheid:

- mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris;
- mevrouw Corinne De Permentier;
- mevrouw Barbara d'Ursel-de Lobkowicz;
- mevrouw Simone Susskind;
- mevrouw Véronique Jamoulle;
- de heer Hervé Doyen;
- de heer Jamal Ikazban.

DRINGENDE VRAGEN

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

DRINGENDE VRAAG VAN MEVROUW ANNEMIE MAES

**AAN DE HEER RUDI VERVOORT,
MINISTER-PRESIDENT VAN DE
BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE
REGERING, BELAST MET
PLAATSELIJKE BESTUREN,
TERRITORIALE ONTWIKKELING,**

- La séance est ouverte à 14h30.

M. le président.- Je déclare ouverte la séance plénière du Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale du vendredi 27 février 2015.

EXCUSÉS

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

- Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État ;
- Mme Corinne De Permentier ;
- Mme Barbara d'Ursel-de Lobkowicz ;
- Mme Simone Susskind ;
- Mme Véronique Jamoulle ;
- M. Hervé Doyen ;
- M. Jamal Ikazban.

QUESTIONS D'ACTUALITÉ

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

QUESTION D'ACTUALITÉ DE MME ANNEMIE MAES

**À M. RUDI VERVOORT, MINISTRE-
PRÉSIDENT DU GOUVERNEMENT DE
LA RÉGION DE BRUXELLES-
CAPITALE, CHARGÉ DES POUVOIRS
LOCAUX, DU DÉVELOPPEMENT
TERRITORIAL, DE LA POLITIQUE DE**

STEDELIJK BELEID, MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN, STUDENTEN-AANGELEGENHEDEN, TOERISME, OPENBAAR AMBT, WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK EN OPENBARE NETHEID,

betreffende "het kappen van bomen op de Keelbeeksite".

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes (Groen).- Haren begint meer en meer op het Gallische dorp van Asterix en Obelix te lijken. De gemeente wordt langs alle kanten ingesloten door spoorwegen of autosnelwegen en nu komt er nog een gevangenis bij. Het stukje groen van de Keelbeeksite wordt opgeofferd aan het nieuwe bouwproject.

Het gebouw staat er nog niet, maar de voorbereidende werkzaamheden zijn vorige week al gestart. Over honderden meters wordt een strook natuur van acht meter breed vrijgemaakt voor een omheining van vijf centimeter breed. De Regie der Gebouwen vond het zelfs niet nodig om een vergunning aan te vragen voor het plaatsen van het hek of voor het kappen van de bomen.

De regelgeving is nochtans duidelijk: als een boom vier meter hoog is en op anderhalve meter hoogte een omtrek van veertig centimeter heeft, is er een kapvergunning nodig.

Omwonenden bevestigen dat er ondertussen heel wat bomen gekapt zijn.

Hebt u contact met de Regie der Gebouwen over de ontwikkeling van de Keelbeeksite?

Was u ervan op de hoogte dat de werkzaamheden het voorbije weekend zouden plaatsvinden?

Veel bewoners van Haren gaan door de Keelbeeksite om inkopen te doen of om naar de bushalte te gaan. Door het hek is dat niet langer mogelijk. Welke maatregelen hebt u genomen om te voorkomen dat deze mensen geïsoleerd raken?

Welke maatregelen hebt u genomen om te vermijden dat er in de toekomst nog werken zonder vergunning uitgevoerd worden?

Hebt u al stappen ondernomen tegen de Regie der

LA VILLE, DES MONUMENTS ET SITES, DES AFFAIRES ÉTUDIANTES, DU TOURISME, DE LA FONCTION PUBLIQUE, DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE ET DE LA PROPRIÉTÉ PUBLIQUE,

concernant "les abattages d'arbres sur le site du Keelbeek".

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

Mme Annemie Maes (Groen) (en néerlandais).- *Haren ressemble de plus en plus au village gaulois d'Astérix et Obélix : la commune est encerclée par les voies ferrées, les autoroutes, et bientôt par une nouvelle prison. Le petit bout de verdure du Keelbeek est sacrifié sur l'autel d'un nouveau projet de construction.*

Les travaux préparatoires au chantier ont débuté la semaine dernière. La Régie des bâtiments n'a même pas jugé nécessaire de demander un permis pour le placement d'une clôture ou pour l'abattage d'arbres, au mépris de la réglementation.

Les riverains confirment l'abattage de nombreux arbres.

Avez-vous pris contact avec la Régie des bâtiments ? Étiez-vous au courant du fait que les travaux se dérouleraient le week-end dernier ?

La clôture empêche les habitants de Haren de traverser le Keelbeek pour aller faire leurs achats ou se rendre à l'arrêt de bus. Quelles mesures avez-vous prises pour éviter qu'ils ne se retrouvent isolés ?

Quelles mesures avez-vous prises pour éviter que des travaux ne soient entamés sans permis à l'avenir ?

Avez-vous imposé une amende à la Régie des bâtiments ou avez-vous ordonné l'interruption des travaux ?

Gebouwen, zoals het opleggen van een boete of het stilleggen van de werken?

De voorzitter.- De heer Vervoort heeft het woord.

De heer Rudi Vervoort, minister-president.- De vergunningsaanvraag voor de bouw van de gevangenis wordt nog bestudeerd. Voorts heeft de Regie der Gebouwen als eigenaar het recht om haar terrein zonder vergunning af te sluiten.

Ik heb geen informatie ontvangen over omgehakte bomen. Daarom heb ik mijn diensten gevraagd de situatie ter plaatse te controleren. In geval van problemen zullen we contact nemen met de Regie der Gebouwen. Wanneer er een overtreding wordt vastgesteld, wordt er een proces-verbaal opgesteld. Het klopt dat bomen niet gehakt mogen worden zonder vergunning.

Mevrouw Annemie Maes (Groen).- Voor de omgehakte bomen op het terrein is het jammer genoeg natuurlijk te laat.

De heer Rudi Vervoort, minister-president.- Als er bomen zijn omgehakt zonder vergunning, zal er een proces-verbaal worden opgesteld.

Mevrouw Annemie Maes (Groen).- U zult dus het nodige doen. De wet geldt voor iedereen.

Als ik het goed begrijp, kunt u niets doen aan de afsluiting die rond het terrein werd geplaatst, zodat de buurtbewoners nog lang om zullen moeten lopen. De werkzaamheden zullen immers nog heel wat tijd in beslag nemen.

De heer Rudi Vervoort, minister-president.- We zullen een oplossing zoeken.

Mevrouw Annemie Maes (Groen).- U zou het probleem ter sprake moeten brengen tijdens uw onderhandelingen met de Regie der Gebouwen.

De heer Rudi Vervoort, minister-president.- Zoals ik al zei, werd er nog geen vergunning verstrekt.

Mevrouw Annemie Maes (Groen).- De buurtbewoners mogen niet de dupe worden van de werkzaamheden.

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

M. Rudi Vervoort, ministre-président *(en néerlandais).*- *La demande de permis pour la construction de la prison est encore à l'étude. Par ailleurs, en tant que propriétaire du terrain, la Régie des bâtiments a le droit de le clôturer sans permis.*

J'ai demandé à mes services de vérifier si des arbres ont bel et bien été abattus. En cas d'infraction dans le chef de la Régie des bâtiments, un procès-verbal sera dressé.

Mme Annemie Maes (Groen) *(en néerlandais).*- *Pour les arbres qui ont été abattus, il est déjà trop tard !*

M. Rudi Vervoort, ministre-président *(en néerlandais).*- *Si des arbres ont été abattus sans permis, un procès-verbal sera dressé.*

Mme Annemie Maes (Groen) *(en néerlandais).*- *Tout le monde doit respecter la loi.*

La clôture du terrain obligera, durant une longue période, les riverains à effectuer un détour.

M. Rudi Vervoort, ministre-président *(en néerlandais).*- *Nous chercherons une solution.*

Mme Annemie Maes (Groen) *(en néerlandais).*- *Vous devriez aborder le problème lors de vos négociations avec la Régie des bâtiments.*

M. Rudi Vervoort, ministre-président *(en néerlandais).*- *Je le répète, aucun permis n'a encore été délivré.*

Mme Annemie Maes (Groen) *(en néerlandais).*- *Les riverains ne peuvent être les dupes des travaux.*

DRINGENDE VRAAG VAN DE HEER JEF VAN DAMME

AAN DE HEER RUDI VERVOORT, MINISTER-PRESIDENT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET PLAATSELIJKE BESTUREN, TERRITORIALE ONTWIKKELING, STEDELIJK BELEID, MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN, STUDENTEN-AANGELEGENHEDEN, TOERISME, OPENBAAR AMBT, WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK EN OPENBARE NETHEID,

EN AAN DE HEER DIDIER GOSUIN, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET TEWERKSTELLING, ECONOMIE EN BRANDBESTRIJDING EN DRINGENDE MEDISCHE HULP,

betreffende "de vernietiging van de socio-economische vergunning van het project Docks".

TOEGEVOEGDE DRINGENDE VRAAG VAN DE HEER ARNAUD PINXTEREN,

betreffende "het arrest van de Raad van State tot vernietiging van de socio-economische vergunning van het project Docks Brussel".

TOEGEVOEGDE DRINGENDE VRAAG VAN DE HEER ARNAUD VERSTRAETE,

betreffende "de vernietiging van de socio-economische vergunning van het project Docks Brussel door de Raad van State".

TOEGEVOEGDE DRINGENDE VRAAG VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER,

betreffende "de vernietiging door de Raad van State van de socio-economische vergunning voor Docks Brussel op 24 februari 2015".

De voorzitter.- Minister-president Rudi Vervoort zal de dringende vragen beantwoorden.

QUESTION D'ACTUALITÉ DE M. JEF VAN DAMME

À M. RUDI VERVOORT, MINISTRE-PRÉSIDENT DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES POUVOIRS LOCAUX, DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, DE LA POLITIQUE DE LA VILLE, DES MONUMENTS ET SITES, DES AFFAIRES ÉTUDIANTES, DU TOURISME, DE LA FONCTION PUBLIQUE, DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE ET DE LA PROPRIÉTÉ PUBLIQUE,

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

concernant "l'annulation du permis socio-économique du projet Docks".

QUESTION D'ACTUALITÉ JOINTE DE M. ARNAUD PINXTEREN,

concernant "l'arrêt du Conseil d'État annulant le permis socio-économique du projet Docks Brussel".

QUESTION D'ACTUALITÉ JOINTE DE M. ARNAUD VERSTRAETE,

concernant "l'annulation du permis socio-économique du projet Docks Brussel par le Conseil d'État".

QUESTION D'ACTUALITÉ JOINTE DE MME CIELTJE VAN ACHTER,

concernant "l'annulation par le Conseil d'État du permis socio-économique pour le projet Docks Brussel le 24 février 2015".

M. le président.- Le ministre-président Rudi Vervoort répondra aux questions d'actualité.

In afwachting van de komst van de heer Van Damme, de eerste interpellant, heeft de heer Pinxteren het woord voor zijn toegevoegde dringende vraag.

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) *(in het Frans).*- Twee dagen geleden vernamen we dat de Raad van State de socio-economische vergunning van het project Docks Brussel heeft vernietigd, omdat de aanvraag onvoldoende aantoonde dat het project voldoet aan het Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP) en aan bepaalde mobiliteitsvereisten.

Die beslissing doet denken aan het debat dat we in het najaar voerden over de verschillende voorwaarden inzake mobiliteit en de handelsbestemming voor het afgeven van een milieuvergunning voor Docks Brussel.

De Raad van State vernietigde nu een eerste socio-economische vergunning en we weten dat er nog procedures lopen tegen de stedenbouwkundige vergunning en de milieuvergunning. Die zullen ongetwijfeld veel aandacht krijgen.

Wat is uw houding tegenover de vernietiging van de vergunning door de Raad van State? Verwacht u dat die de vergunningen die door het gewest werden verleend, ook zal vernietigen?

Een van de voorwaarden voor de toekenning van de milieuvergunning was dat de site uitsluitend voor grote ketens bestemd zou zijn en dat het concept winkelcentrum niet behouden zou blijven. Dat komt nu in het gedrang. Welke maatregelen overweegt u om de eisen van het gewest te doen uitvoeren?

En attendant l'arrivée de M. Van Damme, premier interpellateur, la parole est à M. Pinxteren pour sa question d'actualité jointe.

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Il y a deux jours, nous apprenions l'annulation, par le Conseil d'État, du permis socio-économique relatif au projet Docks Brussel, également dénommé "Just under the Sky", du promoteur Equilis.

Le Conseil d'État fonde sa décision sur l'insuffisance de justifications relatives à deux aspects : d'une part, le respect du Plan régional d'affectation du sol (PRAS) ; d'autre part, le respect de certaines exigences en matière de mobilité.

Cette décision fait écho au débat que nous avons tenu à l'automne dernier et qui a rappelé les diverses conditions associées à la délivrance du permis Docks, notamment en termes de mobilité, précisément, mais également en termes d'affectation commerciale. Vous vous souviendrez certainement que le gouvernement bruxellois de l'époque a posé une série de conditions à la délivrance de ce certificat transformé en permis d'environnement.

Ce premier permis socio-économique est donc attaqué, voire annulé, et l'on sait que d'autres procédures relatives au permis d'urbanisme et d'environnement sont pendantes. On peut dès lors s'attendre à ce que les aspects que je viens d'évoquer fassent également, dans cette perspective, l'objet d'une attention particulière.

M. le ministre-président, quelle analyse faites-vous de l'arrêt rendu par le Conseil d'État ? En tirez-vous des conclusions quant au risque d'annulation des permis délivrés par la Région ?

De manière plus générale, on sait que les considérants du certificat d'environnement prévoyaient que l'affectation commerciale du site soit limitée à de grandes enseignes commerciales et que le concept de centre commercial n'y soit pas retenu. Comme je vous l'ai dit, on s'éloigne à présent de cette option et je voudrais donc connaître les mesures que vous envisagez pour corriger le tir et faire valoir le point de vue évoqué dans les documents régionaux.

De voorzitter.- De heer Verstraete heeft het woord voor zijn toegevoegde dringende vraag.

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- De socio-economische vergunning voor Docks Brussel werd door de Raad van State vernietigd wegens een gebrekkige motivatie inzake de overeenstemming met de bestemmingsplannen en omdat er vragen rezen over de mobiliteitsproblematiek. Na die beslissing betwijfel ik steeds sterker of de door de gewestregering opgelegde regels werkelijk worden nageleefd.

Wat is de huidige stand van zaken? Worden de bepalingen en voorwaarden in de vergunningen gerespecteerd? Op welke manier en hoe vaak houdt de regering de toestand in het oog? Wie coördineert het toezicht? Er werden immers vergunningen verstrekt door meerdere beleidsniveaus.

De heer Rudi Vervoort, minister-president.- Sinds een jaar is het gewest bevoegd en dat is meteen een heikel punt, omdat we een en ander juridisch nog op orde moeten stellen. Op dat vlak kan ik u dus nog niet veel concreets melden.

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Op welke manier zult u het nieuwe instrument van de socio-economische vergunning inzetten, met respect voor de bestaande regelgeving? Dat is de vraag.

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord voor haar toegevoegde dringende vraag.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Er zijn twee redenen voor de vernietiging van de socio-economische vergunning. Ik zal niet ingaan op het bestemmingsplan, maar ik wil het wel over de mobiliteit hebben. De mobiliteitsaspecten zijn heel belangrijk voor de milieuvergunning en de stedenbouwkundige vergunning.

De inhoud van het arrest van de Raad van State is nogal verontrustend. Het standpunt van de verwerende partij, namelijk het Brussels Gewest, is dat het verkeer enkel op vrijdagavond drukker dan gewoonlijk zou kunnen worden. Verder zou de verkeersstroom min of meer ongewijzigd blijven.

In de beleidsverklaring en in de oriëntatienota van minister Smet lees ik weinig over de plannen met de Lambermontlaan of over de aanleg van de

M. le président.- La parole est à M. Verstraete pour sa question d'actualité jointe.

M. Arnaud Verstraete (Groen) (en néerlandais).- *Après la décision rendue par le Conseil d'État, je me demande de plus en plus si les règles imposées par le gouvernement bruxellois sont bel et bien respectées.*

Où en est-on exactement ? Les dispositions et conditions des permis sont-elles respectées ? À quelle fréquence et selon quelles modalités le gouvernement suit-il ce dossier ? Qui en assure la coordination, sachant que plusieurs niveaux de pouvoir sont concernés ?

M. Rudi Vervoort, ministre-président (en néerlandais).- *C'est la Région qui est compétente depuis un an et c'est là que le bât blesse, car nous devons encore régler certains points juridiques.*

M. Arnaud Verstraete (Groen) (en néerlandais).- *De quelle manière comptez-vous employer le nouvel instrument du permis socio-économique, en tenant compte de la législation actuelle ? Telle est la question.*

M. le président.- La parole est à Mme Van Achter pour sa question d'actualité jointe.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *Pour ma part, j'aborderai le volet mobilité, très important s'agissant du permis d'environnement et du permis d'urbanisme.*

Le contenu de l'arrêt du Conseil d'État est plutôt inquiétant, dans la mesure où la partie défenderesse, la Région, affirme qu'il y aura davantage de circulation uniquement le vendredi soir.

La déclaration de politique générale ainsi que la note du ministre Smet contiennent peu d'éléments concernant le boulevard Lambermont ou les arrêts de tram et le tunnel. Le Conseil d'État a émis des objections de fond en matière de mobilité.

Quelle est l'approche suivie par le gouvernement ?

tramhaltes en de tunnel. De Raad van State heeft grondige bezwaren geuit over de mobiliteitsaanpak.

Wat is de aanpak van de regering? Klopt het dat er alleen vrijdagavond wat meer auto's worden verwacht? Wat gebeurt er om het dossier opnieuw op het goede spoor te krijgen?

De voorzitter.- De heer Van Damme heeft het woord voor zijn dringende vraag.

De heer Jef Van Damme (sp.a).- Mijnheer de voorzitter, hebt u ook gehoord dat de N-VA tegen het shoppingcenter is of ben ik de enige?

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Dat heb ik niet gezegd, maar wel dat het mobiliteitsprobleem moet aangepakt worden, zoals in Vlaanderen. U hebt niet geluisterd.

De heer Jef Van Damme (sp.a).- Dat is toch merkwaardig.

De voorzitter.- U spreekt toch niet over Uplace?

De heer Jef Van Damme (sp.a).- Ik ben blij dat de oppositie het met ons eens is, ook al verkondigt een van de oppositiepartijen in Vlaanderen een heel ander verhaal.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Wij verkondigen daar hetzelfde verhaal als hier.

De heer Jef Van Damme (sp.a).- De heer De Lille is nu tegen, hoewel hij destijds in de meerderheid het project Docks Brussel mee goedgekeurd heeft.

De heer Bruno De Lille (Groen).- Het is de stad Brussel die de bouwvergunning heeft verleend. Het gewest heeft enkel een aantal strenge mobiliteitsvoorwaarden opgelegd.

De voorzitter.- Dringende vragen dienen niet voor debatten tussen de leden van het parlement.

De heer Rudi Vervoort, minister-president.- De verschillende standpunten zijn nochtans heel interessant.

De heer Jef Van Damme (sp.a).- Mijnheer de

Qu'allez-vous entreprendre pour remettre ce dossier sur la bonne voie ?

M. le président.- La parole est à M. Van Damme pour sa question d'actualité.

M. Jef Van Damme (sp.a) *(en néerlandais).*- *M. le président, avez-vous aussi entendu que la N-VA est opposée au centre commercial, ou suis-je le seul à avoir entendu cela ?*

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).*- *Ce n'est pas ce que j'ai dit. J'ai dit qu'il fallait s'attaquer au problème de la mobilité, comme en Flandre.*

M. Jef Van Damme (sp.a) *(en néerlandais).*- *C'est étonnant.*

M. le président.- Vous ne parlez pas de Uplace ?

M. Jef Van Damme (sp.a) *(en néerlandais).*- *Je me réjouis du fait que l'opposition partage notre avis, même si l'un des partis de l'opposition tient un autre langage en Flandre.*

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).*- *Nous y tenons le même discours.*

M. Jef Van Damme (sp.a) *(en néerlandais).*- *M. De Lille est opposé au projet Docks Brussel aujourd'hui, alors qu'il l'a approuvé lorsqu'il était dans la majorité.*

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).*- *C'est la Ville de Bruxelles qui a octroyé le permis de bâtir. La Région a seulement fixé des conditions strictes en matière de mobilité.*

M. le président.- Les questions d'actualité ne servent pas à mener des débats entre membres du parlement.

M. Rudi Vervoort, ministre-président *(en néerlandais).*- *Les différents points de vue sont pourtant intéressants.*

minister-president, wat is nu de juridische situatie? De projectontwikkelaar van Docks Brussel vindt dat er geen vuiltje aan de lucht is, aangezien er een regeling in de stedenbouwkundige vergunning vervat zit. Volgens een andere interpretatie moeten de werken worden stilgelegd.

Wat moet er nu gebeuren? Wat mij betreft mogen de werken gerust stilgelegd worden.

De voorzitter.- De heer Vervoort heeft het woord.

De heer Rudi Vervoort, minister-president.- Ik herhaal dat we zeer voorzichtig te werk moeten gaan. We hebben nu bevoegdheden die we vroeger niet hadden.

(verder in het Frans)

Er is enkel een probleem met de socio-economische vergunning. Die was onvoldoende gemotiveerd. We moeten nu bekijken hoe we daar een juridisch onaantastbaar antwoord kunnen op geven. Het project komt hoe dan ook niet in het gedrang.

(verder in het Nederlands)

Ik woon vlakbij het terrein. Ik ken de mobiliteitsproblematiek daar dan ook zeer goed.

(verder in het Frans)

Aangezien we in een overgangsfase zitten en er een andere overheid bevoegd is, moeten we voorzichtig zijn en samen met onze advocaten op zoek gaan naar een oplossing.

Het gewest heeft aan het project een gunstig advies gegeven. We moeten er nu ook voor zorgen dat het gerealiseerd kan worden.

Projecten van dergelijke omvang komen er nooit zonder slag of stoot. We moeten er gewoon voor zorgen dat de vergunningen juridisch overeind blijven.

M. Jef Van Damme (sp.a) *(en néerlandais).*- *M. le ministre-président, quelle est la situation juridique ? Le promoteur de Docks Brussel fait comme si de rien n'était, mais selon d'autres, les travaux doivent être arrêtés. Pour ma part, je suis plutôt favorable à cette seconde option.*

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

M. Rudi Vervoort, ministre-président *(en néerlandais).*- *Je répète que nous devons être très prudents. Nous disposons désormais de compétences que nous n'exercions pas par le passé.*

(poursuivant en français)

Cela porte uniquement sur le permis socio-économique. Les autres permis sont en état d'être exécutés, et ils le sont. Puisqu'on relève un défaut de motivation dans le cadre du permis socio-économique, il faut voir comment apporter une réponse qui soit juridiquement la plus solide et inattaquable possible, afin de poursuivre le projet. Nous ne le remettons absolument pas en cause, soyons clairs.

(poursuivant en néerlandais)

J'habite à proximité et je connais bien la problématique de la mobilité à cet endroit.

(poursuivant en français)

Je délivrerai donc deux messages. Premièrement, puisque nous sommes actuellement en phase transitoire et étant donné qu'il ne s'agit plus de la même autorité qui est compétente, soyons prudents par rapport à la manière dont nous réagissons. Nous consulterons dès lors nos avocats pour trouver la meilleure solution.

Ensuite, puisque la Région s'est prononcée en faveur du projet, il nous faudra assurer la continuité de son développement. Il est hors de question de remettre notre décision en cause pour quelque raison que ce soit.

Enfin, à l'heure actuelle, on sait qu'aucun projet d'envergure ne voit le jour sans qu'un recours soit introduit au préalable. C'est en quelque sorte la

De voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) *(in het Frans).*- *De regering heeft een milieuvergunning en een stedenbouwkundige vergunning afgegeven en een aantal voorwaarden op het vlak van stedenbouw, mobiliteit en bestemming opgelegd. Voor het socio-economische aspect was ze destijds nog niet bevoegd.*

We kunnen ons verwachten aan nog vernietigingen.

De heer Rudi Vervoort, minister-president *(in het Frans).*- *U hebt een te sombere kijk op het dossier.*

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) *(in het Frans).*- *Soms is het nuttig om van het ergste uit te gaan. Als we rekening houden met mogelijke problemen op het vlak van stedenbouw, mobiliteit en bestemming, dan moet onze aandacht ook gaan naar andere projecten, zoals Neo.*

De voorzitter.- De heer Verstraete heeft het woord.

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Ik vraag u nogmaals naar een stand van zaken, want u hebt me geen antwoord gegeven. Natuurlijk ben ik het met u eens dat de toekenning van de socio-economische vergunning correct moet verlopen.

Voor de milieuvergunning gelden heel concrete voorwaarden. Er moet elk jaar een verslag worden opgesteld. Zowel de overheid als de initiatiefnemer

règle du jeu. Il importe seulement de faire en sorte qu'une fois les permis délivrés, ils soient le plus infaillibles possible sur le plan juridique et ce, même s'il en va du métier d'avocat de toujours trouver la faille.

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

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Vous dites que le gouvernement s'est prononcé en faveur du projet. Il a donc délivré un certificat d'environnement et un certificat d'urbanisme, transformés en permis assortis d'une série de conditions. Il importe de vérifier que le projet respecte bien ces dernières.

Je me permets d'insister sur les conditions d'ordre urbanistique, de mobilité et d'affectation commerciale. Le gouvernement ne s'est pas prononcé sur l'opportunité socio-économique du projet, car cela ne relevait pas de ses compétences. Désormais, c'est le cas. Si, d'aventure, le projet devait progresser, votre attention devra porter sur ces trois aspects que sont l'urbanisme, la mobilité et l'affectation commerciale.

L'on peut s'attendre à de nouveaux recours et de nouvelles annulations.

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- Nous ne devons pas partir de ce principe-là. Votre vision du dossier est un peu trop sombre.

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Il est parfois utile d'envisager le pire scénario. Compte tenu des éventuels problèmes rencontrés en matière urbanistique, de mobilité et d'affectation commerciale, d'autres projets exigent une attention particulière. Je songe en particulier au projet Neo.

Je tenais à relever ces divers éléments.

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

M. Arnaud Verstraete (Groen) *(en néerlandais).*- *Je vous demande à nouveau un état des lieux.*

Le permis d'environnement est assorti de conditions concrètes et un rapport doit être rédigé chaque année. Tant les pouvoirs publics que l'initiateur du projet doivent fournir des efforts, dont vous devriez pouvoir nous dresser un état des

moeten bepaalde inspanningen leveren. Daarvan moet u toch een stand van zaken kunnen geven? Wie volgt de situatie op? Hoe vaak wordt het toezicht op het naleven van de voorwaarden uitgeoefend en wie zorgt voor de coördinatie?

De heer Rudi Vervoort, minister-president.- De Brusselse overheidsdiensten doen het nodige. De situatie is nu veranderd en daar moeten we op reageren.

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Ik geef een voorbeeld: de tunnel onder de Lambermontlaan naar het station van Schaarbeek moet volgend jaar in dienst genomen worden. Dan moeten de werkzaamheden toch spoedig van start gaan? Het is voor mij erg onduidelijk hoe de vork in de steel zit.

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Ik heb ook nog altijd dezelfde vragen. Het winkelcomplex zou opengaan in 2016, maar we weten nu nog niet of de bouw kan doorgaan. Dezelfde aspecten spelen ook mee in de milieuvergunning en de stedenbouwkundige vergunning. Hoe zal de mobiliteit worden aangepakt? Wat zal er gebeuren met de aanleg van de tramhaltes en de tunnels en met de heraanleg van de Lambermontlaan? Is daar een budget voor?

Als ik de blik van de minister-president zie, heb ik de indruk dat er niet veel zal gebeuren. Ik vrees dat dat ook voor de andere vergunningen een probleem zal vormen. Kan er zomaar voortgebouwd worden? De mobiliteit moet geregeld zijn voor het winkelcentrum opengaat.

De heer Jef Van Damme (sp.a).- Ik heb één goede raad: zorg ervoor dat Docks Brussel niet het Uplace van de Brusselse regering wordt.

De voorzitter.- De heer Vervoort heeft het woord.

De heer Rudi Vervoort, minister-president (in het Frans).- *Ik zal met alle goede raad rekening houden.*

lieux. Qui suit la situation ? Le contrôle du respect des conditions est-il régulièrement exercé ? Qui assure la coordination ?

M. Rudi Vervoort, ministre-président. (en néerlandais).- *Les services publics bruxellois font le nécessaire. Nous devons maintenant réagir au changement de situation.*

M. Arnaud Verstraete (Groen) (en néerlandais).- *Prenons l'exemple du tunnel sous le boulevard Lambermont vers la gare de Schaarbeek. Il doit être mis en service l'année prochaine, mais les travaux n'ont pas encore débuté. Je voudrais savoir ce qu'il en est.*

M. le président.- La parole est à Mme Van Achter.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *Je maintiens mes questions. Comment aborderez-vous la mobilité ? Qu'advient-il du réaménagement des arrêts de tram et des tunnels ainsi que du boulevard Lambermont ? Avez-vous prévu un budget à cet effet ?*

Si j'interprète bien le regard du ministre-président, je n'ai pas l'impression que ce dossier va avancer. Peut-on vraiment poursuivre la construction ? La mobilité doit être réglée avant l'ouverture du centre commercial.

M. Jef Van Damme (sp.a) (en néerlandais).- *Si je puis me permettre, veillez à ce que Docks Brussel ne devienne pas le dossier Uplace du gouvernement bruxellois.*

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

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- *J'ai bien entendu les judicieux conseils qui m'ont été délivrés.*

DRINGENDE VRAAG VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN

AAN DE HEER RUDI VERVOORT, MINISTER-PRESIDENT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET PLAATSELIJKE BESTUREN, TERRITORIALE ONTWIKKELING, STEDELIJK BELEID, MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN, STUDENTEN-AANGELEGENHEDEN, TOERISME, OPENBAAR AMBT, WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK EN OPENBARE NETHEID,

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

betreffende "de reactie van de regering betreffende de geplande betoging van de taxisector op 3 maart aanstaande".

TOEGEVOEGDE DRINGENDE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE,

betreffende "de goedkeuring van een nieuw Taxiplan door de Brusselse regering".

TOEGEVOEGDE DRINGENDE VRAAG VAN DE HEER VINCENT DE WOLF,

betreffende "de voorstelling van het nieuw Taxiplan door de minister-president en overleg met de sector".

TOEGEVOEGDE DRINGENDE VRAAG VAN DE HEER JAMAL IKAZBAN,

betreffende "de instemming van de Brusselse regering met het Taxiplan 2015-2019".

TOEGEVOEGDE DRINGENDE VRAAG VAN DE HEER HAMZA FASSI-FIHRI,

betreffende "de goedkeuring door de Brusselse regering van het nieuw Taxiplan 2015-2019".

TOEGEVOEGDE DRINGENDE VRAAG VAN**QUESTION D'ACTUALITÉ DE M. MARC LOEWENSTEIN**

À M. RUDI VERVOORT, MINISTRE-PRÉSIDENT DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES POUVOIRS LOCAUX, DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, DE LA POLITIQUE DE LA VILLE, DES MONUMENTS ET SITES, DES AFFAIRES ÉTUDIANTES, DU TOURISME, DE LA FONCTION PUBLIQUE, DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE ET DE LA PROPRIÉTÉ PUBLIQUE,

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

concernant "la réaction du gouvernement concernant la manifestation du secteur des taxis prévue le 3 mars 2015"

QUESTION D'ACTUALITÉ JOINTE DE MME CÉLINE DELFORGE,

concernant "l'approbation d'un nouveau Plan taxis par le gouvernement bruxellois"

QUESTION D'ACTUALITÉ JOINTE DE M. VINCENT DE WOLF,

concernant "la présentation du nouveau Plan taxis par le ministre-président et la concertation avec le secteur"

QUESTION D'ACTUALITÉ JOINTE DE M. JAMAL IKAZBAN,

concernant "l'accord du gouvernement bruxellois sur le Plan taxis 2015-2019"

QUESTION D'ACTUALITÉ JOINTE DE M. HAMZA FASSI-FIHRI,

concernant "l'approbation par le gouvernement bruxellois du nouveau Plan taxis 2015-2019"

QUESTION D'ACTUALITÉ JOINTE DE M.

DE HEER YOUSSEF HANDICHI,

betreffende "de activiteiten van het Amerikaanse bedrijf Uber op Brussels grondgebied".

De voorzitter.- Minister Pascal Smet zal de dringende vragen beantwoorden.

De heer Loewenstein heeft het woord.

De heer Marc Loewenstein (FDF) *(in het Frans).*- *De taxisector is een complexe sector en de komst van nieuwe concurrenten zorgt voor extra problemen. Het is de rol van de regering om een eerlijke concurrentie te waarborgen.*

Het nieuwe Taxiplan 2015-2019 zorgt voor heel wat ontevredenheid bij de taxisector. De taxibedrijven en taxicentrales hebben vorige week dinsdag een gemeenschappelijk front gevormd dat op 3 maart zou betogen als het niet door de minister-president werd ontvangen.

Die laatste heeft geantwoord dat hij de taxisector zou ontvangen, maar ondertussen keurde de regering gisteren het Taxiplan goed. Ik weet niet of het plan al dan niet werd gewijzigd, maar als reactie heeft de sector aangekondigd dat de betoging op 3 maart zal doorgaan.

Zal de vergadering met de taxisector doorgaan? Zal de minister van Mobiliteit daarbij aanwezig zijn? Hoe zult u het vertrouwen herstellen?

Zal het adviescomité voor de taxi's bijeenkomen om een advies over het taxiplan uit te brengen? Wat is het verschil tussen de nota van vorige week en de nota die deze week door de regering werd aangenomen?

(Applaus)

YOUSSEF HANDICHI,

concernant "les activités de la société américaine Uber sur le sol bruxellois".

M. le président.- Le ministre Pascal Smet répondra à la question d'actualité.

La parole est à M. Loewenstein.

M. Marc Loewenstein (FDF).- Le secteur des taxis est complexe et l'arrivée sur le marché de concurrents renforce cette complexité en y ajoutant de nouveaux problèmes. Le rôle du gouvernement est de garantir la justice et l'équité. Si concurrence il y a, elle ne doit pas être déloyale. Il convient donc de mettre en œuvre toutes les mesures afin de garantir une saine concurrence, en tenant compte des conséquences potentielles de cette dernière sur le secteur : numerus clausus, tarifs et qualité du service rendu aux citoyens.

Il y a une semaine, le secteur des taxis obtenait par la bande la note du gouvernement concernant le Plan taxis 2015-2019. Pour diverses raisons évoquées dans la presse, le secteur a exprimé son mécontentement à son propos. C'est la raison pour laquelle, mardi dernier, un front commun s'est formé, rassemblant des exploitants de taxis, des associations d'exploitants et des centrales téléphoniques. L'objectif est d'organiser une manifestation le 3 mars prochain si le front commun ne peut pas rencontrer le ministre-président.

Ce dernier a répondu hier qu'il rencontrerait le front commun et le gouvernement a adopté hier le Plan taxis 2015-2019. J'ignore si ce dernier a été amendé ou non. En réaction, le secteur des taxis a annoncé le maintien de la manifestation le 3 mars.

Est-ce que la réunion proposée par M. le ministre-président est maintenue ? Est-ce que le ministre de la Mobilité sera également présent à cette réunion ? À la lecture des articles parus dans la presse, j'ai l'impression que la confiance est rompue et j'aurais donc bien voulu connaître votre vision des choses. Comment comptez-vous rétablir cette confiance ?

Le comité consultatif des taxis sera-t-il réuni pour pouvoir donner un avis sur ce plan ? Qu'est-ce qui a changé entre la note de la semaine dernière et

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord voor haar toegevoegde dringende vraag.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *De regering had aangekondigd dat ze het nieuwe Taxiplan eerst aan de sector zou voorleggen, maar het is duidelijk dat het ook aan de pers werd meegedeeld.*

Als overheid moeten wij ervoor zorgen dat de klanten op een kwaliteitsvolle dienstverlening kunnen rekenen, dat de taxichauffeurs in goede omstandigheden kunnen werken en dat de regelgeving de mobiliteit en de levenskwaliteit in ons gewest ten goede komt.

Het nieuwe Taxiplan zou uit twee delen bestaan, waarvan het eerste op de klassieke taxisector betrekking heeft. Van het vijftiental voorstellen baart vooral de wijziging van de tarieven mij zorgen. Op die manier wijzig je immers het inkomen van de taxichauffeurs, aangezien zij deels worden betaald via een percentage op de opbrengsten.

Het tweede deel van het plan heeft betrekking op de komst van nieuwe taxidiensten zoals Uber. Het zal een zware dobber worden om die sector te reguleren, zeker omdat Uber de klassieke taxisector als zijn vijand ziet.

In de nota wordt een wettelijk kader voor diensten als Uber voorgesteld, wat lovenswaardig is.

In sommige steden breekt Uber de prijzen en werkt het bedrijf met verlies om de concurrentie te doden. Hoe zult u dat voorkomen?

Uber speelt in op de prijsfluctuaties. Op het eerste gezicht lijkt dat sympathiek, maar wat op oudejaarsavond, wanneer de prijzen verachtvoudigen, of tijdens stormweer? Ook daarover heb ik geen duidelijk standpunt teruggevonden in uw nota.

Naar verluidt zouden taxichauffeurs deels voor rekening van Uber kunnen werken. Over hoeveel werkuren gaat het precies? Hoe zult u de naleving

celle qui a été adoptée par le gouvernement cette semaine ?

(Applaudissements)

M. le président.- La parole est à Mme Delforge pour sa question d'actualité jointe.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Vous avez annoncé, avec le gouvernement, la conclusion d'un Plan taxis qui devait être présenté en primeur au secteur et qui a manifestement été aussi communiqué à la presse. J'ai pu y jeter un coup d'œil.

Ce sujet a fait l'objet de nombreux débats. En tant que pouvoir public, il nous intéresse à trois niveaux :

- garantir aux utilisateurs un service de transport de personnes de qualité, répondant à une demande ;

- garantir aux travailleurs du secteur des conditions de travail décentes ;

- s'assurer de ce que les décisions et réglementations que nous prenons favorisent et améliorent la mobilité et la qualité de vie dans notre Région.

De ce que je sais de la note qui a été présentée, ce plan comporterait deux volets. Le premier concerne le secteur classique des taxis, tel que nous le connaissons aujourd'hui. Dans la quinzaine de propositions qui sont faites, sur lesquelles je reviendrai en commission, je voudrais relever aujourd'hui un détail qui m'inquiète : le fait qu'en modifiant les tarifs, on modifie les revenus directs des salariés du secteur. En effet, les chauffeurs de taxi sont payés en partie au pourcentage de la recette et du taximètre.

Le deuxième volet de la note concerne l'arrivée en masse des services de voitures de tourisme avec chauffeur (VTC), dont ceux d'Uber. Sur ce plan, nous allons avoir fort à faire. "Nous sommes engagés dans une bataille politique. Notre adversaire est un connard qui s'appelle taxi", voilà ce qu'affirme le patron d'Uber, comme pour planter le décor. En tant que législateur, nous allons devoir trouver comment gérer cette nouvelle donne, en ayant affaire à des acteurs qui ont des

van de sociale wetgeving waarborgen?

Een andere kwestie die nergens aan bod komt, is de privacykwestie. De baas van Uber gaat er prat op dat hij alle namen en trajecten van zijn klanten kent.

Hoe kunnen we de taxisector beschermen en verbeteren? Aan welke voorwaarden moeten de nieuwe spelers voldoen?

De voorzitter.- De heer De Wolf heeft het woord voor zijn toegevoegde dringende vraag.

De heer Vincent De Wolf (MR) *(in het Frans).*- *Ik ben in het bezit van twee Belga-persberichten van respectievelijk voor en na de persconferentie van de heer Smet.*

Volgens het eerste bericht vinden de taxichauffeurs dat de regering het Taxiplan veel te snel en zonder overleg goedgekeurd heeft. De stakingsaanzegging voor 3 maart blijft dan ook behouden.

Het bericht van 13.14 uur zegt net het

intentions assez particulières.

Même dans le cadre des services de VTC, les pratiques du principal opérateur sont assez fortement remises en question. Dans votre note, vous fixez des balises pour ces services, ce qui est assez louable.

La première balise, c'est la question du prix. On voit que dans certaines villes, Uber casse les prix et travaille à perte. Je n'ai rien lu sur le fait qu'on autorise une entreprise à travailler à perte pour tuer ses concurrents. Uber joue sur la fluctuation des prix. De prime abord, c'est sympathique, mais ça l'est moins au Nouvel An où les prix bondissent jusqu'à être multipliés par huit, ou en cas de tempête comme à New York. Je n'ai rien lu de très clair dans la note à ce sujet.

On apprend que les chauffeurs de taxi pourraient, à titre complémentaire, travailler pour le compte d'Uber. Quid du nombre d'heures de conduite ? Comment va-t-on assurer et faire respecter la législation sociale avec comme corollaires le bien-être des travailleurs et la sécurité des usagers ?

Une question qui n'est pas du tout abordée est celle de la vie privée. Le même dirigeant d'Uber se vante d'avoir "la vue de Dieu", c'est-à-dire les identifiants et tous les trajets de ses clients. Sur ce point non plus, nous n'avons rien entendu.

Monsieur le ministre, comment peut-on défendre le secteur des taxis en y apportant des améliorations nécessaires ? Quelles seront les balises autour d'un acteur qui fait couler beaucoup d'encre et dont les pratiques sont pour le moins inquiétantes ?

M. le président.- La parole est à M. De Wolf pour sa question d'actualité jointe.

M. Vincent De Wolf (MR).- Ma question d'actualité est particulièrement d'actualité, car j'ai sous les yeux deux dépêches de l'agence Belga, l'une de 0h43 et l'autre de 13h14 qui fait suite à la conférence de presse de M. Smet.

Dans la première dépêche, je lis que les chauffeurs de taxi refusent d'être mis devant le fait accompli : "Les exploitants désapprouvent le feu vert donné ce jeudi par le gouvernement bruxellois au futur Plan taxis et ils disent que ce plan a été, selon eux,

tegenovergestelde. Volgens de minister kwamen de principes van het Taxiplan tot stand na 73 bilaterale vergaderingen met de sector en na beraadslagingen met het adviescomité van de taxisector. Collecto wordt ook overdag toegankelijk en de dienstverlening 's nachts wordt gesubsidieerd. Bovendien krijgen de taxi's een digitale taximeter. Verder lees ik dat de regering strikte regels wil opleggen zodat de nieuwe technologieën niet tot deloyale en marktversturende concurrentie leiden.

Het doel is één zaak, maar zullen we het eens raken over de middelen? Zal de taxisector niet in moeilijkheden komen? Als het de bedoeling is om evenwichtige concurrentie te organiseren, de sociale wetgeving, de fiscaliteit en het werknemersrecht na te leven en van Uber een bijkomende optie te maken, dan zal onze fractie de reglementering steunen.

Welk van de twee berichten heeft het bij het rechte eind? De vakbonden blijven bij hun stakingsaanzegging en maken gewag van een voldongen feit, terwijl de minister beweert dat er 73 overlegvergaderingen hebben plaatsgevonden.

De voorzitter.- Bij afwezigheid van de indiener, en met instemming van de minister, wordt de dringende vraag van de heer Jamal Ikazban door de heer Ridouane Chahid voorgelezen.

De heer Chahid heeft het woord.

De heer Ridouane Chahid (PS) *(in het Frans).*- *De PS is voorstander van de hervorming en de modernisering van de taxisector, maar dat betekent niet dat we achter bedrijven als Uber staan, die de sector net bedreigen.*

Het Taxiplan 2015-2019 moest tot een hervorming

précipitamment approuvé par le gouvernement et qu'aucune concertation n'a eu lieu. Ils maintiennent l'action de grève et de manifestation du 3 mars."

La dépêche de 13h14 dit l'inverse, puisque que le ministre affirme que l'élaboration des principes du Plan taxis s'est faite après 73 réunions bilatérales en concertation avec le secteur, que le plan sera mis à l'ordre du jour du comité consultatif des taxis et qu'une réelle concertation interviendra. On voit dans le plan que les taxis Collecto vont être étendus en journée et même subsidiés la nuit et qu'un taximètre numérique sera installé dans les véhicules.

À propos du cadre général, je lis : "Le gouvernement veut définir un cadre général pour régulariser le recours aux nouvelles technologies avec des règles strictes permettant une concurrence loyale et équitable".

L'objectif est une chose, mais allons-nous être d'accord sur les moyens ? Est-ce que le secteur ne sera pas mis en difficulté ? Cependant, s'il s'agit d'établir une concurrence loyale et équitable, respecter la législation sociale, la sécurité sociale, la fiscalité et le droit des travailleurs, mettre tout le monde sur le même pied et qu'Uber devienne une possibilité accessoire par rapport à celle des taxis, notre groupe soutiendra la réglementation. Nous serons attentifs à la façon dont le plan sera libellé.

S'agissant des deux dépêches, qui a tort et qui a raison ? Les syndicats confirment leur préavis de grève parce qu'ils ont été mis devant le fait accompli alors que le ministre prétend qu'il y a eu 73 réunions : il y a un problème de compréhension entre les deux parties.

M. le président.- En l'absence de M. Jamal Ikazban, excusé, sa question d'actualité jointe sera posée par M. Ridouane Chahid.

La parole est à M. Chahid.

M. Ridouane Chahid (PS).- Mon groupe est en faveur d'une réforme du secteur du taxi, ainsi que pour sa modernisation. Cela étant, nous refusons de le mettre au même niveau que d'autres grandes entreprises telles qu'Uber, qui en menacent la viabilité économique.

leiden en een strategie om de sector leefbaar te houden, zonder oneerlijke concurrentie. Bij die hervorming was er van Uber geen sprake, want het gaat om twee totaal verschillende diensten.

Enkele weken geleden verklaarde u dat u tegen Uber klacht wilde indienen voor oneerlijke concurrentie. Hebt u dat gedaan? U wilde bovendien meer controle op Uber uitoefenen, om het bedrijf te dwingen de wet na te leven. Hoever staat u daarmee?

Wat met de tewerkstelling? In de taxisector kunnen immers heel wat mensen zonder diploma terecht.

De voorzitter.- De heer Fassi-Fihri heeft het woord voor zijn toegevoegde dringende vraag.

De heer Hamza Fassi-Fihri (cdH) *(in het Frans).*- *Ik zou eerst graag een voorstel doen. Mijnheer de minister-president, is het mogelijk de dringende vragen anders te organiseren? Nu lijkt het alsof parlementsleden die dringende vragen stellen, de lijfwachten zijn van collega's die komen stemmen.*

De voorzitter.- Ze mogen doen wat ze willen! Als ze zich op het spreekgestoelte willen tonen, kan dat.

De heer Hamza Fassi-Fihri (cdH) *(in het Frans).*- *Misschien kunt u zich laten inspireren door het Waals parlement, waar de minister het spreekgestoelte betreedt om dringende vragen te beantwoorden.*

De voorzitter.- Ik ben het niet met u eens. Gezien de dringendheid van dit dossier, heb ik geen debat georganiseerd. Indien we beslissen om de dringende vragen over een onderwerp samen te voegen en een debat te organiseren, kunnen we werken zoals u dat voorstelt. Anders kunnen de ministers gewoon op hun stoel blijven zitten.

De heer Hamza Fassi-Fihri (cdH) *(in het Frans).*-

Il aurait effectivement fallu mettre en place un Plan taxis 2015-2019 qui aurait donné naissance à une réforme, une stratégie portant sur la viabilité du secteur et n'engendrant pas de concurrence déloyale. De la même façon, cette réforme n'aurait pas abordé la question d'Uber, car nous estimons qu'il s'agit là de deux services totalement différents.

Il y a quelques semaines, vous nous aviez annoncé que vous comptiez porter plainte au niveau pénal contre Uber pour concurrence déloyale. Qu'en est-il ? Par ailleurs, vous comptiez mener, de façon accrue, des contrôles par rapport à Uber, faisant ainsi valoir la nécessité de lui faire respecter la loi. Pouvez-vous nous en dire plus ?

Enfin, qu'en est-il de la question de l'emploi par rapport au secteur du taxi ? Ce secteur génère des emplois pour des personnes pas nécessairement qualifiées et offre ainsi à une partie de la population la possibilité de pouvoir exercer une profession sans posséder de diplôme.

M. le président.- La parole est à M. Fassi-Fihri pour sa question d'actualité jointe.

M. Hamza Fassi-Fihri (cdH).- En guise de préambule, je souhaite faire une suggestion. M. le président, pourriez-vous repenser l'organisation de la séance des questions d'actualité afin que les parlementaires ne se fassent pas les gardes du corps de leurs collègues qui viennent voter ?

M. le président.- Ils font ce qu'ils veulent ! S'ils veulent se montrer, ils peuvent le faire.

M. Hamza Fassi-Fihri (cdH).- Peut-être pourriez-vous vous inspirer de ce qui a été fait au parlement francophone, où le ministre répond aux questions d'actualité en faisant face à l'assemblée et non depuis son siège.

M. le président.- Je ne suis pas d'accord avec vous. Vu l'état d'urgence dans lequel ce dossier est traité, je n'ai pas organisé de débat. Lorsqu'on décide de faire un débat à partir du regroupement de questions d'actualité, on peut procéder de la manière que vous décrivez. Dans les autres cas, il convient de conserver la tradition permettant aux ministres de répondre de leur banc.

M. Hamza Fassi-Fihri (cdH).- Nous aurons

Die kwestie kunnen we ongetwijfeld later nog bespreken.

U hebt al vaak overleg gepleegd met de taxisector, maar hebt u wel alle vertegenwoordigers van de sector ontmoet?

Het gemeenschappelijke front drong aan op een dringende ontmoeting met de regering om het Taxiplan te bespreken. De minister-president reageerde positief, maar een dag later bleek het overleg toch niet door te gaan!

Meestal luistert de Brusselse regering eerst naar de mensen voor ze een beslissing neemt, maar in dit geval lijkt het erop dat er eerst werd beslist en daarna pas geluisterd. Waar is overleg dan nog goed voor?

De taxisector en de regering moeten elkaar kunnen vertrouwen om samen de problemen op te lossen.

Verder denk ik dat er iets schort aan dit hele debat. Het lijkt wel een wedstrijd tussen de traditionele taxisector en Uber. Dat is echter naast de kwestie. Uber gebruikt technologie waardoor de werking van de taxisector helemaal omgegooid wordt, maar dat gebeurt elke dag in alle sectoren! Wij moeten een wettelijk kader voor die technologische evolutie scheppen, dat voor de hele sector van toepassing is.

Daarna moeten we onderzoeken hoe de taxisector leefbaar kan blijven. De regering kan de taxisector niet ingrijpend hervormen zonder met die sector samen te werken. Ik heb de indruk dat het vertrouwen stilaan zoek is.

Hoe wilt u het vertrouwen en de dialoog herstellen? Hoe wilt u met de vertegenwoordigers van de sector een model uitwerken dat rekening houdt met de technologische vernieuwingen en de economische leefbaarheid?

certainement l'occasion d'en débattre à nouveau.

Je voudrais éviter d'être redondant et aborder avec vous, M. le ministre, un point de méthodologie. Je ne suis pas certain que vous puissiez rencontrer l'ensemble des acteurs faisant partie du front commun du secteur des taxis. Je sais qu'il y a déjà eu beaucoup de concertations, mais ont-elles bien eu lieu avec l'ensemble des représentants du secteur ?

Le front commun, constitué cette semaine, a demandé en urgence de rencontrer le gouvernement afin d'échanger à propos du Plan taxis 2015-2019, qui est une grande réforme du secteur. Le ministre-président a répondu positivement à cette demande de rencontre, mais le lendemain, ce fut la douche froide !

En règle générale, ce gouvernement applique une méthode sensée et adaptée : on écoute d'abord les gens avant de décider. Or, dans le cas présent, on a vraiment l'impression que les décisions ont été prises d'abord et que l'on écoute ensuite. À quoi bon alors organiser une concertation ?

Cette question est fondamentale, car elle touche également à la confiance que le secteur peut avoir à l'égard du gouvernement, et réciproquement. En tant qu'observateur extérieur, j'ai l'impression qu'il faut préserver de bons rapports de confiance afin de régler des problèmes communs aux deux parties.

Le deuxième aspect que je voulais aborder, c'est la nature même de ce débat. On dirait qu'il se résume à un match opposant les taxis à Uber.

Or, il me semble que ce n'est pas le sujet. Le débat porte sur une technologie qui vient bousculer le fonctionnement d'un secteur, mais cela arrive tous les jours dans tous les secteurs ! Cela touche aussi à un cadre légal qui ne correspond pas à cette évolution technologique, et qu'il faut adapter pour qu'il puisse l'accueillir, au service de tout ce secteur.

Une fois que la question technologique est réglée, vient la question de la viabilité : prix, service, pratiques, rentabilité. Vous ne pouvez pas changer le fonctionnement de la rentabilité du secteur, ni toucher au prix, qui est déterminé par la Région, ni à des éléments fondamentaux pour la viabilité des chauffeurs de taxi et des nouveaux opérateurs sans

De voorzitter.- De heer Handichi heeft het woord voor zijn toegevoegde dringende vraag.

De heer Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!) (in het Frans).- *Ik maak me zorgen over uw Taxiplan voor 2015-2019 en uw mentale gezondheid. Op 12 december 2014 verdedigde u in de commissie de stelling dat de taxisector als aanvulling op het openbaar vervoer beschouwd moet worden. U zei toen ook dat u de sector wilt steunen. U nam het op voor de taxichauffeurs. Nu gooit u het echter over een totaal andere boeg. Ook de heer Van Damme heeft zijn kar gekeerd.*

U opent de weg voor marktversturende concurrentie door bedrijven die zich in belastingparadijzen vestigen, sociale dumping organiseren en fiscale fraude plegen.

Vanochtend had u vertegenwoordigers van de taxisector uitgenodigd. Ze zijn niet komen opdagen omdat ze woedend zijn. Komt er overleg of zult u uw plan gewoon doordrukken?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).-

collaborer avec le secteur lui-même. On ne réussit pas une réforme de ce type en allant à leur rencontre. Or, j'ai l'impression que la confiance disparaît.

Comment comptez-vous rétablir cette confiance et le dialogue ? Comment construire avec les représentants du secteur un avenir qui tienne compte des innovations technologiques, mais surtout de la rentabilité ?

M. le président.- La parole est à M. Handichi pour sa question d'actualité jointe.

M. Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!).- Votre Plan taxis 2015-2019 m'a quelque peu inquiété. Le 12 décembre 2014, en commission, vous défendiez le secteur des taxis. Je vous cite : "J'estime que le secteur classique des taxis à Bruxelles doit être un complément aux transports en commun, puisqu'il offre un service de porte à porte que les transports publics ne peuvent que rarement assurer. Si le taxi est complémentaire aux transports en commun, le gouvernement doit le soutenir davantage. Sans entrer dans les détails, j'ai plusieurs idées en ce sens. Je suis un grand défenseur du secteur des taxis, je trouve que le taxi est sous-utilisé, sous-estimé en ville et beaucoup de gens ne comprennent pas la souffrance des chauffeurs."

Monsieur le ministre, vos idées ne vont pas dans ce sens. M. Van Damme aussi retourne sa veste. Votre Plan taxis et votre santé mentale m'inquiètent.

Un tel virage à 180° m'a réellement fait peur !

Vous allez ouvrir la voie à la concurrence déloyale de sociétés qui vont se réfugier dans des paradis fiscaux, qui pratiquent le dumping social et la fraude fiscale.

Je n'essaie pas de me rassurer quant à votre santé mentale, M. le ministre. Ce matin, vous aviez invité les représentants du secteur des taxis. Ils ne sont pas venus, car ils sont furieux. Entendrez-vous leur colère ? Allez-vous les consulter ou poursuivrez-vous votre plan ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- M. Handichi, ne vous

Mijnheer Handichi, over mijn mentale gezondheid hoeft u zich geen zorgen te maken.

Als u mij citeert, moet u volledig zijn. Van bij de regeringsvorming heb ik steeds dezelfde tweeledige boodschap de wereld ingestuurd. Enerzijds respecteert Uber de wetgeving niet en daarom treden we op tegen deze vorm van marktversturende concurrentie.

Anderzijds heb ik steeds gezegd dat we de taxiwetgeving moeten moderniseren en nieuwe technologie toelaten, op voorwaarde dat zulke bedrijven dezelfde regels volgen als de traditionele taxisector.

Vanochtend zei een van de vertegenwoordigers van de taxisector dat ik geen overleg had gepleegd. Er hebben echter niet minder dan 73 bilaterale contacten plaatsgevonden met taxicentrales, -bedrijven en -chauffeurs.

Toen ik de taxichauffeurs uitnodigde voor een gesprek, werd er een actie georganiseerd om te voorkomen dat ze rechtstreeks met mij in gesprek zouden gaan.

Een van de regeringsdoelstellingen is de ondersteuning van de taxisector. Ik neem geen woord terug van wat ik tijdens de persconferentie gezegd heb.

Ook de vertegenwoordigers van Uber en Djump, van het hotelwezen, het toerisme en andere economische sectoren hebben we meer dan eens gesproken, maar het klopt dat er geen vergadering met het adviescomité van de taxisector plaatsgevonden heeft.

Omdat de taxisector zo complex is, wilden we met een door de regering goedgekeurde tekst naar het adviescomité trekken. Ik weet wat er op het spel staat. We proberen de taxisector immers al twintig jaar tevergeefs te hervormen. Als we er niet in slagen de sector te moderniseren, zullen de Brusselse mobiliteitsproblemen nooit opgelost geraken.

De regering heeft het Taxiplan goedgekeurd en me de opdracht gegeven om het in overleg met de sector uit te voeren. Overleg betekent dat de argumenten van alle partijen gehoord worden en dat er rekening gehouden wordt met de argumenten die aansluiten bij onze doelstellingen. Het

inquiétez pas pour ma santé mentale. Je suis très heureux et équilibré.

Lorsque vous me citez, j'aimerais que vous le fassiez intégralement. Dès la formation de ce gouvernement et dans chaque intervention médiatique ou parlementaire, j'ai en effet toujours envoyé le même double message. D'abord, en soulignant que, dans son fonctionnement actuel, la société Uber ne respecte pas les lois. Il existe des indices sérieux de violation des lois sociales et fiscales, ainsi que de la réglementation qui concerne le secteur des taxis. Cela débouche sur une concurrence déloyale et par conséquent, nous agissons.

Ensuite, j'ai toujours dit que nous voulions moderniser la législation sur les taxis en y incluant les nouvelles applications, avec des conditions strictes et similaires à celles valables pour les taxis. Cela a toujours été mon double message.

Concernant la méthode, ce matin un mot a été utilisé par un représentant du secteur des taxis. Il a dit : "Il n'a pas écouté". En l'occurrence, le mot "écouté" veut dire "suivi". J'ai la liste, avec les dates, de 73 contacts bilatéraux qui ont eu lieu avec les centraux téléphoniques, avec les exploitants de taxi et les chauffeurs de taxi.

M. Handichi, quand j'ai invité tous les chauffeurs de taxi à venir me parler, une action a été organisée pour éviter qu'ils ne me parlent directement. Je ne répéterai pas les mots qui ont été utilisés pour décrire les chauffeurs de taxi à cette occasion.

L'un de nos objectifs, avec le gouvernement, est de soutenir les chauffeurs de taxi. J'assume chaque mot que j'ai prononcé à la conférence de presse. Et nous avons tout de même rencontré quelques chauffeurs de taxi.

Nous avons également rencontré à maintes reprises les représentants d'Uber et de Djump, le secteur hôtelier et touristique de la Région bruxelloise, ainsi que les acteurs économiques, mais il est exact que nous n'avons pas obtenu de réunion du comité consultatif des taxis.

S'agissant d'un secteur compliqué, nous avons voulu nous présenter devant le comité consultatif avec un texte approuvé et soutenu à l'unanimité par ce gouvernement. Je connais les enjeux du

goedgekeurde plan is niet te nemen of te laten. Er is nog ruimte voor debat, maar het parlement en de regering moeten wel het algemeen belang.

Ik stel vast dat veel Brusselaars en taxichauffeurs willen dat de taxisector gemoderniseerd wordt, en daar maken wij werk van.

De regering is echter ontstemd omdat iemand aandacht zocht door de tekst van het plan te laten uitlekken. De kranten hebben daaruit geconcludeerd dat de regering Uber zal toelaten.

Dat hebben we echter niet beslist! Integendeel: de regering wil de taxiwetgeving moderniseren met een reglementair kader en strikte voorwaarden, zodat de concurrentie eerlijk verloopt. Dat betekent dat Uber, Djump en alle anderen hun praktijken moeten aanpassen aan het wettelijke kader dat het Brussels parlement zal goedkeuren.

Ik kan ook niet aanvaarden dat een Amerikaans bedrijf als Uber ons hier in Europa de wet komt voorschrijven. Alles moet binnen een correct kader gebeuren dat geen aanleiding geeft tot sociale dumping en het sociale statuut van taxichauffeurs niet in het gedrang brengt.

Ik zou trouwens willen onderstrepen dat veel taxichauffeurs niet in ideale omstandigheden werken. Wie eist dat de wet nageleefd wordt, moet weten dat er nog heel wat te doen staat.

Veel mensen reduceren het probleem van de taxisector tot Uber, hoewel dat niet de essentie van de zaak is. Eigenlijk is het de bedoeling dat er een algemeen kader komt om de taxisector te ondersteunen.

De minister van Financiën stemde ermee in dat we voor 3,2 miljoen euro digitale taximeters aankopen. In andere Europese steden moeten taxichauffeurs of -exploitanten die meters zelf betalen! Ook de jaarlijkse gewestbelasting van 575 euro wordt afgevoerd. We zullen groepsaankopen organiseren voor brandstof, verzekeringen en auto's, zodat de exploitatiekosten naar beneden kunnen en de rentabiliteit stijgt.

De tarieven worden in overleg met de sector geëvalueerd en hoewel de MIVB tegenpruttelt, zullen de taxi's busstroken mogen gebruiken, behalve waar dat om veiligheidsredenen niet kan. Samen met de overige regeringsleden houd ik wel

dossier, puisque cela fait vingt ans que nous tentons de réformer le secteur des taxis, sans y parvenir. La volonté du gouvernement est de le moderniser, car il est indispensable pour résoudre les problèmes de mobilité à Bruxelles.

J'ai souhaité rencontrer le comité consultatif pour que nous y débattions sur la base d'un texte soutenu par le gouvernement. Ce dernier a pleinement approuvé le Plan taxis et il m'a chargé de le mettre en œuvre, en concertation avec le secteur. Et la concertation, ce n'est pas l'information. Se concerter, selon moi, c'est écouter les arguments des uns et des autres et prendre en considération les arguments qui confortent nos objectifs. Le plan adopté par le gouvernement n'est pas un texte à prendre ou à laisser. Il laisse une marge de manœuvre et autorise le débat.

Toutefois, il appartient à ce parlement et au gouvernement de prendre des décisions dans l'intérêt général. Je constate que, dans notre Région, beaucoup de Bruxellois - et beaucoup de chauffeurs de taxi - veulent que le secteur soit modernisé. Et c'est exactement ce que nous allons faire en fixant un cadre juridique général.

La cause de mon mécontentement et de celui des membres du gouvernement, c'est une fuite organisée par un homme qui a voulu se rendre intéressant en divulguant notre texte. L'interprétation que les journaux ont fait de cette fuite, c'est que le gouvernement va légaliser Uber.

Cela n'a jamais été décidé ! Le gouvernement a par contre décidé de moderniser la législation sur les taxis, en fixant un cadre réglementaire avec des conditions strictes, qui fera en sorte que la concurrence pourra être loyale et équitable, avec des conditions similaires pour tous.

Sur cette base, Uber, Djump ou d'autres encore devront adapter leurs pratiques et s'inscrire dans le cadre légal qui sera finalement approuvé par le parlement bruxellois.

Une légalisation signifierait que l'on accepte la pratique actuelle. Ce n'est pas le cas, et je ne peux pas non plus supporter qu'une entreprise américaine pense pouvoir imposer ses lois en Europe. Les bonnes initiatives auxquelles recourent quotidiennement les Bruxellois, y compris vos électeurs, doivent se dérouler dans un

degelijk rekening met de verzuchtingen van de taxisector.

Als er nieuwe technologie wordt bedacht voor de taxisector, heeft het geen zin om te hopen dat die niet naar Brussel komt. Ik voer liever regels in om die evolutie in goede banen te leiden. Als we sociale dumping willen voorkomen, moeten we voor goede regels zorgen.

Ik vind het jammer dat de taxisector een betoging heeft gepland, want dat is niet goed voor Brussel en niet goed voor wie zich in de stad wil verplaatsen.

Er is nog altijd ruimte voor overleg. Het klopt dat we het niet eens waren met de vertegenwoordigers van de taxisector over de grond van de zaak en dat we niet op alle eisen zijn ingegaan, maar dat is nu eenmaal het recht van de meerderheid. We moeten de taxisector blijven steunen en ervoor zorgen dat ook nieuwe concurrenten de spelregels naleven.

(Applaus)

cadre correct, qui ne mène pas à un dumping social et qui ne mette pas en péril le statut social des chauffeurs de taxi.

Entre nous, je souhaiterais souligner que beaucoup de chauffeurs de taxi ne travaillent pas dans des conditions idéales. Tous ceux qui défendent le respect de la loi doivent savoir qu'il y a beaucoup de pain sur la planche dans ce domaine. Ils ont intérêt à bien choisir leurs amis !

De ce point de vue, nous allons aussi clarifier les choses.

M. le président, on a tendance à réduire la question aux projets de la société Uber, mais ce n'est là qu'une partie non essentielle du problème. Nous allons plutôt nous atteler à définir un cadre général permettant de soutenir le secteur des taxis.

Ce gouvernement est le premier à investir vraiment dans ce secteur. Ainsi, avec l'accord du ministre des Finances, que je remercie, nous avons décidé de dégager 3,2 millions d'euros pour acheter des taximètres digitaux. Dans d'autres villes européennes, les chauffeurs de taxis ou les exploitants doivent les payer de leur poche !

Nous allons également, et merci encore M. le ministre des Finances, répondre à la demande appuyée du secteur en supprimant la taxe régionale de 575 euros par taxi et par an. Nous allons aussi organiser des achats groupés pour le carburant, les assurances et même les voitures, afin de réduire les coûts d'exploitation et d'augmenter ainsi la rentabilité.

Nous allons réfléchir aux tarifs pratiqués, en concertation avec le secteur. Enfin, malgré le refus de la STIB, nous allons ouvrir aux taxis toutes les bandes réservées aux bus, à l'exception de celles qui sont interdites pour des raisons de sécurité. De nombreuses mesures concrètes vont donc être prises.

Pour conclure, je peux comprendre que des problèmes se posent. Je vais même plus loin en reconnaissant que les soucis du secteur des taxis sont aussi les miens et ceux du gouvernement.

Lorsqu'on est face à l'avenir, on peut lui tourner le dos en espérant qu'il n'advienne pas. Personnellement, plutôt que de le subir, je préfère créer les conditions qui le favoriseront. Si nous

voulons éviter le dumping social, nous devons régler et encadrer.

C'est exactement ce que le gouvernement va faire, en concertation.

Une manifestation est prévue, et je le regrette, car ce n'est bon ni pour Bruxelles, ni pour les usagers de la ville, qui éprouveront des difficultés à se déplacer. La marge de débat est pourtant bien là et ce dialogue est arrivé après beaucoup de consultations.

Il est vrai que nous n'étions pas d'accord sur la question fondamentale et que nous n'avons pas suivi ce qui nous était demandé, mais c'est encore le droit de la majorité. Je remercie aussi M. De Wolf, car il pourrait jouer un autre jeu.

Nous devons travailler à soutenir le secteur des taxis et inclure les nouveaux opérateurs de développement, à nos conditions. C'est ce que le gouvernement a décidé. Il faut faire place à encore davantage de concertation.

(Applaudissements)

De voorzitter.- De heer Loewenstein heeft het woord.

De heer Marc Loewenstein (FDF) *(in het Frans).*- *We zullen het dossier maandag in de commissie ten gronde bespreken. Ik wil benadrukken dat concurrentie eerlijk moet zijn. Als we concurrentie toelaten, moeten we het opnieuw over de numerus clausus inzake het aantal taxi's hebben. Er zijn goede redenen waarom die bestaat. Een eventuele wijziging moet goed worden overwogen.*

Voor het overleg met de taxisector is het belangrijk dat misverstanden vermeden worden. Ik hoop dat het adviescomité snel samenkomt.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Dat gebeurt donderdag.*

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

M. Marc Loewenstein (FDF).- On ne va pas revenir sur le fond du dossier, puisque nous aurons l'occasion de le faire en commission lundi prochain. J'insiste sur le fait que la concurrence doit être loyale, équitable et juste. Si l'on ouvre la concurrence, il faudra parler à nouveau du numerus clausus. Si ce dernier existe, c'est qu'il y a des raisons. Il faudra donc aussi peser toutes les conséquences d'une modification du numerus clausus.

Concernant la forme et donc la concertation, j'entends la stratégie mise en place par le gouvernement. Il est important de communiquer avec le secteur afin d'éviter les malentendus et l'amertume, pour garder un bon contact et expliquer la méthode de travail.

J'espère que le comité consultatif va rapidement se réunir.

M. Pascal Smet, ministre.- Ce sera fait jeudi.

De heer Marc Loewenstein (FDF) *(in het Frans).*- Goed. Ik hoop dat het om echt overleg zal gaan en dat de sector niet met voldongen feiten geconfronteerd zal worden.

(Applaus)

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- Ik heb de indruk dat de parlementsleden van de meerderheid maar matig enthousiast zijn over de plannen van de regering.

De onderhandelingen zullen op het scherp van de snede gevoerd worden. Overhaast te werk gaan is uit den boze. Ik hoop dat er overleg gepleegd zal worden en dat er sociaal-economische en mobiliteitsstudies uitgevoerd zullen worden.

De komst van Uber doet veel stof opwaaien omdat de toekomst van de taxisector op het spel staat. Om voor eerlijke concurrentie te zorgen, moet de overheid zeer subtiel, maar toch krachtdadig te werk gaan.

(Applaus)

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

De heer Vincent De Wolf (MR) *(in het Frans).*- Nooit eerder heb ik meegemaakt dat een parlements lid zich door iemand laat vervangen om een dringende vraag te stellen. Als dat toegelaten wordt, moeten alle fracties die mogelijkheid krijgen. De MR wil ook van dat recht gebruikmaken.

De voorzitter.- Ik heb het toegestaan omdat de heer Ikazban om een gegronde reden verhinderd is. Elk parlements lid kan van die mogelijkheid gebruikmaken. De werking van het parlement mag immers niet in het gedrang komen.

M. Marc Loewenstein (FDF).- Fort bien. J'espère également que la concertation sera réelle, que le secteur ne sera pas placé devant le fait accompli, qu'il existera une marge de discussion et que l'on pourra entendre ses préoccupations.

(Applaudissements)

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- J'espère que les parlementaires de la majorité feront preuve d'un peu plus de soutien que dans leurs interventions, puisque, si j'ai bien compris, c'est un plan du gouvernement dans son ensemble qui a été adopté.

La partie qui va se jouer pour l'avenir sera serrée. À vous écouter, la pire chose que l'on pourrait faire serait de tomber dans la précipitation. Il a beaucoup été question de concertation. J'espère qu'on envisagera des études d'impacts car, si l'on parle beaucoup d'Uber, c'est parce que la direction que prendra la situation va conditionner la survie du secteur des taxis. Si l'on ne prend pas à bras le corps les études d'impacts socio-économiques ou de mobilité - car le but n'est pas que les gens abandonnent les transports publics -, il va falloir intelligemment prendre son temps, car la partie s'annonce serrée, même pour les défenseurs des services de voitures de tourisme avec chauffeur (VTC). Si l'on veut une vraie concurrence, il faut être très subtil et très fort.

(Applaudissements)

M. le président.- La parole est à M. De Wolf.

M. Vincent De Wolf (MR).- C'est la première fois que je constate qu'on peut se faire remplacer pour une question d'actualité. Je note donc que tous les groupes ont le droit de faire remplacer un de leurs membres absent sur l'arbitrage du président. Nous en ferons donc usage.

M. le président.- J'en ai décidé ainsi, car j'avais de bonnes raisons de croire que M. Ikazban avait un véritable empêchement. Cela peut se faire pour n'importe quel membre de notre assemblée. Il faut conserver l'esprit du fonctionnement de notre assemblée.

De heer Vincent De Wolf (MR) (*in het Frans*).- *Het is niet verwonderlijk dat er ongerustheid heerst in de taxisector.*

Het Taxiplan moet leiden tot eerlijke concurrentie, de naleving van fiscale en sociale regels en betere werkomstandigheden. Er moet een verschil gemaakt worden tussen mensen die al in licenties en digitale taximeters geïnvesteerd hebben en chauffeurs die dat nog niet gedaan hebben.

Mijn fractie staat grosso modo achter de inhoud van het plan, maar het overleg met de sector moet eerlijk gevoerd worden en de belangen van de betrokken instanties verdienen respect.

De voorzitter.- De heer Chahid heeft het woord.

De heer Ridouane Chahid (PS) (*in het Frans*).- *U moet zo snel mogelijk overleg plegen en de situatie nog voor de betoging van dinsdag proberen te ontminnen. Mijn fractie wenst niet zozeer dat Uber in het zand bijt. Ze wil gewoon de economische leefbaarheid en de werkgelegenheid in de taxisector veiligstellen.*

(Applaus)

De voorzitter.- De heer Fassi-Fihri heeft het woord.

De heer Hamza Fassi-Fihri (cdH) (*in het Frans*).- *Het is jammer dat we deze week een kans hebben gemist, maar nu moeten we vooruitkijken. U bent duidelijk bereid tot overleg. De regering moet het vertrouwen van de taxisector herstellen om samen aan een serene oplossing te werken.*

Als de regering het wettelijke kader aanpast om ruimte te creëren voor taxibedrijven die met nieuwe technologie werken, moet ze met de sector en met de federale regering overleggen om de rentabiliteit en de leefbaarheid van de sector veilig te stellen.

M. Vincent De Wolf (MR).- Je souhaite la bienvenue à M. Fassi-Fihri sur les bancs de l'opposition et je me réjouis de la façon dont sa question a été posée.

L'inquiétude du secteur est en effet légitime. Il faut que le plan mis en œuvre assure le respect de la concurrence loyale, du droit fiscal et social ainsi que des intérêts des travailleurs. Car, comme expliqué lors des réunions de commission, il convient également de différencier ceux qui n'ont pas investi de ceux qui ont payé les licences et qui ont investi dans des taximètres digitaux. Le diable ne surgit-il pas dans les détails ?

Ainsi, si nous sommes d'accord sur l'esprit du plan en général, il conviendra de réussir enfin à organiser la concertation avec le secteur pour qu'il s'y retrouve globalement, sinon unanimement, en termes d'équité et de respect des intérêts de chacun.

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

M. Ridouane Chahid (PS).- Je vous remercie pour vos réponses qui clarifient ce qui a été dit ces derniers jours dans la presse. La seule chose que je vous demande, c'est de mener la concertation. Peut-être celle-ci devrait-elle avoir lieu avant mardi pour essayer de déminer la situation avant la manifestation. Pour nous, le plus important n'est pas de mettre Uber à terre, mais de garantir la viabilité économique et l'emploi dans le secteur des taxis.

(Applaudissements)

M. le président.- La parole est à M. Fassi-Fihri.

M. Hamza Fassi-Fihri (cdH).- Je vous remercie pour vos réponses et prends note de votre volonté. C'est dommage qu'une occasion ait été ratée cette semaine, mais regardons vers l'avenir. Je note votre volonté de concertation à chacune des étapes. Il vous faut tenter de rétablir la confiance nécessaire à une construction sereine de solutions avec le secteur.

Je dis oui pour ouvrir le cadre légal aux innovations technologiques. J'insiste toutefois sur la concertation avec le secteur, mais aussi avec le

Bepaalde door de federale overheid opgelegde lasten wegen immers heel zwaar op de taxisector.

(Applaus)

De voorzitter.- De heer Handichi heeft het woord.

De heer Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!) (in het Frans).- *Blijkbaar is alleen de heer Chahid tevreden over het Taxiplan, voor de rest klonk er enkel kritiek.*

Mijnheer Smet, de vertegenwoordigers van de taxisector lijken uw boodschap niet te begrijpen en willen blijkbaar ook niet naar u luisteren.

Voor de Brusselaars is het niet leuk dat de taxibestuurders staken, maar het is jammer genoeg de enige manier waarop ze u kunnen dwingen te luisteren.

U had het meermaals over overleg, maar daarmee bewijst u nog niet dat er werkelijk overleg wordt gevoerd. Als u geen echte dialoog met de taxisector voert, moet u de uitvoering van het Taxiplan uitstellen en overleggen met de vertegenwoordigers van de taxisector! Ze kloppen bij mij aan met hun bezorgdheden en zijn ongetwijfeld ook wel bereid om met u te overleggen.

De taxichauffeurs hebben al een stakingsaanzegging ingediend. Hopelijk organiseert u nu snel overleg.

De voorzitter.- Mijnheer de minister, de betoging die dinsdag gepland is, kan een aantal problemen veroorzaken. U zou maandag moeten proberen de gemoederen te bedaren, anders krijgen we misschien met een aantal incidenten te maken. Uit de informatie waarover de burgemeester van Brussel en ikzelf beschikken, blijkt dat die zich zouden kunnen voordoen.

niveau fédéral parce que certains éléments de charges qui pèsent lourd sur le secteur proviennent de là. Je vous invite donc à associer l'État fédéral à vos réflexions pour soutenir la rentabilité et la viabilité du secteur.

(Applaudissements)

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

M. Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!).- Il me semble qu'il n'y ait que M. Chahid qui soit visiblement satisfait de votre Plan taxis.

Quand je me tourne vers la tribune publique où des représentants des taxis sont assis, ils ne semblent pas avoir compris votre message et ne veulent pas vous écouter puisqu'il y a rupture.

Il ne s'agit pas de leur problème. Ce sont des acteurs de terrain et ils sont en premier lieu concernés. Les Bruxellois ne trouveront pas agréable d'être bloqués par des actions de grève menées par les taxis, mais c'est malheureusement le seul moyen de se faire entendre.

Visiblement, vous ne vous comprenez pas et vous avez employé le mot "concertation" à maintes reprises, mais cela ne prouve pas qu'il y ait eu concertation. Si le dialogue n'existe pas, mettez un frein à ce plan et tournez-vous vers les représentants du secteur !

Depuis que le Plan taxis a été déballé dans la presse, et alors que je ne connaissais pas du tout le secteur, plusieurs représentants du secteur sont venus me trouver pour poser quantité de questions. Si j'arrive à dialoguer avec eux, je suppose que c'est également possible qu'ils dialoguent avec vous.

Un préavis de grève est fixé. J'espère que vous allez lancer la concertation.

M. le président.- Si vous permettez, M. le ministre, pendant la réplique de M. Handichi, on m'a appelé dans le cadre de ma fonction de bourgmestre de Saint-Gilles, concernant les risques que pourraient entraîner la manifestation de mardi. Je ne peux que vous inviter à chercher la voie de l'apaisement lundi, à promettre un dialogue afin que tout ceci ne tourne pas à l'incident qu'on pourrait regretter, sur la base des

**DRINGENDE VRAAG VAN DE HEER
EMMANUEL DE BOCK**

**AAN DE HEER GUY VANHENGEL,
MINISTER VAN DE BRUSSELSE
HOOFDSTEDELIJKE REGERING,
BELAST MET FINANCIËN, BE-
GROTING, EXTERNE BETREKKINGEN
EN ONTWIKKELINGSSAMEN-
WERKING,**

betreffende "de weigering van de banken om het toekomstig nationaal stadion te financieren zonder waarborg van de overheid".

**TOEGEVOEGDE DRINGENDE VRAAG VAN
DE HEER PAUL DELVA,**

betreffende "de waarborg van het gewest voor de bouw van het nieuw voetbalstadion".

**TOEGEVOEGDE DRINGENDE VRAAG VAN
DE HEER PIERRE KOMPANY,**

betreffende "de weigering van de banken om de investeringen van het toekomstig nationaal stadion te dekken zonder bankgarantie van het gewest".

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

De heer Emmanuel De Bock (FDF) *(in het Frans).*- Gisteren las ik in de krant dat de banken enkel bereid zijn om de bouw van een nieuw nationaal voetbalstadion te financieren als het Brussels Gewest voor een waarborg zorgt. Bent u daarvan op de hoogte?

Kunt u ons meer cijfers geven? Welke partners zullen uiteindelijk voor de financiering zorgen en hoeveel zullen ze bijdragen?

Welk risico loopt het gewest als het een waarborg verstrekt? Blijft het dertig jaar aansprakelijk telkens wanneer een investeerder in gebreke blijft?

De leningscapaciteit van het Brussels Gewest en de intrest die het moet betalen is afhankelijk van onze

informaties que nous possédons, le bourgmestre de la Ville de Bruxelles et moi-même.

**QUESTION D'ACTUALITÉ DE M.
EMMANUEL DE BOCK**

**À M. GUY VANHENGEL, MINISTRE DU
GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE
BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES
FINANCES, DU BUDGET, DES
RELATIONS EXTÉRIEURES ET DE LA
COOPÉRATION AU
DÉVELOPPEMENT,**

concernant "le refus des banques de financer le futur stade national sans garantie des pouvoirs publics".

**QUESTION D'ACTUALITÉ JOINTE DE M.
PAUL DELVA,**

concernant "la garantie de la Région pour la construction du nouveau stade de football".

**QUESTION D'ACTUALITÉ JOINTE DE M.
PIERRE KOMPANY,**

concernant "le refus des banques de couvrir les investissements du futur stade national sans la garantie bancaire de la Région".

M. le président.- La parole est à M. De Bock.

M. Emmanuel De Bock (FDF).- Nous avons appris hier dans la presse que les banques demandaient que la Région garantisse les opérations immobilières liées au futur stade national. Avez-vous connaissance d'une telle demande ou demande potentielle ? Je sais que vous suivez de très près ce dossier.

Le parlement pourrait-il être informé des chiffres concernant le futur stade national ? Qui paye quoi, in fine ? Nous savons plus ou moins qui se trouve autour de la table, mais nous ne savons pas pour payer quoi et combien.

Au cas où il y aurait une demande de garantie, la Région ne courrait-elle pas un risque ? Cela signifierait que, pendant trente ans, à la moindre

terugbetalingscapaciteit. Een waarborg van 300 miljoen euro kan een ernstige bedreiging vormen voor het toekomstige beleid van het Brussels Gewest.

Moet Brussel-Stad niet voor die waarborg zorgen? Als het Brussels Gewest zich op zijn beurt borg stelt voor Brussel-Stad, zou het dat ook voor alle andere gemeenten moeten doen, want investeringen in zwembaden of andere sportinfrastructuur strekken eveneens het hele gewest tot voordeel.

De bouw van een nationaal voetbalstadion valt niet onder een gewestelijke bevoegdheid. De waarborg zou van de gemeenschappen en de federale overheid moeten komen. Het gewest heeft bovendien altijd duidelijk verklaard dat het geen geld in het stadion wil investeren. Wij moeten vermijden dat we binnen vijf of tien jaar toch indirect moeten meebetalen als gevolg van die waarborg.

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord voor zijn toegevoegde dringende vraag.

De heer Paul Delva (CD&V).- Mijn vragen sluiten aan bij die van de heer De Bock. De betrokken overheden zijn het erover eens dat ze het nieuwe stadion niet kunnen financieren. Daarom wordt er gekeken naar externe investeerders, in eerste instantie naar een aantal Belgische banken. Ik las in de pers dat die niet bereid zijn om het stadion te financieren, tenzij het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een financiële waarborg van 300 miljoen euro geeft. Zoals we weten, loopt de overheid een risico als ze een waarborg geeft. Een waarborg zou bovendien indruisen tegen de beslissing van de

défaillance de l'un des créanciers, la Région serait responsable.

Vous savez que notre capacité d'emprunt et le taux auquel nous empruntons dépendent de notre capacité à rembourser. Une épée de Damoclès de 300 millions d'euros, soit le coût estimé du stade, au-dessus de notre tête constitue une importante hypothèque sur les politiques futures de la Région bruxelloise.

N'incombe-t-il pas à la Ville de Bruxelles elle-même d'apporter sa garantie ? Et s'il s'agit d'une double garantie, je m'interroge quant à l'équité de la démarche. Si la Région garantit pour le compte de la Ville de Bruxelles, elle doit en effet le faire pour toutes les communes, car des investissements qui y sont consentis profitent à l'ensemble de la collectivité. Je songe aux piscines et aux infrastructures sportives autres qu'un stade national. La Région doit alors aider les communes également en leur apportant sa caution.

La construction d'un stade national ne relevant pas des compétences régionales, ce sont avant tout les Communautés et le pouvoir fédéral qui doivent être sollicités. J'ai donc été surpris de lire dans la presse que la demande s'adressait à la Région. Notre majorité a clairement soutenu le projet que vous aviez lancé sous la législature précédente, à savoir celui d'un stade n'engageant pas d'argent public régional. Il ne faudrait pas que dans cinq ou dix ans, la Région se trouve engagée dans une prise de participation indirecte résultant de sa garantie.

Je souhaiterais les éclaircissements du gouvernement sur cette question.

M. le président.- La parole est à M. Delva pour sa question d'actualité jointe.

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais)*.- *Mes questions rejoignent celles de M. De Bock. Les pouvoirs publics concernés cherchent des investisseurs extérieurs parce qu'ils ne peuvent financer eux-mêmes le nouveau stade. Les banques belges pourraient le financer, à condition de bénéficier d'une garantie de 300 millions d'euros de la Région de Bruxelles-Capitale. Une telle garantie serait pourtant risquée, et en contradiction avec la décision de ne pas investir dans le stade.*

betrokken overheden om geen middelen in het stadion te investeren.

Wat is uw reactie op de nieuwe situatie? Is het denkbaar dat het Brussels Gewest toch nog een waarborg geeft? Zijn er andere financieringsbronnen mogelijk? Ik denk bijvoorbeeld aan financiële instellingen in het buitenland.

De voorzitter.- De heer Kompany heeft het woord voor zijn toegevoegde dringende vraag.

De heer Pierre Kompany (cdH) (in het Frans).- *Volgens het regeerakkoord zal het gewest geen cent in het nieuwe voetbalstadion investeren. Jammer genoeg blijkt nu dat geen enkele bank bereid is geld te lenen voor het nieuwe stadion, tenzij het gewest een waarborg geeft.*

Wat is het probleem? Zijn de initiatiefnemers niet geloofwaardig genoeg? Moet de bevolking opdraaien voor buitenissige uitgaven die in tijden van crisis niet te verantwoorden zijn?

Klopt de informatie in de pers over de waarborg van het gewest? Wat is de reactie van de regering?

De Europese Commissie eist trouwens dat dergelijke operaties geconsolideerd worden. Welke impact zal de waarborg op de begroting hebben? Hebt u dat laten bestuderen?

De bevoegdheden van het Brussels Gewest zijn beperkt. Het zou nu een waarborg moeten verstrekken voor een stadion, terwijl het daarvoor niet eens bevoegd is. Wat hebt u daarover te zeggen?

Naast de Koninklijke Belgische Voetbalbond (KBVB) heeft ook RSC Anderlecht belangen in het project. Waarom kloppen de banken niet bij de initiatiefnemers van het project aan voor een waarborg, in plaats van zich tot het Brussels Gewest te richten?

Comment réagissez-vous à cette nouvelle situation? Est-il envisageable que la Région donne une garantie? D'autres sources de financement, éventuellement étrangères, sont-elles possibles?

M. le président.- La parole est à M. Kompany pour sa question d'actualité jointe.

M. Pierre Kompany (cdH).- Vous êtes un bon connaisseur du monde du football. Vous comprendrez donc que face à certaines inquiétudes, nous nous posons certaines questions.

Dans l'accord gouvernemental, il était entendu que la Région ne mettrait pas un sou dans cette belle aventure sportive. Malheureusement, ce jeudi, la presse révélait qu'aucune banque n'était disposée à prêter un seul euro pour la réalisation du projet de stade.

Nous avons des souvenirs de sponsors qui renoncent. Or, si les banques affirment ne pas vouloir mettre un seul euro dans le projet, elles veulent tout de même en être, à condition d'obtenir la garantie de la Région. Si elles l'obtiennent, le projet peut démarrer.

Quel est le problème? Les initiateurs du projet n'ont-ils pu acquérir, avec le temps, une crédibilité suffisante? La crise aidant, tout devient difficile. Demain, la population va-t-elle apporter sa contribution à une dépense excessive, difficilement justifiable par les temps qui courent?

L'information que nous avons reçue via la presse au sujet de l'exigence de la garantie régionale est-elle véridique? Quelle a été la réaction du gouvernement à ce sujet?

Par ailleurs, vous n'ignorez pas que pour toute opération de ce genre, la Commission européenne exige une consolidation de celle-ci. Dans le cas présent, quel est donc son impact sur le budget? A-t-il été évalué?

Les compétences de la Région bruxelloise sont limitées. Or, cette construction demandant des

De voorzitter.- De heer Vanhengel heeft het woord.

De heer Guy Vanhengel, minister *(in het Frans).*- *Ik zal kort de situatie rond de bouw van het nieuwe voetbalstadion schetsen.*

De komende weken zal het schepencollege van Brussel-Stad een beslissing nemen over de drie kandidaten die het stadion willen bouwen.

Het gaat om drie internationale bouwbedrijven die banden hebben met de Belgische bouwsector. Ze hebben goed onderbouwde offertes ingediend. Hun definitieve offertes worden momenteel door het Brusselse schepencollege bestudeerd.

Het schepencollege zal zich bij zijn keuze laten leiden door de architectuur en de esthetiek, de financiering, het mogelijke rendement, de afschrijving, en het onderhoud en de instandhouding van het stadion.

Mogelijk volgen er de komende weken nog onderhandelingen met de kandidaten die een offerte hebben ingediend. Zolang de knoop niet doorgemaakt is, zal ik daarover geen details geven.

Het schepencollege zal ook rekening houden met de mobiliteitsaspecten en het afstemmen van het beheer van het sportstadion op de rest van de infrastructuur op de Heizel, en met het standpunt van de toekomstige gebruikers.

Om het schepencollege van de stad Brussel te helpen bij zijn keuze, werden de drie projecten gepresenteerd in het bijzijn van het Brussels Gewest en vond er tussen die beleidsniveaus overleg plaats. Omdat het deel van de Heizelvlakte

garanties de la part de la Région se fait en dehors des limites de celle-ci. Que pouvez-vous nous dire sur la question ?

Vous vous y connaissez en la matière et je vous fais confiance.

En plus de l'Union royale belge des sociétés de football-association (URBSFA), je sais qu'un important club de la Région que je ne citerai pas est partie prenante du projet. Pourquoi les attentes qui pourraient s'affirmer à l'égard des auteurs du projet sont-elles formulées à l'égard de la Région ?

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

M. Guy Vanhengel, ministre.- Les questions qui m'ont été posées me permettent de faire brièvement le point sur la situation concernant la construction de l'Eurostade : le stade de la capitale de l'Europe.

Nous traversons une période délicate. En effet, dans les semaines à venir, le collège échevinal de la Ville de Bruxelles prendra une décision quant aux trois candidats qui se sont présentés pour la construction de ce stade.

Il s'agit, comme vous le savez, de trois groupes européens internationaux aux reins solides et liés à l'économie belge et au monde de la construction de notre pays. Ces trois groupes, je peux l'affirmer, ont élaboré de beaux dossiers dans lesquels ils se sont fortement investis et qui ont nécessité beaucoup de travail préparatoire, tant du côté des autorités publiques, pour alimenter les dossiers et permettre d'avoir les informations nécessaires à ce travail préparatoire, que du côté des groupes eux-mêmes qui ont impliqué des ingénieurs, des architectes, des techniciens et de fins connaisseurs de l'infrastructure spécifique qu'est un stade.

Les meilleures offres finales (ce qu'on appelle les "best and final offers" ou Bafo's) des trois groupes sont arrivées sur les bancs du collège échevinal de la Ville de Bruxelles et sont maintenant à l'analyse.

Font partie de l'évaluation qui devra être faite et qui déterminera le choix de l'opérateur : l'aspect architectural et esthétique de l'infrastructure, le financement, les possibilités de rendement, l'amortissement et l'entretien de cet investissement

waar het stadion komt, op het grondgebied van Grimbergen ligt, werd ook die gemeente geïnformeerd.

In het speciaal opgerichte begeleidingscomité zitten vertegenwoordigers van de stad Brussel, het Brussels Gewest en de buurtcomités. Ook de bouwmeester is erbij betrokken. Het begeleidingscomité zal het schepencollege adviseren voordat het een definitieve beslissing neemt.

De financiering en afbetaling van de bouw van het stadion komen aan bod in het businessplan.

Sommige kandidaten voor de bouw van het stadion hebben voldoende eigen middelen om de operatie te financieren, maar omdat het tegenwoordig goedkoop is om geld te lenen, zullen de meeste kandidaten investeerders zoeken. We moeten nog beslissen of die investeerders al dan niet in België gevestigd moeten zijn.

Als we hun een goed businessplan kunnen voorleggen, zullen de banken niet aarzelen om mee in het verhaal te stappen. We moeten nog uitmaken of het Brussels Gewest bereid is om voor een waarborg te zorgen. De Europese Investeringsbank (EIB) financiert andere grote bouw dossiers in het Brussels Gewest, maar eist daarvoor ook een waarborg.

Alvorens het gewest eventueel een waarborg toekent, zal de cel voor schuldbeheer een analyse van het businessplan en de risico's maken, waarna het bedrag van de waarborg bepaald kan worden. In dat opzicht verschilt het gewest niet van private borgstellers.

Eerst moeten we echter het businessplan, het rendement en de herkomst van de middelen van de kandidaten bestuderen. Op basis daarvan zullen we een beslissing nemen.

De stad Brussel en het Brussels Gewest willen objectief en doordacht te werk gaan. Daarom laten we ons adviseren door het advocatenkantoor Lydian en het consultancybureau Deloitte. Zij zijn geen betrokken partij en analyseren de situatie op een neutrale manier om een zo correct mogelijke evaluatie te maken.

Eind maart, wanneer de analyse rond is en Brussel-Stad een beslissing genomen heeft, weten we meer.

et son maintien en état.

Les trois candidats ont déterminé quelle serait leur stratégie en la matière. Il se pourrait encore que dans les semaines qui viennent, on essaie encore de négocier avec l'un ou l'autre candidat. Je ne rentrerai pas dans les détails aussi longtemps que le choix définitif n'aura pas été fait.

Les problèmes de mobilité font également partie de l'appréciation, ainsi que la question de la complémentarité de l'infrastructure, la façon dont elle sera gérée avec les autres infrastructures qui font partie du plateau du Heysel et l'avis des futurs utilisateurs, sans lesquels cette infrastructure n'a pas de sens. Globalement, il s'agit du plan d'affaires du stade.

Pour aider le collège échevinal de la Ville de Bruxelles, des structures d'information et de transmission de points de vue ont été mises en place. Tout d'abord, une information a lieu vis-à-vis de la Ville au sujet des trois projets. Tout a été communiqué en long et en large. Une présentation des projets a été faite à la Région bruxelloise et au collège échevinal, qui se sont réunis pour les étudier. Une autre présentation a été faite à la commune de Grimbergen, sur le territoire de laquelle se situe la parcelle du plateau du Heysel concernée par cette construction.

Un comité d'accompagnement a été mis en place. Y figurent des responsables désignés par la Ville de Bruxelles, la Région et des comités d'habitants. Le maître-architecte en fait aussi partie. Ils aviseront le collège échevinal avant de prendre une décision finale.

Cela dit, la manière de financer et d'amortir la construction du stade fait partie du plan d'affaires et de l'appréciation.

Certains groupes ont les reins solides et des moyens propres. Mais la plupart, vu les taux d'intérêt actuels, s'adresseront à des financiers. Reste alors à déterminer si ceux-ci doivent ou non être belges.

Si le plan d'affaires est valable, les banques accepteront sans difficulté de se lancer dans l'aventure. Reste à déterminer aussi si la possibilité d'une garantie régionale doit faire partie des appréciations.

Pour d'autres dossiers importants de construction dans notre Région, par exemple dans le domaine hospitalier avec le Centre hospitalier interrégional Edith Cavell (Chirec) ou New Bordet, la Banque européenne d'investissement (BEI) intervient, mais elle exige alors des garanties.

Dans l'hypothèse où une garantie est demandée, de quelle manière la Région procède-t-elle ? Elle dispose de sa propre cellule de gestion de dettes, qui effectue alors une analyse du plan d'affaires et du risque, et qui détermine le coût de ladite garantie. En la matière, la Région se comporte comme n'importe quel garant du secteur privé. Une garantie régionale pour un investissement n'est plus accordée sans que nos analystes n'estiment au préalable le risque et ne déterminent le montant à payer pour le couvrir.

Donc, si une telle possibilité devait être envisagée dans l'un des plans d'affaires, ce qui n'est pas le cas, la Région procéderait de cette manière au cas où elle serait sollicitée. Mais nous n'en sommes pas là. Nous devons analyser les plans d'affaires, les rendements et l'origine des moyens dégagés par les opérateurs qui se présentent à la Ville de Bruxelles et à la Région. Toute décision devra se fonder sur une telle appréciation.

En lisant la presse, j'ai pensé que certains tentaient d'ouvrir un débat pour influencer sur les décisions dans un sens ou dans l'autre. Nous devons rester extrêmement prudents. La Ville de Bruxelles et la Région veulent procéder de manière objective et réfléchie. Pour ce faire, la Ville de Bruxelles se fait aider par un grand bureau d'avocats, Lydian, et par le bureau de consultance Deloitte, lesquels sont extérieurs au dossier et analysent la situation de manière neutre, pour une évaluation qui soit la plus correcte possible.

Nous en saurons plus après la conclusion de cette analyse et une fois la décision prise par la Ville de Bruxelles, à la fin du mois de mars.

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

De heer Emmanuel De Bock (FDF) (*in het Frans*).- *Ik dank u voor uw duidelijke en volledige antwoord.*

Het Brussels Gewest is zeer nauw betrokken bij de plannen voor de Heizelvlakte, aangezien het

M. le président.- La parole est à M. De Bock.

M. Emmanuel De Bock (FDF).- Je suis très heureux d'avoir obtenu une réponse claire et complète à ma question. Cela n'a pas toujours été le cas par le passé ; je salue donc l'effort du ministre.

160 miljoen euro in de nv Neo geïnvesteerd heeft.

De cel voor schuldbeheer heeft puik werk geleverd. Wat u over het bedrag van de eventuele waarborg zegt, is geruststellend. Nu de waarborg een centrale rol lijkt te gaan spelen in het dossier en het een gewestelijk project dreigt te worden, zou het nuttig zijn om een debat te organiseren in een bijzondere commissie.

Zoals u terecht opmerkt, moet dat debat over de gewestelijke waarborgen in het algemeen gaan. Zo eist de Europese Investeringsbank (EIB) een gewestelijke waarborg voor het project van de ziekenhuisgroep Chirec, wat volkomen normaal is.

Ik bewonder het dynamisme van Brussel-Stad, dat een lichtend voorbeeld voor het hele gewest is. Toch vind ik dat het Brussels Gewest niet alle eieren in één mand mag leggen. De achttien overige gemeenten hebben eveneens projecten die van belang zijn voor de rest van het gewest.

De voorzitter. - De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V). - Ik dank u voor uw uitgebreide en duidelijke antwoord. U geeft er uiteraard de voorkeur aan dat het Brussels Gewest geen waarborg moet geven, maar u sluit die optie niet uit. Waarschijnlijk is een en ander afhankelijk van de financiering door de drie partners, die uiteengezet wordt in hun businessplannen.

Ik roep u op om bijzonder voorzichtig te zijn. U verwijst naar de garantie voor de bouw van ziekenhuizen, maar dat is volgens mij toch iets

Je rappelle que la Région est déjà très largement partenaire dans la rénovation du plateau du Heysel en injectant 160 millions d'euros dans la société anonyme Neo.

Je profite de cette occasion pour féliciter la cellule chargée de l'évaluation de ces garanties. La réponse que vous apportez quant au coût d'une éventuelle garantie est rassurante. Ce projet, qui n'était pourtant pas régional au départ, risque de le devenir. En effet, ce dossier doit atterrir sur les bancs de ce parlement, dans la majorité comme dans l'opposition. Cette garantie risque de devenir un élément-clé dans l'attribution du marché. Elle mériterait alors un large débat au sein d'une commission spéciale, comme on en a déjà constitué par le passé.

Ce débat recouvre toute la question des garanties en général, comme vous l'avez vous-même souligné. Par exemple, pour le Centre hospitalier interrégional Edith Cavell (Chirec), c'est la BEI qui est en première ligne. Cette dernière demande une garantie régionale, ce qui est tout à fait normal. La question des garanties mérite donc d'être posée, y compris lorsqu'elle concerne d'autres constructions situées au-delà des dix-neuf communes.

Je profite également de l'occasion pour saluer le dynamisme de la Ville de Bruxelles. Depuis une dizaine d'années, son énergie bouillonnante tire la Région vers le haut. Il ne faudrait pas cependant que la Région bruxelloise ne travaille qu'avec la Ville de Bruxelles. Ne concentrons pas toute la force de frappe financière régionale sur cette seule commune en oubliant les dix-huit autres communes qui ont également des projets collectifs d'importance pour l'ensemble de la Région.

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

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais).* - *Vous n'excluez pas l'option d'une garantie régionale.*

Je vous invite toutefois à faire montre de prudence, car la garantie octroyée pour les hôpitaux n'est pas totalement du même ordre.

J'espère que la Région ne sera pas amenée à fournir une garantie, mais si c'était le cas, il conviendrait de limiter le risque au maximum, vu les défis financiers énormes que nous devons déjà

helemaal anders.

Ik hoop dat het Brussels Gewest geen waarborg hoeft te geven, maar als het toch gebeurt, moet u het risico tot het absolute minimum beperken. De financiële uitdagingen van het gewest zijn nu al gigantisch groot. Die waarborg kunnen we dan ook missen als kiespijn.

De voorzitter.- De heer Kompany heeft het woord.

De heer Pierre Kompany (cdH) *(in het Frans).*- *Blijkbaar houdt u de controle over het dossier liever zelf in handen dan dat u de stad Brussel de eerste viool laat spelen. Het is goed dat u voldoende informatie verzamelt voor het geval het Brussels Gewest financieel betrokken wordt bij het dossier van het voetbalstadion.*

Als het Brussels Gewest een waarborg moet leveren, zou dat wel eens een dure zaak kunnen worden.

De drie kandidaten voor de bouw van het voetbalstadion hebben al elders bewezen wat ze kunnen. We zijn dus eerder gerustgesteld.

DRINGENDE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

AAN MEVROUW CÉLINE FREMAULT, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET HUISVESTING, LEVENSKWALITEIT, LEEFMILIEU EN ENERGIE,

betreffende "de luchtvervuiling gelinkt aan de vluchten boven het Brussels Gewest".

De voorzitter.- Mevrouw d'Ursel heeft het woord.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *De pers bericht deze week over de*

relever.

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

M. Pierre Kompany (cdH).- Merci pour vos réponses. J'ai vu que vous aviez le plaisir de tenir les manettes à la place de la Ville de Bruxelles et que vous sembliez heureux d'en parler. Je suis très content de savoir que, si la Région devait un jour être impliquée, vous disposeriez de bons thermomètres pour pouvoir réfléchir avant de vous lancer.

En affaires, dès qu'il existe une garantie, tout le monde se lance dans le projet. Si c'est la Région qui supporte cette garantie, elle pourrait être très lourde !

Les trois groupes que vous avez cités ont les reins solides. Ils ont déjà fait leurs preuves ici et ailleurs. Le bon sens devrait donc nous permettre de vous suivre. Vous avez déjà baptisé le bébé Eurostade.

Je vous remercie pour vos réponses, nous vous suivrons au sujet de la garantie.

QUESTION D'ACTUALITÉ DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

À MME CÉLINE FREMAULT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DU LOGEMENT, DE LA QUALITÉ DE VIE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DE L'ÉNERGIE,

concernant "la pollution atmosphérique liée au survol aérien de la Région bruxelloise".

M. le président.- La parole est à Mme d'Ursel.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- La presse de cette semaine rapporte les conclusions du

conclusies van het burgerinitiatief Cœur Europe betreffende de luchtvervuiling door het vliegverkeer boven het Brussels Gewest. We hebben het voortdurend over de geluidsoverlast die de luchthaven veroorzaakt, maar over de gevolgen voor de luchtkwaliteit bestaan er nauwelijks studies in België.

Cœur Europe baseerde zich op studies over Schiphol en de luchthaven van Los Angeles. Door extrapolatie komen ze tot het besluit dat Brussels Airport de Europese vlieghaven is met de grootste impact op de omwonenden. Bovendien zou het overvliegen van de stad de belangrijkste bron van luchtvervuiling zijn voor de Brusselaars. De onderzoekers baseren zich op het aantal vluchtbewegingen per dag, het verbruik van kerosine en de dominante windrichting.

Hebt u kennis genomen van de conclusies van de studie van Cœur Europe? Wat zult u ermee doen? In de commissie Begroting van november jongstleden zei u dat u een vergelijkende analyse van de Europese instrumenten voor het meten van de vervuiling door luchthavenactiviteiten zou laten uitvoeren.

In de pers reageerde u op de studie van Cœur Europe met de uitleg dat experts van de Intergewestelijke Cel voor het Leefmilieu (Ircel) het niet eens waren met de conclusies. Kunnen we de analyse van Ircel inkijken?

U verwees ook naar een studie van Leefmilieu Brussel. Bedoelt u de vergelijkende analyse of iets anders?

De voorzitter.- Mevrouw Fremault heeft het woord.

Mevrouw Céline Fremault, minister (in het Frans).- *Mijn diensten en ikzelf hebben kennis genomen van de studie van Cœur Europe.*

U verwijst naar persberichten waarin staat dat er

groupe de réflexion Cœur Europe concernant la pollution atmosphérique dégagée par le trafic aérien survolant notre Région. On parle beaucoup de l'impact sonore de l'activité aéroportuaire sur les habitants, mais peu de son impact sur la qualité de l'air, qui n'est guère étudié en Belgique.

Cœur Europe semble s'être basé sur deux études, l'une réalisée pour l'aéroport de Schiphol, aux Pays-Bas, l'autre à Los Angeles. En extrapolant, Bruxelles National serait l'aéroport européen affectant le plus ses riverains. Nous apprenons aussi que le survol de la ville serait la première source de pollution respiratoire à Bruxelles. Pour arriver à ces conclusions alarmantes, l'étude se base sur le nombre de décollages par jour, le nombre de litres de kérosène brûlés durant les premières minutes de vol et la direction des vents dominants.

Avez-vous pris connaissance des conclusions de l'étude de Cœur Europe ? De mon côté, je ne suis pas parvenue à me les procurer. Puisque vous en avez parlé dans la presse, j'imagine que vos services y ont eu accès. De quelle manière comptez-vous vous en servir ?

Vous avez annoncé, en Commission du budget au mois de novembre 2014, avoir lancé une analyse comparative sur les méthodes de mesure des effets polluants de l'activité aéroportuaire en Europe, afin de les appliquer à la situation bruxelloise.

Vous avez répondu dans la presse à cette étude menée par la plate-forme Cœur Europe, en expliquant que les experts de la Cellule interrégionale de l'environnement (Celine) contestaient ses conclusions. Est-il possible d'obtenir l'analyse menée par Celine ?

Enfin, vous parlez d'une étude commandée à Bruxelles Environnement. Je voudrais savoir si cette étude est la fameuse analyse comparative ou s'il s'agit d'une autre étude.

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

Mme Céline Fremault, ministre.- Mes services et moi-même avons pris connaissance de l'étude réalisée par Cœur Europe, puisque nous avons déjà eu des contacts avec M. Jean-Noël Lebrun, qui dirige cette plate-forme.

in Zaventem elke dag 400 vliegtuigen opstijgen en meer dan 300.000 liter kerosine wordt verbruikt. Op basis daarvan wordt beweerd dat de luchtvaart de belangrijkste bron van luchtvervuiling is in Brussel.

Ircel betwist de studie van Cœur Europe en zegt dat het autoverkeer de grootste verantwoordelijke is voor de Brusselse luchtvervuiling. Bovendien waait de door de luchthaven veroorzaakte luchtvervuiling niet enkel over naar Brussel.

Ik heb Leefmilieu Brussel gevraagd om de toestand zelf te bestuderen en objectieve cijfers over de luchtvervuiling te verzamelen.

U verwijst ook naar een vergelijkende studie die in november 2014 besteld werd. Het gaat om een vergelijking tussen tien Europese luchthavens die in de buurt van een stad liggen. De studie werd toevertrouwd aan Atec, een onafhankelijk bureau. Ik verwacht de resultaten tegen eind maart.

De voorzitter.- Mevrouw d'Ursel heeft het woord.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Als ik het goed begrepen heb, worden er momenteel twee studies uitgevoerd?*

Mevrouw Céline Fremault, minister *(in het Frans).*- *Ja, de ene gaat over geluidsoverlast en de andere over luchtvervuiling.*

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *In het voornoemde persartikel staat dat er*

Vous avez repris la citation répercutée par la presse, qui parle de 400 décollages par jour et de plus de 300.000 litres de kérosène brûlés quotidiennement. Cela lui fait dire que nous sommes face à notre première source de pollution respiratoire.

À la suite de la publication de cette étude dans la presse mardi, Celine a contesté le rapport de Cœur Europe, en affirmant que la première cause de pollution à Bruxelles restait la circulation automobile. La cellule a ajouté que les polluants rejetés par l'aéroport ne se concentraient pas exclusivement dans l'air bruxellois.

Interpellée par ces conclusions assez divergentes, j'ai demandé à Bruxelles Environnement de procéder à des analyses, afin d'objectiver la question de la pollution de l'air. J'attends ses conclusions dans un délai que j'espère relativement bref.

Vous faites également allusion à une analyse comparative ordonnée en novembre 2014, que j'ai évoquée en commission. Elle vise à comparer comment dix aéroports européens qui ont une configuration similaire à notre aéroport, situés à proximité d'une ville, développent une approche équilibrée en matière de bruit et de répercussions qu'un aéroport peut avoir sur la santé. Les horaires de survol sont notamment comparés.

Cette étude a été confiée à une agence indépendante, Atec. J'attends ses résultats pour la fin du mois de mars.

M. le président.- La parole est à Mme d'Ursel.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Si j'ai bien compris, deux études sont en cours.

Mme Céline Fremault, ministre.- Oui : "Benchmarking de comparaison de la question du bruit dans dix aéroports en Europe" et, à la suite des contradictions décelées entre les études de Cœur Europe et de Celine, j'ai demandé qu'on objective la question de la pollution de l'air.

Il y a premièrement la question du bruit qui est étudiée et ensuite celle de la pollution de l'air.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Le même article affirmait qu'il n'y avait pas d'étude récente.

geen recente studie bestaat.

Mevrouw Céline Fremault, minister *(in het Frans).*- *Daarom heb ik Leefmilieu Brussel verzocht om objectieve informatie te verzamelen.*

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Over fijn stof in Brussel bestaat er momenteel geen studie.*

Mevrouw Céline Fremault, minister *(in het Frans).*- *Nee, daarom heb ik ook een studie besteld.*

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Ik dring aan op een studie over zeer fijn stof, dat blijkbaar het meest schadelijk is voor de gezondheid van de Brusselaars.*

- De vergadering wordt geschorst om 16.06 uur.

- De vergadering wordt hervat om 16.11 uur.

NAAMSTEMMINGEN

De voorzitter.- Aan de orde is de naamstemming over het geheel van het ontwerp van ordonnantie houdende instemming met het samenwerkingsakkoord van 18 april 2014 tussen de federale staat, het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met betrekking tot de Coördinatiestructuur voor Patrimoniuminformatie (nrs. A-77/1 en 2 – 2014/2015).

Tot stemming wordt overgegaan.

UITSLAG VAN DE STEMMING 1

80 leden zijn aanwezig.
80 antwoorden ja.

Mme Céline Fremault, ministre.- C'est pour cela que j'ai demandé de pouvoir objectiver les choses.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Concernant les particules fines à Bruxelles, il n'y a pas d'étude actuellement.

Mme Céline Fremault, ministre.- Non, c'est sur la question du survol et des particules fines, et de la pollution de l'air. C'est pour cette raison que j'ai demandé une étude.

Interpellez-moi en commission sur le sujet. Nous en avons discuté assez longuement le 2 décembre, lors de l'interpellation de Mme Maes.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Je voudrais insister sur la nécessité de faire réaliser une étude contrôlant les particules ultra-fines, qui visiblement sont celles qui nuisent le plus à la santé des Bruxellois.

- La séance est suspendue à 16h06.

- La séance est reprise à 16h11.

VOTES NOMINATIFS

M. le président.- L'ordre du jour appelle le vote nominatif sur l'ensemble du projet d'ordonnance portant assentiment à l'accord de coopération du 18 avril 2014 entre l'État fédéral, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale concernant la Structure de coordination de l'information patrimoniale (nos A-77/1 et 2 – 2014/2015).

Il est procédé au vote.

RÉSULTAT DU VOTE 1

80 membres sont présents.
80 répondent oui.

Bijgevolg neemt het parlement het ontwerp van ordonnantie aan. Het zal ter bekrachtiging aan de regering worden voorgelegd.

De voorzitter.- Aan de orde is de naamstemming over het geheel van het ontwerp van ordonnantie houdende instemming met het Verdrag van de Raad van Europa ter voorkoming en bestrijding van geweld tegen vrouwen en huiselijk geweld, opgemaakt in Istanboel op 11 mei 2011 (nrs. A-78/1 en 2 – 2014/2015).

Tot stemming wordt overgegaan.

UITSLAG VAN DE STEMMING 2

80 leden zijn aanwezig.
80 antwoorden ja.

Bijgevolg neemt het parlement het ontwerp van ordonnantie aan. Het zal ter bekrachtiging aan de regering worden voorgelegd.

De voorzitter.- Aan de orde is de naamstemming over het geheel van het voorstel van resolutie ter ondersteuning van de kandidatuur voor de Nobelprijs voor de Vrede van het Comité van de Verenigde Naties voor de uitbanning van discriminatie van vrouwen (nr. A-104/1 – 2014/2015).

Tot stemming wordt overgegaan.

UITSLAG VAN DE STEMMING 3

80 leden zijn aanwezig.
80 antwoorden ja.

Bijgevolg neemt het parlement het voorstel van resolutie aan.

(Applaus)

De voorzitter.- Aan de orde is de naamstemming over de wijzigingen van het personeelsstatuut van de permanente diensten van het parlement betreffende de personeelsformatie.

Tot stemming wordt overgegaan.

En conséquence, le parlement adopte le projet d'ordonnance qui sera soumis à la sanction du gouvernement.

M. le président.- L'ordre du jour appelle le vote nominatif sur l'ensemble du projet d'ordonnance portant assentiment à la convention du Conseil de l'Europe sur la prévention et la lutte contre la violence à l'égard des femmes et la violence domestique, faite à Istanbul le 11 mai 2011 (nos A-78/1 et 2 – 2014/2015).

Il est procédé au vote.

RÉSULTAT DU VOTE 2

80 membres sont présents.
80 répondent oui.

En conséquence, le parlement adopte le projet d'ordonnance qui sera soumis à la sanction du gouvernement.

M. le président.- L'ordre du jour appelle le vote nominatif sur l'ensemble de la proposition de résolution soutenant la candidature au prix Nobel de la paix du Comité des Nations unies pour l'élimination de la discrimination à l'égard des femmes (no A-104/1 – 2014/2015).

Il est procédé au vote.

RÉSULTAT DU VOTE 3

80 membres sont présents.
80 répondent oui.

En conséquence, le parlement adopte la proposition de résolution.

(Applaudissements)

M. le président.- L'ordre du jour appelle le vote nominatif sur les modifications du statut du personnel des services permanents du parlement relatives au cadre du personnel.

Il est procédé au vote.

UITSLAG VAN DE STEMMING 4

79 leden zijn aanwezig.
79 antwoorden ja.

De wijzigingen van het personeelsstatuut van de permanente diensten van het parlement worden aangenomen.

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 16.16 uur.

RÉSULTAT DU VOTE 4

79 membres sont présents.
79 répondent oui.

Les modifications du statut du personnel des services permanents du parlement sont adoptées.

M. le président.- 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 16h16.

DETAIL VAN DE NAAMSTEMMINGEN / DÉTAIL DES VOTES NOMINATIFS**STEMMING 1 / VOTE 1**

| | | |
|-----------|-----------|------------|
| Ja | 80 | Oui |
|-----------|-----------|------------|

Fouad Ahidar, Els Ampe, Mohamed Azzouzi, Françoise Bertieaux, Eric Bott, Jacques Brotchi, Michèle Carthé, Benoît Cerexhe, Ridouane Chahid, Bernard Clerfayt, Philippe Close, Michel Colson, René Coppens, Stefan Cornelis, Alain Courtois, Anne-Charlotte d'Ursel, Emmanuel De Bock, Olivier de Clippele, Armand De Decker, Julie de Grootte, Carla Dejonghe, Céline Delforge, Bruno De Lille, Paul Delva, Serge de Patoul, Caroline Désir, Alain Destexhe, Vincent De Wolf, Liesbet Dhaene, Bea Diallo, Christos Doulkeridis, Willem Draps, André du Bus de Warnaffe, Dominique Dufourny, Isabelle Durant, Mathilde El Bakri, Ahmed El Khannouss, Ahmed El Ktibi, Nadia El Yousfi, Isabelle Emmerly, Hamza Fassi-Fihri, Zoé Genot, Marc-Jean Ghysels, Amet Gjanaj, Brigitte Grouwels, Youssef Handichi, Evelyne Huytebroeck, Abdallah Kanfaoui, Pierre Kompany, Hasan Koyuncu, Marion Lemesre, Marc Loewenstein, Dominiek Lootens-Stael, Annemie Maes, Fabian Maingain, Joëlle Maison, Bertin Mampaka Mankamba, Zahoor Ellahi Manzoor, Alain Maron, Catherine Moureaux, Mahinur Ozdemir, Emin Özkara, Martine Payfa, Caroline Persoons, Charles Picqué, Arnaud Pinxteren, Elke Roex, Jacqueline Rousseaux, Fatoumata Sidibe, Viviane Teitelbaum, Sevket Temiz, Barbara Trachte, Julien Uyttendaele, Cielte Van Achter, Jef Van Damme, Johan Van den Driessche, Gaëtan Van Goidsenhoven, Michaël Verbauwhede, Arnaud Verstraete, Khadija Zamouri.

STEMMING 2 / VOTE 2

| | | |
|-----------|-----------|------------|
| Ja | 80 | Oui |
|-----------|-----------|------------|

Fouad Ahidar, Els Ampe, Mohamed Azzouzi, Françoise Bertieaux, Eric Bott, Jacques Brotchi, Michèle Carthé, Benoît Cerexhe, Ridouane Chahid, Bernard Clerfayt, Philippe Close, Michel Colson, René Coppens, Stefan Cornelis, Alain Courtois, Anne-Charlotte d'Ursel, Emmanuel De Bock, Olivier de Clippele, Armand De Decker, Julie de Groote, Carla Dejonghe, Céline Delforge, Bruno De Lille, Paul Delva, Serge de Patoul, Caroline Désir, Alain Destexhe, Vincent De Wolf, Liesbet Dhaene, Bea Diallo, Christos Doulkeridis, Willem Draps, André du Bus de Warnaffe, Dominique Dufourny, Isabelle Durant, Mathilde El Bakri, Ahmed El Khannouss, Ahmed El Ktibi, Nadia El Yousfi, Isabelle Emmery, Hamza Fassi-Fihri, Zoé Genot, Marc-Jean Ghysels, Amet Gjanaj, Brigitte Grouwels, Youssef Handichi, Evelyne Huytebroeck, Abdallah Kanfaoui, Pierre Kompany, Hasan Koyuncu, Marion Lemesre, Marc Loewenstein, Dominiek Lootens-Stael, Annemie Maes, Fabian Maingain, Joëlle Maison, Bertin Mampaka Mankamba, Zahoor Ellahi Manzoor, Alain Maron, Catherine Moureaux, Mahinur Ozdemir, Emin Özkara, Martine Payfa, Caroline Persoons, Charles Picqué, Arnaud Pinxteren, Elke Roex, Jacqueline Rousseaux, Fatoumata Sidibe, Viviane Teitelbaum, Sevket Temiz, Barbara Trachte, Julien Uyttendaele, Cielteje Van Achter, Jef Van Damme, Johan Van den Driessche, Gaëtan Van Goidsenhoven, Michaël Verbauwhede, Arnaud Verstraete, Khadija Zamouri.

STEMMING 3 / VOTE 3

| | | |
|-----------|-----------|------------|
| Ja | 80 | Oui |
|-----------|-----------|------------|

Fouad Ahidar, Els Ampe, Mohamed Azzouzi, Françoise Bertieaux, Eric Bott, Jacques Brotchi, Michèle Carthé, Benoît Cerexhe, Ridouane Chahid, Bernard Clerfayt, Philippe Close, Michel Colson, René Coppens, Stefan Cornelis, Alain Courtois, Anne-Charlotte d'Ursel, Emmanuel De Bock, Olivier de Clippele, Armand De Decker, Julie de Groote, Carla Dejonghe, Céline Delforge, Bruno De Lille, Paul Delva, Serge de Patoul, Caroline Désir, Alain Destexhe, Vincent De Wolf, Liesbet Dhaene, Bea Diallo, Christos Doulkeridis, Willem Draps, André du Bus de Warnaffe, Dominique Dufourny, Isabelle Durant, Mathilde El Bakri, Ahmed El Khannouss, Ahmed El Ktibi, Nadia El Yousfi, Isabelle Emmery, Hamza Fassi-Fihri, Zoé Genot, Marc-Jean Ghysels, Amet Gjanaj, Brigitte Grouwels, Youssef Handichi, Evelyne Huytebroeck, Abdallah Kanfaoui, Pierre Kompany, Hasan Koyuncu, Marion Lemesre, Marc Loewenstein, Dominiek Lootens-Stael, Annemie Maes, Fabian Maingain, Joëlle Maison, Bertin Mampaka Mankamba, Zahoor Ellahi Manzoor, Alain Maron, Catherine Moureaux, Mahinur Ozdemir, Emin Özkara, Martine Payfa, Caroline Persoons, Charles Picqué, Arnaud Pinxteren, Elke Roex, Jacqueline Rousseaux, Fatoumata Sidibe, Viviane Teitelbaum, Sevket Temiz, Barbara Trachte, Julien Uyttendaele, Cieltje Van Achter, Jef Van Damme, Johan Van den Driessche, Gaëtan Van Goidsenhoven, Michaël Verbauwhede, Arnaud Verstraete, Khadija Zamouri.

STEMMING 4 / VOTE 4

| | | |
|-----------|-----------|------------|
| Ja | 79 | Oui |
|-----------|-----------|------------|

Fouad Ahidar, Els Ampe, Mohamed Azzouzi, Françoise Bertieaux, Eric Bott, Jacques Brotchi, Michèle Carthé, Benoît Cerexhe, Ridouane Chahid, Bernard Clerfayt, Philippe Close, Michel Colson, René Coppens, Stefan Cornelis, Alain Courtois, Anne-Charlotte d'Ursel, Emmanuel De Bock, Olivier de Clippele, Armand De Decker, Julie de Groote, Carla Dejonghe, Céline Delforge, Bruno De Lille, Paul Delva, Serge de Patoul, Caroline Désir, Alain Destexhe, Vincent De Wolf, Liesbet Dhaene, Bea Diallo, Christos Doulkeridis, Willem Draps, André du Bus de Warnaffe, Dominique Dufourny, Isabelle Durant, Mathilde El Bakri, Ahmed El Khannouss, Ahmed El Ktibi, Nadia El Yousfi, Isabelle Emmery, Hamza Fassi-Fihri, Zoé Genot, Marc-Jean Ghysels, Amet Gjanaj, Brigitte Grouwels, Youssef Handichi, Abdallah Kanfaoui, Pierre Kompany, Hasan Koyuncu, Marion Lemesre, Marc Loewenstein, Dominiek Lootens-Stael, Annemie Maes, Fabian Maingain, Joëlle Maison, Bertin Mampaka Mankamba, Zahoor Ellahi Manzoor, Alain Maron, Catherine Moureaux, Mahinur Ozdemir, Emin Özkara, Martine Payfa, Caroline Persoons, Charles Picqué, Arnaud Pinxteren, Elke Roex, Jacqueline Rousseaux, Fatoumata Sidibe, Viviane Teitelbaum, Sevket Temiz, Barbara Trachte, Julien Uyttendaele, Cieltje Van Achter, Jef Van Damme, Johan Van den Driessche, Gaëtan Van Goidsenhoven, Michaël Verbauwhede, Arnaud Verstraete, Khadija Zamouri.