



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

**BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK  
PARLEMENT**

**Compte rendu intégral**

**Integraal verslag**

**Séance plénière du  
VENDREDI 16 OCTOBRE 2015**

(Séance de l'après-midi)

**Plenaire vergadering van  
VRIJDAG 16 OKTOBER 2015**

(Namiddagvergadering)

---

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 [crriv@parlbruirisnet.be](mailto:crriv@parlbruirisnet.be)

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

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 [crriv@bruparlirisnet.be](mailto:crriv@bruparlirisnet.be)

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

<b>SOMMAIRE</b>		<b>INHOUD</b>	
EXCUSÉS	11	VERONTSCHULDIGD	11
QUESTIONS D'ACTUALITÉ	11	DRINGENDE VRAGEN	11
Question d'actualité de M. Benoît Cerexhe	11	Dringende vraag van de heer Benoît Cerexhe	11
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,		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,	
et 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,		en aan de heer Guy Vanhengel minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Financiën, Begroting, Externe Betrekkingen en Ontwikkelings-samenwerking,	
concernant "les conséquences de la réforme fiscale fédérale pour les communes et la Région".		betreffende "de gevolgen van de federale fiscale hervorming voor de gemeenten en het gewest".	
Question d'actualité jointe de M. Serge de Patoul,	12	Toegeweegde dringende vraag van de heer Serge de Patoul,	12
concernant "l'impact du tax shift de l'État fédéral sur les recettes régionales".		betreffende "de impact van de tax shift van de federale staat op de gewestelijke ontvangsten".	
Question d'actualité jointe de M. Julien Uyttendaele,	12	Toegeweegde dringende vraag van de heer Julien Uyttendaele,	12
concernant "la diffusion de nouveaux chiffres sur l'impact du tax shift fédéral sur les recettes de la Région et des communes bruxelloises".		betreffende "de verdeling van nieuwe cijfers over de impact van de federale tax shift op de inkomsten van het gewest en de Brusselse gemeenten".	
Question d'actualité de M. Dominiek Lootens-Stael	17	Dringende vraag van de heer Dominiek Lootens-Stael	17
à M. Rudi Vervoort, ministre-président du		aan de heer Rudi Vervoort, minister-president	

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,

concernant "les attaques contre la maison communale et le commissariat d'Anderlecht et mesures prises par la Région pour lutter contre le banditisme".

Question d'actualité de M. Paul Delva

19

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 suspension du service de taxis UberPop et éventuelles concertations avec le Gouvernement".

Question d'actualité jointe de M. Alain Destexhe,

20

concernant "la suspension d'UberPop et éventuelles solutions alternatives".

Question d'actualité jointe de M. Youssef Handichi,

20

concernant "la cessation des activités d'Uber et réforme du secteur des taxis".

Question d'actualité de M. Bruno De Lille

28

à M. Didier Gosuin, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-

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 "de aanvallen tegen het gemeentehuis en het commissariaat van Anderlecht en maatregelen genomen door het gewest om het banditisme tegen te gaan".

Dringende vraag van de heer Paul Delva

19

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

betreffende "de schorsing van de taxidienst UberPop en eventueel overleg met de regering".

Toegevoegde dringende vraag van de heer Alain Destexhe,

20

betreffende "de schorsing van UberPop en eventuele alternatieve oplossingen".

Toegevoegde dringende vraag van de heer Youssef Handichi,

20

betreffende "de beëindiging van de activiteiten van Uber en hervorming van de taxisector".

Dringende vraag van de heer Bruno De Lille

28

aan de heer Didier Gosuin, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast

Capitale, chargé de l'Emploi, de l'Économie et de la Lutte contre l'incendie et l'Aide médicale urgente,

concernant "l'éventuelle production d'un nouveau modèle de voiture électrique à Audi Bruxelles".

Question d'actualité jointe de M. Stefan Cornelis,

concernant "les annonces relatives à la production de la voiture électrique Q6 E-tron sur le site de l'usine d'Audi Forest".

Question d'actualité de Mme Liesbet Dhaene

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 "l'implication éventuelle de la commune de Woluwe-Saint-Lambert dans la distribution d'une publication de l'asbl 'Citoyens de Zaventem'".

Question d'actualité de Mme Isabelle Durant

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 "les investissements de la SRIB dans la société Artexis".

Question d'actualité de Mme Claire Geraets

à Mme Cécile Jodogne, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée du Commerce extérieur et de la Lutte contre

met Tewerkstelling, Economie en Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp,

betreffende "de eventuele productie van een nieuw model van elektrische wagen bij Audi Brussel".

Toegevoegde dringende vraag van de heer Stefan Cornelis,

betreffende "de aankondiging van de toewijzing aan de fabriek Audi Vorst van de productie van de volledig elektrische terreinwagen Q6 E-tron".

Dringende vraag van mevrouw Liesbet Dhaene

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 "de eventuele betrokkenheid van de gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe bij de verdeling van een drukwerk van de vzw 'Citoyens de Zaventem'".

Dringende vraag van mevrouw Isabelle Durant

aan de heer Didier Gosuin, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Tewerkstelling, Economie en Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp,

betreffende "de investeringen van de GIMB in het bedrijf Artexis".

Dringende vraag van mevrouw Claire Geraets

aan mevrouw Cécile Jodogne, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Buitenlandse Handel en

l'incendie et l'Aide médicale urgente,

concernant "la position du gouvernement concernant la mission économique prévue en Israël".

Question d'actualité de M. Arnaud Verstraete

39

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 "la présence du palais de justice sur la liste des monuments menacés du World Monuments Fund".

#### INTERPELLATIONS

Interpellation de M. Vincent De Wolf

41

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

concernant "l'étude commanditée par l'AED Bruxelles Mobilité relative au financement des transports publics en Région bruxelloise".

Interpellation jointe de Mme Céline Delforge,

concernant "l'étude sur le financement des transports publics de la Région de Bruxelles-Capitale".

Interpellation jointe de M. Marc Loewenstein,

concernant "le financement des projets de la STIB".

Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp,

betreffende "het standpunt van de regering met betrekking tot de geplande economische missie in Israël".

Dringende vraag van de heer Arnaud Verstraete

39

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 "de aanwezigheid van het Justitiepaleis op de lijst van bedreigde monumenten van het World Monuments Fund".

#### INTERPELLATIES

41

Interpellatie van de heer Vincent De Wolf

41

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

betreffende "de studie waartoe opdracht gegeven door het BUV Mobiel Brussel betreffende de financiering van het openbaar vervoer in het Brussels Gewest".

Toegevoegde interpellatie van mevrouw Céline Delforge,

41

betreffende "de studie over de financiering van het openbaar vervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

Toegevoegde interpellatie van de heer Marc Loewenstein,

41

betreffende "de financiering van de projecten van de MIVB".

Interpellation jointe de M. Bruno De Lille,  concernant "l'envol du coût des travaux d'infrastructure de la STIB".	41	Toegevoegde interpellatie van de heer Bruno De Lille,  betreffende "de 'uit de pan rijzende' infrastructuurkosten bij de MIVB".	41
Discussion conjointe – Orateurs :	55	Samengevoegde bespreking – Bespreking:	55
M. Willem Draps (MR) M. Hervé Doyen (cdH) Mme Cieltje Van Achter (N-VA) Mme Carla Dejonghe (Open Vld) M. Paul Delva (CD&V) M. Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!)		De heer Willem Draps (MR) De heer Hervé Doyen (cdH) Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA) Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld) De heer Paul Delva (CD&V) De heer Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!)	
M. Pascal Smet, ministre M. Vincent De Wolf (MR) Mme Céline Delforge (Ecolo) M. Marc Loewenstein (FDF) M. Bruno De Lille (Groen)		De heer Pascal Smet, minister De heer Vincent De Wolf (MR) Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) De heer Marc Loewenstein (FDF) De heer Bruno De Lille (Groen)	
<b>COMMUNICATION FAITE AU PARLEMENT</b>	<b>78</b>	<b>MEDEDELING AAN HET PARLEMENT</b>	<b>78</b>
<b>MODIFICATIONS DE LA COMPOSITION DES COMMISSIONS</b>	<b>78</b>	<b>WIJZIGINGEN SAMENSTELLING VAN DE COMMISSIES</b>	<b>78</b>
<b>VOTES NOMINATIFS</b>	<b>78</b>	<b>NAAMSTEMMINGEN</b>	<b>78</b>
sur l'ensemble du projet d'ordonnance portant assentiment à l'Accord sur le transport routier entre le gouvernement du Royaume de Belgique et la République de Moldavie, signé à Chisinau le 21 mai 1996 (n° A-166/1 et 2 - 2014/2015).	78	over het geheel van het ontwerp van ordonnantie houdende instemming met het akkoord over het wegvervoer tussen de regering van het Koninkrijk België en de Republiek Moldavië, ondertekend te Chisinau op 21 mei 1996 (nrs. A-166/1 en 2 - 2014/2015).	78
sur l'ensemble du projet d'ordonnance portant assentiment à l'Accord entre le Royaume de Belgique et le Royaume du Maroc concernant les transports routiers internationaux de voyageurs et de marchandises, ainsi qu'au protocole conclu en vertu de l'article 22 de l'Accord, signé à Rabat le 14 juillet 1997 (n° A-167/1 et 2 - 2014/2015).	78	over het geheel van het ontwerp van ordonnantie houdende instemming met het akkoord tussen het Koninkrijk België en het Koninkrijk Marokko betreffende het internationaal vervoer over de weg van personen en goederen, en het protocol opgemaakt krachtens artikel 22 van het akkoord, ondertekend in Rabat op 14 juli 1997 (nrs. A-167/1 en 2 - 2014/2015).	78

sur l'ensemble du projet d'ordonnance portant assentiment à l'Accord entre le gouvernement du Royaume de Belgique et le gouvernement de l'Ukraine sur le transport routier, signé à Kiev le 28 juillet 1997 (n°s A-168/1 et 2 – 2014/2015).	79	over het geheel van het ontwerp van ordonnantie houdende instemming met het akkoord tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van Oekraïne over het wegvervoer, ondertekend te Kiev op 28 juli 1997 (nrs. A-168/1 en 2 – 2014/2015).	79
sur l'ensemble du projet d'ordonnance portant assentiment à l'Accord sur le transport routier entre le gouvernement du Royaume de Belgique et le gouvernement macédonien, signé à Skopje le 10 septembre 1998 (n°s A-169/1 et 2 – 2014/2015).	79	over het geheel van het ontwerp van ordonnantie houdende instemming met het akkoord over het wegvervoer tussen de regering van het Koninkrijk België en de Macedonische regering, ondertekend te Skopje op 10 september 1998 (nrs. A-169/1 en 2 – 2014/2015).	79
sur l'ensemble du projet d'ordonnance portant assentiment à l'Accord sur le transport routier entre le gouvernement du Royaume de Belgique et le gouvernement de la Géorgie, signé à Bruxelles le 19 mars 2002 (n°s A-170/1 et 2 – 2014/2015).	80	over het geheel van het ontwerp van ordonnantie houdende instemming met het akkoord over het wegvervoer tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van Georgië, ondertekend te Brussel op 19 maart 2002 (nrs. A-170/1 en 2 – 2014/2015).	80
sur l'ensemble du projet d'ordonnance portant assentiment à l'Accord sur le transport routier entre le gouvernement du Royaume de Belgique et le gouvernement de la République d'Albanie, signé à Tirana le 25 avril 2006 (n°s A-171/1 et 2 – 2014/2015).	80	over het geheel van het ontwerp van ordonnantie houdende instemming met het akkoord over het wegvervoer tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van de Republiek Albanië, ondertekend te Tirana op 25 april 2006 (nrs. A-171/1 en 2 – 2014/2015).	80
sur l'ensemble du projet d'ordonnance portant assentiment à l'Accord sur le transport routier entre le gouvernement du Royaume de Belgique et le gouvernement de la République du Kazakhstan, signé à Bruxelles le 5 décembre 2006 (n°s A-172/1 et 2 – 2014/2015).	81	over het geheel van het ontwerp van ordonnantie houdende instemming met het akkoord over het wegvervoer tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van de Republiek Kazachstan, ondertekend te Brussel op 5 december 2006 (nrs. A-172/1 en 2 – 2014/2015).	81
sur l'ensemble du projet d'ordonnance portant assentiment à l'Accord sur le transport routier entre le gouvernement du Royaume de Belgique et le gouvernement de la Fédération de Russie, signé à Moscou le 2 mars 2007 (n°s A-173/1 et 2 – 2014/2015).	81	over het geheel van het ontwerp van ordonnantie houdende instemming met het akkoord tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van de Russische Federatie over het wegvervoer, ondertekend te Moscou op 2 maart 2007 (nrs. A-173/1 en 2 – 2014/2015).	81

sur l'ensemble du projet d'ordonnance portant assentiment à l'Accord sur le transport routier entre le gouvernement du Royaume de Belgique et le gouvernement de la République du Kosovo, signé à Bruxelles le 18 juin 2010 (n° A-174/1 et 2 – 2014/2015).	81	over het geheel van het ontwerp van ordonnantie houdende instemming met het akkoord over het wegvervoer tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van de Republiek Kosovo, ondertekend te Brussel op 18 juni 2010 (nrs. A-174/1 en 2 – 2014/2015). 81
sur l'ensemble du projet d'ordonnance portant assentiment à l'Accord sur le transport routier entre le gouvernement du Royaume de Belgique et le gouvernement du Monténégro, signé à Podgorica le 16 février 2010 (n° A-175/1 et 2 – 2014/2015).	82	over het geheel van het ontwerp van ordonnantie houdende instemming met het akkoord over het wegvervoer tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van Montenegro, ondertekend te Podgorica op 16 februari 2010 (nrs. A-175/1 en 2 – 2014/2015). 82
sur l'ensemble du projet d'ordonnance portant assentiment à l'Accord sur le transport routier entre le gouvernement du Royaume de Belgique et le gouvernement de la République de Serbie, signé à Bruxelles le 5 mars 2010 (n° A-176/1 et 2 – 2014/2015).	82	over het geheel van het ontwerp van ordonnantie houdende instemming met het akkoord over het wegvervoer tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van de Republiek Servië, ondertekend te Brussel op 5 maart 2010 (nrs. A-176/1 en 2 – 2014/2015). 82
sur l'ensemble du projet d'ordonnance portant assentiment à la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, 2007, faite à Nairobi le 18 mai 2007 (n° A-181/1 et 2 – 2014/2015).	83	over het geheel van het ontwerp van ordonnantie houdende instemming met het Internationaal Verdrag van Nairobi betreffende de verwijdering van wrakken, 2007, opgemaakt in Nairobi op 18 mei 2007 (nrs. A-181/1 en 2 – 2014/2015). 83
sur l'ensemble du projet d'ordonnance portant assentiment à l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN), fait à Genève le 19 janvier 1996 (n° A-182/1 et 2 – 2014/2015).	83	over het geheel van het ontwerp van ordonnantie houdende instemming met het Europees Verdrag inzake hoofdwaterwegen die van internationaal belang zijn (AGN), opgemaakt in Genève op 19 januari 1996 (nrs. A-182/1 en 2 - 2014/2015). 83
sur les ordres du jour déposés en conclusion de l'interpellation de M. Dominiek Lootens-Stael 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	83	over de moties ingediend tot besluit van de interpellatie van de heer Dominiek Lootens-Stael tot 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 83

la Propreté publique, concernant "le rôle de Bruxelles en tant que plaque tournante du djihadisme international" et de l'interpellation jointe de Mme Annemie Maes concernant "l'approche du commerce illégal d'armes, de l'insécurité et du radicalisme en Région bruxelloise".

sur les ordres du jour déposés en conclusion de l'interpellation de M. Arnaud Pinxteren 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 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 "les propositions d'augmentation tarifaire d'Hydrobru", de l'interpellation jointe de Mme Carla Dejonghe concernant "les tarifs d'Hydrobru" et de l'interpellation jointe de M. Michaël Verbauwheide concernant "l'augmentation annoncée du prix de l'eau à Bruxelles et la nécessité de l'empêcher".

Onderzoek en Openbare Netheid, betreffende "de rol van Brussel als draaischijf voor het internationaal jihadisme" en de toegevoegde interpellatie van mevrouw Annemie Maes betreffende "de aanpak van illegale wapenhandel, onveiligheid en radicalisme in het Brussels Gewest".

86

over de moties ingediend tot besluit van de interpellatie van de heer Arnaud Pinxteren tot 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 mevrouw Céline Fremault, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Huisvesting, Levenskwaliteit, Leefmilieu en Energie, betreffende "de voorstellen voor een tariefverhoging van Hydrobru", de toegevoegde interpellatie van mevrouw Carla Dejonghe betreffende "de tarieven van Hydrobru" en de toegevoegde interpellatie van de heer Michaël Verbauwheide betreffende "de aangekondigde stijging van de waterprijs te Brussel en de nood om die te verhinderen".

86

#### DÉTAIL DES VOTES NOMINATIFS

91

#### DETAIL VAN DE NAAMSTEMMINGEN

91

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

- *La séance est ouverte à 14h39.*

**EXCUSÉS**

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

- M. Rudi Vervoort, ministre-président, en mission royale en Pologne ;
- Mme Barbara d'Ursel-de Lobkowicz ;
- Mme Mahinur Ozdemir ;
- Mme Corinne De Permentier ;
- Mme Els Ampe, en mission à l'étranger ;
- M. Philippe Close ;
- Mme Isabelle Emmery ;
- M. Bea Diallo ;
- M. Alain Courtois.

**QUESTIONS D'ACTUALITÉ**

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

**QUESTION D'ACTUALITÉ DE M. BENOÎT CEREXHE**

**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**

- *De vergadering wordt geopend om 14.39 uur.*

**VERONTSCHUDIGD**

**De voorzitter.**- Verontschuldigen zich voor hun afwezigheid:

- de heer Rudi Vervoort, minister-president, op koninklijke missie in Polen;
- mevrouw Barbara d'Ursel-de Lobkowicz;
- mevrouw Mahinur Ozdemir;
- mevrouw Corinne De Permentier;
- mevrouw Els Ampe, op missie in het buitenland;
- de heer Philippe Close;
- mevrouw Isabelle Emmery;
- de heer Bea Diallo;
- de heer Alain Courtois.

**DRINGENDE VRAGEN**

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

**DRINGENDE VRAAG VAN DE HEER BENOÎT CEREXHE**

**AAN DE HEER RUDI VERVOORT, MINISTER-PRESIDENT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET PLAATSELIJKE BESTUREN, TERRITORIALE ONTWIKKELING, STEDELIJK BELEID, MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN, STUDENTENAANGELEGHENHEDEN, TOERISME,**

PUBLIQUE, DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE ET DE LA PROPRIÉTÉ PUBLIQUE,

ET 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 "les conséquences de la réforme fiscale fédérale pour les communes et la Région".

QUESTION D'ACTUALITÉ JOINTE DE M. SERGE DE PATOUL,

concernant "l'impact du tax shift de l'État fédéral sur les recettes régionales".

QUESTION D'ACTUALITÉ JOINTE DE M. JULIEN UYTTENDAELE,

concernant "la diffusion de nouveaux chiffres sur l'impact du tax shift fédéral sur les recettes de la Région et des communes bruxelloises".

**M. le président.**- Le ministre Guy Vanhengel répondra aux questions d'actualité.

La parole est à M. Cerexhe.

**M. Benoît Cerexhe (cdH).**- Il y a quelques jours, nous avons pris connaissance des mesures prises par le gouvernement fédéral dans le cadre de son fameux tax shift : diminution de la fiscalité sur le travail et transfert de cette fiscalité vers les accises sur le diesel et autres taxes complémentaires.

En Commission des finances de notre assemblée, des experts nous éclairent en ce moment sur la possibilité d'opérer un tax shift au niveau de notre Région. Ici aussi, la volonté est de diminuer les charges qui pèsent sur le travail et de les transférer ailleurs, en l'occurrence vers le secteur immobilier.

Quelle concertation éventuelle avez-vous eue avec

OPENBAAR AMBT, WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK EN OPENBARE NETHEID,

EN AAN DE HEER GUY VANHENGEL MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET FINANCIËN, BEGROTING, EXTERNE BETREKKINGEN EN ONTWIKKELINGS-SAMENWERKING,

betreffende "de gevolgen van de federale fiscale hervorming voor de gemeenten en het gewest".

TOEGEVOEGDE DRINGENDE VRAAG VAN DE HEER SERGE DE PATOUL,

betreffende "de impact van de tax shift van de federale staat op de gewestelijke ontvangsten".

TOEGEVOEGDE DRINGENDE VRAAG VAN DE HEER JULIEN UYTTENDAELE,

betreffende "de verdeling van nieuwe cijfers over de impact van de federale tax shift op de inkomsten van het gewest en de Brusselse gemeenten".

**De voorzitter.**- Minister Guy Vanhengel zal de dringende vragen beantwoorden.

De heer Cerexhe heeft het woord.

**De heer Benoît Cerexhe (cdH) (in het Frans).**- *Een aantal dagen geleden werden we op de hoogte gebracht van de maatregelen van de federale overheid in het kader van de taxshift: verschuiving van de belasting op arbeid naar accijnzen op diesel en andere taksen.*

*In de commissie Financiën leggen experts ons uit hoe we ook binnen het gewest een taxshift kunnen doorvoeren, met name naar de vastgoedsector.*

*Heeft de federale regering met u overlegd over de federale taxshift? Welke impact zal die de komende jaren hebben op het Brussels Gewest? Beschikt u over de meest recente cijfers die*

le gouvernement fédéral à propos du tax shift fédéral ? Quel sera l'impact du tax shift fédéral sur la Région bruxelloise dans les années à venir ? Pourriez-vous nous communiquer les derniers chiffres publiés à ce sujet ?

Ce tax shift aurait un impact de 274 millions d'euros pour l'ensemble des communes du pays. Confirmez-vous ce chiffre ? Si oui, pouvez-vous nous préciser la part de ce montant qui affectera les dix-neuf communes bruxelloises ?

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

**M. Serge de Patoul (FDF).**- La presse a cité le chiffre de 63 millions d'euros de perte de recettes pour la Région bruxelloise. Quelle est votre estimation ?

La Région bruxelloise veille à maintenir un certain équilibre. Il ne faudrait pas que ce tax shift soit, en réalité, un transfert de diminution de recettes et un jeu de dupes.

L'évaluation des conséquences du tax shift a-t-elle été réalisée conjointement par la Région et le pouvoir fédéral ? Pour le reste, je me joins aux questions déjà posées.

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

**M. Julien Uyttendaele (PS).**- Dans la lignée de mes deux collègues, je voudrais vous demander si vous confirmez ces chiffres. Votre administration, qui s'était déjà démarquée des chiffres du niveau fédéral il y a quelques mois, arrive-t-elle à la même estimation ? Vous comprendrez aisément que l'on émette certains doutes sur les chiffres émanant du SPF Finances actuellement.

Qu'en est-il du lissage de ces mesures dans le temps ? Quelles seront les répercussions sur le budget 2016 ? Avez-vous pris en considération ces informations dans votre budget ?

Vous avez rencontré hier la nouvelle ministre du Budget. Quelle position avez-vous défendue lors de cette entrevue ? Au niveau communal, comptez-vous rencontrer les receveurs communaux et

daarover werden gepubliceerd?

*De impact van de taxshift op alle gemeenten van het land zou 274 miljoen euro bedragen. Bevestigt u dat cijfer? Hoeveel bedraagt de impact voor de negentien Brusselse gemeenten?*

**De voorzitter.**- De heer de Patoul heeft het woord voor zijn toegevoegde dringende vraag.

**De heer Serge de Patoul (FDF) (in het Frans).**- *Volgens de pers zou het inkomstenverlies voor het Brussels Gewest 63 miljoen euro bedragen. Hoe schat u dat bedrag in?*

*Het Brussels Gewest streeft naar een zeker evenwicht. De taxshift mag er niet toe leiden dat het inkomstenverlies naar het gewest wordt doorgeschoven.*

*Hebben het gewest en de federale overheid samen een inschatting gemaakt van de gevolgen van de taxshift?*

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

**De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans).**- *Bevestigt u die cijfers? Uw administratie nam een aantal maanden geleden al afstand van de cijfers van de federale overheid, maar komt ze op dezelfde raming uit?*

*Hoe zullen die maatregelen over de tijd worden gespreid? Wat zijn de gevolgen voor de begroting 2016? Hebt u rekening gehouden met die gegevens bij het opstellen van uw begroting?*

*Welk standpunt verdedigde u gisteren tijdens uw ontmoeting met de nieuwe minister voor Begroting? Hebt u een ontmoeting gepland met de gemeentelijke ontvangers en schepenen voor Financiën van de negentien gemeenten, om een gemeenschappelijk standpunt te bepalen?*

échevins des finances des dix-neuf communes, afin d'envisager une réaction commune et concertée à ces dernières informations ?

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

**M. Guy Vanhengel, ministre.**- Les chiffres dont nous parlons nous ont été transmis cette semaine par le Service d'encadrement Expertise et support stratégique du Service public fédéral Finances (SPF Finances).

Celui-ci nous a communiqué les tableaux reprenant l'impact brut du tax shift fédéral sur l'entité 2. À cet effet, les hypothèses suivantes ont été utilisées :

- les mesures sont inscrites à 100% dans le calcul du précompte professionnel pour l'année complète ;

- l'impact sur les communes a été calculé sur la base d'un taux de 7% des additionnels, d'un transfert de 25% des additionnels durant l'exercice d'imposition et de 75% au cours de l'année suivante ;

- les autorités fédérales prennent provisoirement à leur compte la part qui est à la charge des autorités régionales.

Ce coût peut être considéré comme un coût non structurel, sur la base de la réglementation européenne, tant sur la base des avoirs en caisse que sur la base du système européen des comptes nationaux et régionaux (SEC). C'est 100% le cas pour la première année d'application de ces mesures. À partir de l'année suivant l'introduction de la mesure, les autorités fédérales prennent encore en charge 40% de la part des Régions. J'ai eu une entrevue hier à ce sujet avec notre nouvelle collègue, Mme Sophie Wilmès, ministre fédérale du Budget. Elle m'a annoncé que, pour la première fois durant cette législature, un Comité interministériel du budget se réunirait avant le Comité de concertation. Je m'en réjouis, car c'est une demande que je ne cesse de défendre depuis le début de la législature. Nous avons également parlé des impacts et des chiffres, en particulier pour la Région bruxelloise.

En l'espèce, nous parlons d'un impact négatif. Il serait utile que le gouvernement fédéral analyse également l'impact positif d'autres mesures comme

**De voorzitter.**- De heer Vanhengel heeft het woord.

**De heer Guy Vanhengel, minister (in het Frans).**- Deze week bezorgde de Stafdienst voor Beleidsexpertise en -ondersteuning van de Federale Overheidsdienst Financiën (FOD Financiën) ons de tabellen met de bruto-impact van de federale taxshift op entiteit 2. Daarbij werd uitgegaan van de volgende veronderstellingen:

- de maatregelen worden voor 100% ingeschreven in de berekening van de bedrijfsvoorheffing voor het volledige jaar;

- de impact op de gemeenten werd berekend op basis van een tarief van 7% van de opcentiemen, een transfer van 25% van de opcentiemen tijdens het aanslagjaar en van 75% in de loop van het daaropvolgende jaar;

- de federale overheid neemt het deel dat voor rekening komt van de gewestelijke overheden tijdelijk voor eigen rekening.

De kosten kunnen worden beschouwd als niet-structurele kosten, zowel op basis van de kastegoeden als op basis van het Europees Systeem van Rekeningen (ESR). Dat is 100% het geval voor het eerste jaar waarin de maatregelen worden toegepast. Vanaf het daaropvolgende jaar neemt de federale overheid nog 40% van het gedeelte van de gewesten voor haar rekening. De federale minister van Begroting deelde me gisteren mee dat er voor het eerst deze regeerperiode een interministeriële conferentie Begroting samenkomt, voorafgaand aan het Overlegcomité. Daar ijver ik al lang voor. We hadden het ook over de impact en de cijfers voor het Brussels Gewest.

De impact is negatief, maar de federale regering moet ook de positieve impact analyseren van andere maatregelen, zoals de overgang van 21% naar 6% voor de btw op de bouw van schoolgebouwen. Die bedragen zijn immers aanzienlijk, zowel voor de VGC als voor de Cocof.

le passage de 21% à 6% de la TVA sur la construction des bâtiments scolaires. Les montants concernés sont non négligeables, tant pour la VGC que pour la Cocof.

**M. Benoît Cerexhe (cdH).**- La TVA sur l'électricité, elle, augmente.

**M. Guy Vanhengel, ministre.**- Tous ces éléments doivent être analysés plus finement. À cet effet, nous avons convenu de créer un groupe pour étudier les impacts des diverses mesures sur les recettes et dépenses des uns et des autres.

Le coût des mesures fédérales comprises dans le tax shift 2 est nul en 2016 pour la Région bruxelloise, sur la base des normes SEC.

**M. Benoît Cerexhe (cdH).**- En sera-t-il de même pour les communes ?

**M. Guy Vanhengel, ministre.**- Oui. Il sera de 12 millions en 2017, 21 millions en 2018, 35 millions en 2019, 57 millions en 2020 et 65 millions en 2021.

Pour l'ensemble des autorités locales du pays, cet impact sera nul en 2016, de 20 millions en 2017, 80 millions en 2018, 103 millions en 2019, 196 millions en 2020 et 264 millions en 2021.

Vous savez comme moi que je signale immédiatement les éventuelles anomalies constatées dans les ordres de grandeur. En juin de cette année, je n'étais d'ailleurs pas très heureux d'avoir dû agir dans la précipitation.

Mais cette fois, de prime abord, les ordres de grandeur me paraissent correspondre à la réalité, même si les chiffres doivent encore être vérifiés par nos services. J'en ai fait part à Mme Wilmès. J'ai demandé que les jours qui viennent soient mis à profit pour effectuer une analyse plus fine.

Comme le prévoit la décision de notre gouvernement du 17 septembre 2015, notre réforme bruxelloise fera référence aux conséquences des mesures fédérales relatives au pouvoir d'achat. Les curseurs de notre réforme seront positionnés de telle sorte que l'équilibre budgétaire dont nous

**De heer Benoît Cerexhe (cdH) (in het Frans).**-  
*De btw op elektriciteit stijgt daarentegen.*

**De heer Guy Vanhengel, minister (in het Frans).**- *Al die elementen moeten nauwkeuriger worden geanalyseerd, en we hebben dan ook een werkgroep opgericht om de impact van de verschillende maatregelen op de inkomsten en uitgaven te bestuderen.*

*De kostprijs van de federale maatregelen in verband met de taxshift 2 bedraagt in 2016 voor het Brussels Gewest nihil, op basis van de ESR-normen.*

**De heer Benoît Cerexhe (cdH) (in het Frans).**-  
*Geldt dat ook voor de gemeenten?*

**De heer Guy Vanhengel, minister (in het Frans).**- *Ja. De prijs zal 12 miljoen bedragen in 2017, 21 miljoen in 2018, 35 miljoen in 2019, 57 miljoen in 2020 en 65 miljoen in 2021.*

*Voor alle lokale overheden van het land zal de impact nihil zijn in 2016, 20 miljoen in 2017, 80 miljoen in 2018, 103 miljoen in 2019, 196 miljoen in 2020 en 264 miljoen in 2021.*

*Ik doe onmiddellijk melding van eventuele onregelmatigheden in de orde van grootte, maar die lijkt dit keer wel met de werkelijkheid overeen te stemmen, al moeten onze diensten de cijfers nog controleren.*

*Volgens de beslissing van de Brusselse regering van 17 september 2015 zal de Brusselse hervorming rekening houden met de gevolgen van de federale maatregelen op de koopkracht. Het budgettaire evenwicht moet tot het eind van de regeerperiode bewaard blijven, en indien mogelijk, nog langer.*

sommes fiers soit maintenu jusqu'à la fin de cette législature et, si possible, jusqu'à la fin des temps !

**M. le président.**- La parole est à M. Cerexhe.

**M. Benoît Cerexhe (cdH).**- Heureusement, il n'y a pas d'impact négatif pour 2016, ce qui vous évite - et évite aux communes en pleine élaboration de leur budget 2016 - de devoir trouver des solutions dans l'urgence. Cependant, si j'étais vous - et parce que nous avons tout de même eu d'étranges expériences ces derniers temps avec les chiffres du SPF Finances -, je demanderais à vos services qui semblent plus compétents que ceux du gouvernement fédéral de vérifier les chiffres fournis. Je suis personnellement étonné des ordres de grandeur des données pour Bruxelles par rapport à celles pour la Wallonie. L'impact en Wallonie semble beaucoup plus important qu'il ne l'est à Bruxelles et je ne me l'explique pas dans ces proportions-là.

Je pense donc que la prudence nous invite à faire analyser ces données chiffrées par vos services.

*(Remarques de M. Vanhengel)*

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

**M. Serge de Patoul (FDF).**- La prudence s'impose, c'est certain. Si, dans l'immédiat, ce n'est pas une catastrophe, il nous faut réfléchir à plus long terme. Si je me base sur votre réponse, nous avons de nombreuses raisons d'être inquiets.

**M. le président.**- La parole est à M. Uyttendaele.

**M. Julien Uyttendaele (PS).**- Je vous invite, comme mes collègues, à vérifier ces calculs. Quoi qu'il en soit, ces chiffres ne sont pas bons et c'est inquiétant pour notre Région. Nous avons enfin obtenu son juste financement. Il ne faudrait pas aujourd'hui que l'on perde ce financement acquis durement après d'âpres négociations.

Nous pouvons néanmoins nous féliciter de ce que Mme Wilmès décide de collaborer plus amplement avec les entités fédérées. Je vous invite à être intransigeant lors de ces discussions, afin que Bruxelles ne soit pas une énième fois blessée par

**De voorzitter.**- De heer Cerexhe heeft het woord.

**De heer Benoît Cerexhe (cdH) (in het Frans).**- *Voor 2016 blijft de negatieve impact gelukkig uit, zodat u en de gemeenten niet in allerijl op zoek moeten naar een noodoplossing. Ik zou uw diensten, die capabeler lijken dan die van de federale overheid, echter zeker vragen om de cijfers te controleren. De ordes van grootte van de gegevens van Brussel tegenover die van Wallonië verbazen me immers. Ik vind het vreemd dat de impact voor Wallonië veel groter is dan die voor Brussel.*

*(Opmerkingen van de heer Vanhengel)*

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

**De heer Serge de Patoul (FDF) (in het Frans).**- *We moeten inderdaad voorzichtig omspringen met de cijfers. Hoewel er ons niet onmiddellijk een ramp te wachten staat, moeten we toch ook naar de langere termijn kijken. En dan hebben we tal van redenen om ons zorgen te maken.*

**De voorzitter.**- De heer Uyttendaele heeft het woord.

**De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans).**- *Ook ik vind dat u de cijfers moet laten controleren. Ze zien er niet rooskleurig uit voor het gewest. Na harde onderhandelingen hebben we eindelijk een correcte financiering verkregen. Die mogen we niet zomaar opgeven.*

*Het is een goede zaak dat mevrouw Wilmès wil samenwerken met de deelstaten. Stelt u zich vooral niet te toegeeflijk op tijdens die besprekingen, zodat Brussel niet nogmaals schade ondervindt van de beslissingen van de federale regering.*

les décisions du gouvernement fédéral.

### **QUESTION D'ACTUALITÉ DE M. DOMINIEK LOOTENS-STAELE**

**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,**

**concernant "les attaques contre la maison communale et le commissariat d'Anderlecht et mesures prises par la Région pour lutter contre le banditisme".**

**M. le président.**- J'aimerais indiquer à M. Lootens-Stael que le ministre-président Vervoort n'est pas compétent pour l'aspect opérationnel de la politique de sécurité, mais uniquement pour la coordination et l'élaboration d'un plan général.

La secrétaire d'État Fadila Laanan répondra à la question d'actualité.

La parole est à M. Lootens-Stael.

**M. Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang) (en néerlandais).**- *Il y a encore eu du grabuge le weekend dernier à Anderlecht. Des cocktails Molotov ont été jetés contre la maison communale et le commissariat de police, une voiture a été incendiée et un jet de pierre a blessé un agent de police. Des faits assez graves qualifiés par certains de simples actes de vandalisme.*

*Or, l'incendie volontaire de nuit est un acte criminel, d'autant plus grave lorsqu'il y a des blessés.*

*Le bourgmestre d'Anderlecht pense qu'il s'agit de bandes ou de dealers qui cherchent à s'approprier le pouvoir dans la rue. Voici cinq ans, la ministre Turtelboom avait été appelée à Anderlecht pour y*

### **DRINGENDE VRAAG VAN DE HEER DOMINIEK LOOTENS-STAELE**

**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, WETENSCHAPP-  
ELIJK ONDERZOEK EN OPENBARE  
NETHEID,**

**betreffende "de aanvallen tegen het gemeentehuis en het commissariaat van Anderlecht en maatregelen genomen door het gewest om het banditisme tegen te gaan".**

**De voorzitter.**- Ik zou de heer Lootens-Stael erop willen wijzen dat minister-president Vervoort niet bevoegd is voor het operationele aspect van het veiligheidsbeleid, maar alleen voor de coördinatie en het opstellen van een algemeen plan.

Staatssecretaris Fadila Laanan zal de dringende vraag beantwoorden.

De heer Lootens-Stael heeft het woord.

**De heer Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang).**- Afgelopen weekend was het in Anderlecht weer hommeles. Het gemeentehuis en het politiecommissariaat werden met molotovcocktails bekogeld. De ruiten van een auto werden ingetikt en de auto werd in brand gestoken. Er werd met stenen gegooid, waardoor een politieagent gewond werd. Kortom, het ging om vrij ernstige feiten die door de Vlaams-Brusselse media omschreven worden als vandalenstreken. Sommige politici aan de linkerzijde zullen het over "faits divers" hebben. Volgens de VRT was het "onrustig" in Anderlecht.

Laat ons eerlijk zijn: eigenlijk gaat het over ernstige criminale feiten. Brandstichting bij nacht kunnen we geen vandalenstreek noemen. Als er

*rétablissement l'ordre. Il y a donc lieu de s'interroger sur la situation actuelle. En effet, certains tenteraient de transformer des quartiers de notre ville en "no-go zones" où ils pourront se livrer impunément à leurs activités criminelles.*

*Une concertation a-t-elle eu lieu avec la commune d'Anderlecht dans le cadre de la politique de sécurité dans la Région de Bruxelles-Capitale pour élaborer un plan commun de lutte contre la criminalité et les bandes ? Des faits similaires sont-ils commis dans d'autres communes bruxelloises ? Comment le gouvernement bruxellois contribuera-t-il à une approche ferme envers les dealers afin de préserver Bruxelles de la criminalité et de "no-go zones" ?*

mensen gewond worden, hebben we te maken met zware feiten. Zeker in dit geval hadden de feiten nog ergere gevolgen kunnen hebben. Deze kwestie mag dus niet worden gebagatelliseerd.

De burgemeester van Anderlecht gaat ervan uit dat het om bendes en drugsdealers gaat die proberen de macht op straat in handen te krijgen. Ik herinner mij dat minister van Binnenlandse Zaken Turtelboom een vijftal jaar geleden naar Anderlecht werd gehaald en dat daarna werd meegedeeld dat de overheid in Anderlecht weer baas was op straat. In het licht van wat er nu gebeurt, moeten wij ons daar vragen bij stellen. Blijkbaar is er meer aan de hand en proberen sommigen bepaalde wijken in onze stad te laten evolueren tot no-go zones waar ze zich ongehinderd met criminale zaken kunnen bezighouden.

Heeft er in het kader van het veiligheidsbeleid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest overleg plaatsgevonden met de gemeente Anderlecht om een gezamenlijk plan op te stellen, zodat de zware criminaliteit en de bendes kunnen worden aangepakt? Doen zich gelijkaardige feiten voor in andere gemeenten op het Brusselse grondgebied? Hoe zal de Brusselse regering helpen om ervoor te zorgen dat de drugsdealers hard worden aangepakt, zodat criminaliteit en no-go zones geen kans krijgen in Brussel?

**M. le président.**- La parole est à Mme Laanan.

**Mme Fadila Laanan, secrétaire d'État (en néerlandais).**- *En l'absence du ministre-président Vervoort retenu en Pologne, je vous lis sa réponse. M. Vervoort déplore ces faits, qui ne doivent pas être minimisés, mais qui concernent le seul territoire de la commune d'Anderlecht. Dès lors, seul le bourgmestre d'Anderlecht est compétent, puisque ayant autorité exclusive sur la police. Le ministre-président joue uniquement un rôle de coordination lorsque les faits touchent plusieurs communes.*

*Pour répondre à la seconde partie de votre question d'actualité, le ministre-président met tout en œuvre pour prendre les mesures nécessaires dans le cadre du Plan régional de sécurité, en ne prêtant pas seulement attention à la criminalité organisée et aux trafics, comme il vous l'a déjà*

**De voorzitter.**- Mevrouw Laanan heeft het woord.

**Mevrouw Fadila Laanan, staatssecretaris.**- Aangezien minister-president Vervoort niet aanwezig kan zijn omdat hij sinds het begin van de week op koninklijke missie is in Polen, lees ik zijn antwoord voor. De feiten die u vermeldt, zijn betrekwaardig. Ik wil ze helemaal niet minimaliseren, maar ze hebben zich enkel voorgedaan op het grondgebied van de gemeente Anderlecht. Bijgevolg is alleen de burgemeester van de gemeente Anderlecht bevoegd. Hij heeft immers de exclusieve bevoegdheid voor de politie, die over de openbare veiligheid op het grondgebied van zijn gemeente moet waken. De minister-president speelt enkel een rol als hij moet optreden als coördinator. Dat gebeurt wanneer de feiten verband houden met meerdere gemeenten. Dat is hier niet het geval.

*signalé à de nombreuses reprises dans le cadre de vos interpellations à ce sujet en commission des affaires intérieures.*

*Il souhaite d'ailleurs inviter les députés à mesurer la réelle urgence de questions d'actualité portant sur des faits isolés, certes actuels, mais qui doivent déboucher sur un débat général.*

Ik beantwoord ook het tweede deel van uw dringende vraag. De minister-president stelt alles in het werk om in het kader van het Gewestelijke Veiligheidsplan de nodige maatregelen te nemen. Daarbij besteedt hij niet alleen aandacht aan de georganiseerde misdaad en dealen, waarnaar u verwijst.

Minister-president Vervoort heeft u daar al herhaaldelijk op gewezen naar aanleiding van de interpellaties over dit onderwerp die u tot hem hebt gericht in de commissie voor de Binnenlandse Zaken.

Hij wil trouwens ook aan de parlementsleden vragen om er bij stil te staan of het wel dringend is om stevast dringende vragen te stellen die over geïsoleerde feiten gaan. Zulke feiten zijn zeker en vast actueel, maar moeten aanleiding geven tot een algemeen debat.

**M. le président.**- La parole est à M. Lootens-Stael.

**M. Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang) (en néerlandais).**- *Il n'incombe pas au ministre-président de régler l'organisation du parlement.*

*Les faits se limitent en effet à Anderlecht. Néanmoins, le gouvernement doit rester vigilant et intervenir au besoin. En outre, une concertation avec les bourgmestres s'impose. Des expériences antérieures montrent en effet que lorsque les bandes criminelles ne peuvent exercer immédiatement leur influence dans une commune, elles tentent de le faire dans une autre.*

**De voorzitter.**- De heer Lootens-Stael heeft het woord.

**De heer Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang).**- Het is niet de taak van de minister-president om de organisatie van het parlement te regelen. De parlementsleden zullen zelf wel bepalen wat er op de agenda moet komen.

De feiten beperken zich inderdaad tot Anderlecht. Toch moet de regering waakzaam blijven en zo nodig ingrijpen. Ze moet bovendien met de burgemeesters overleggen. Ervaringen uit het verleden leren ons immers dat wanneer criminale bendes niet meteen hun invloed kunnen laten gelden in één bepaalde gemeente, ze naar een andere gemeente trekken.

## QUESTION D'ACTUALITÉ DE M. PAUL DELVA

**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**

## DRINGENDE VRAAG VAN DE HEER PAUL DELVA

**AAN DE HEER RUDI VERVOORT, MINISTER-PRESIDENT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET PLAATSELIJKE BESTUREN, TERRITORIALE ONTWIKKELING, STEDELIJK BELEID, MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN, STUDENTENAANGELEGHENHEDEN, TOERISME,**

**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 suspension du service de taxis UberPop et éventuelles concertations avec le Gouvernement".

**QUESTION D'ACTUALITÉ JOINTE DE M. ALAIN DESTEXHE,**

concernant "la suspension d'UberPop et éventuelles solutions alternatives".

**QUESTION D'ACTUALITÉ JOINTE DE M. YOUSSEF HANDICHI,**

concernant "la cessation des activités d'Uber et réforme du secteur des taxis".

**M. le président.** - Le ministre Pascal Smet répondra aux questions d'actualité.

La parole est à M. Delva.

**M. Paul Delva (CD&V)** (*en néerlandais*). - *Jugée illégale à Bruxelles, l'entreprise Uber a été contrainte de cesser ses activités. Elle disposait de 21 jours pour se mettre en conformité. Passé ce délai, l'entreprise risque une astreinte de 10.000 euros par infraction. Uber a interjeté appel contre la décision du tribunal.*

*Elle a également adressé un courrier au ministre-président afin d'obtenir une entrevue avec le gouvernement bruxellois. Une pétition de 10.000 signatures réclame son retour et la réhabilitation de ses services.*

*Que pensez-vous de la décision du tribunal ? Vous aviez déclaré en commission que vos services se chargeraien de vérifier la légalité des services de UberX. Avez-vous les résultats de cette analyse ?*

**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 schorsing van de taxidienst UberPop en eventueel overleg met de regering".

**TOEGEVOEGDE DRINGENDE VRAAG VAN DE HEER ALAIN DESTEXHE,**

betreffende "de schorsing van UberPop en eventuele alternatieve oplossingen".

**TOEGEVOEGDE DRINGENDE VRAAG VAN DE HEER YOUSSEF HANDICHI,**

betreffende "de beëindiging van de activiteiten van Uber en hervorming van de taxi sector".

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

De heer Delva heeft het woord.

**De heer Paul Delva (CD&V).** - Er zit beweging in het dossier van Uber. Onlangs werd Uber veroordeeld door de rechtkamer van koophandel en kreeg de taxidienst 21 dagen tijd om te voldoen aan de wettelijke verplichtingen. Als dat niet gebeurde, zou Uber een dwangsom van 10.000 euro moeten betalen. Uber ging in beroep tegen die beslissing, maar schortte tegelijkertijd zijn activiteiten in Brussel op.

Gelijktijdig heeft Uber een brief gestuurd naar minister-president Vervoort om overleg te vragen met de Brusselse regering. Uber zwaait ook met een petitie met tienduizenden handtekeningen. De ondertekenaars vragen dat Uber zich in regel kan brengen en dat het bedrijf zijn activiteiten kan voortzetten.

*Quelle suite allez-vous résERVER à la demande de Uber ? Comment évolue le plan Taxi ?*

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

**M. Alain Destexhe (MR).**- La suspension d'Uber est vraiment lamentable. Ce qui est en train de se passer est extrêmement triste et dommageable. Ce n'est pas 10.000 signatures que la pétition a rassemblées, mais bien 23.000, d'après les éditions du 30 septembre des journaux Le Soir et La Libre Belgique. Je suppose donc que ce chiffre a bien augmenté depuis. Il s'agit de la suppression d'un service utile aux Bruxellois et auquel, à titre personnel, vous semblez plutôt favorable.

Je ne pense pas qu'Uber prenne beaucoup de parts de marché au secteur des taxis avec sa nouvelle clientèle de jeunes qui ne peuvent pas se payer le taxi. Ces jeunes sortent le vendredi et le samedi soir et rentrent en utilisant Uber car cela rassure leurs parents. Ce sont des usagers qui effectuent de courts trajets pour lesquels ils évitent désormais de prendre leur voiture.

Il est donc très dommage qu'après un an et demi d'expérience, ce service extrêmement populaire auprès des Bruxellois ne soit plus disponible. D'ailleurs, selon un sondage paru dans La Libre Belgique, seuls 7% des Belges sont favorables à l'interdiction d'Uber.

Il est vrai qu'une décision de justice a été rendue. Cependant, elle émane du tribunal de commerce. Or, je vous rappelle, cher collègues, qu'en Belgique, ce sont les employeurs et les syndicats qui y siègent. Autrement dit, ce sont les représentants des sociétés de taxis et les syndicats qui ont décidé cette interdiction. Dans mon livre sur les syndicats, j'avais déjà proposé de réformer cela.

**M. Benoît Cerexhe (cdH).**- Ce tribunal est présidé par un juge professionnel. Vous n'avez pas l'air de

Wat is uw reactie op de beslissing van de rechtbank over UberPop? Ik stelde u ongeveer twee weken geleden in de commissie de vraag of UberX wel voldoet aan de wettelijke verplichtingen in Brussel. U zei dat uw diensten de kwestie onderzochten. Hebt u al een resultaat van die analyse gekregen? Welk gevolg wordt er gegeven aan de brief van Uber aan minister-president Vervoort? Wat is de stand van zaken van het taxiplan waaraan u werkt?

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

**De heer Alain Destexhe (MR) (in het Frans).**- *Wat er in Brussel met Uber gebeurt, is bedroevend en zelfs schadelijk. Volgens de pers hadden op 30 september al 23.000 mensen de petitie getekend, nu zijn dat er wellicht nog meer. Uber biedt de Brusselaars een waardevolle dienstverlening, waar u persoonlijk ook positief tegenover lijkt te staan.*

*Uber vervoert vooral jongeren die te weinig geld hebben voor een taxi, dus de kans is klein dat het bedrijf veel marktaandeel van de taxisector zal afsnoepen. Als die jongeren zich in het weekend met Uber kunnen verplaatsen, laten ze hun auto aan de kant. Laten we dat niet vergeten.*

*Het is dan ook jammer dat Uber na anderhalf jaar zijn diensten niet langer in Brussel kan aanbieden. Slechts 7% van de Belgen zou voor een verbod op Uber zijn.*

*Een rechter van de rechtbank van koophandel heeft UberPop verboden. Daar zetelen echter vertegenwoordigers van de werkgevers en vakbonden, ook die van de taxisector.*

**De heer Benoît Cerexhe (cdH) (in het Frans).**- *Een beroepsrechter zit de rechtbank van*

bien connaître le fonctionnement de la justice. Ce ne sont pas les partenaires sociaux qui font la justice dans ce pays !

**M. Alain Destexhe (MR).**- Bien entendu, nous allons vous dire ce qui vous fait plaisir : il faut respecter la loi.

(Rumeurs)

**M. Benoît Cerexhe (cdH).**- Apprenez comment fonctionne la justice !

**M. Alain Destexhe (MR).**- Je dis simplement que le tribunal de commerce n'est pas nécessairement le plus objectif dans ce cas.

(Rumeurs)

En effet, à partir du moment où les employeurs et les syndicats sont présents dans ce tribunal, il y a un doute. Cependant, il faut bien entendu respecter la loi.

La suppression d'Uber est vraiment dommageable et vous avez vous-même déploré cette situation. Je vous signale d'ailleurs, photo à l'appui, qu'à Zaventem, vendredi dernier, il y avait une queue d'attente de plus d'une heure pour les personnes qui arrivent à l'aéroport et qui n'ont d'autre possibilité que d'emprunter les taxis de l'aéroport, en nombre insuffisant et très chers.

(Rumeurs)

Que comptez-vous faire, M. le ministre, pour qu'UberPop puisse légalement revenir à Bruxelles, en faisant en sorte que tous les chauffeurs soient des indépendants ? UberPop répond en effet à la demande d'une grande partie de la population.

(Rumeurs et sourires sur les bancs d'Ecolo et du gouvernement)

(Remarques de M. De Bock)

Vous avez proposé l'alternative de l'autopartage, à laquelle je ne crois pas beaucoup.

**M. Emmanuel De Bock (FDF).**- Le PTB et le MR côtoie à côté pour des questions d'actualité, voilà une

koophandel voor. U weet blijkbaar niet hoe het gerecht werkt. Het zijn niet de sociale partners die recht spreken in België!

**De heer Alain Destexhe (MR) (in het Frans).**- U zult het fijn vinden te horen dat wij vinden dat de wet moet worden nageleefd.

(Rumoer)

**De heer Benoît Cerexhe (cdH) (in het Frans).**- U kunt beter wat leren over de werking van het gerecht!

**De heer Alain Destexhe (MR) (in het Frans).**- Ik zeg gewoon dat de rechbank van koophandel in dit geval misschien niet zo objectief is.

(Rumoer)

Als er werkgevers en vakbonden in de rechbank zetelen, wordt haar neutraliteit twijfelachtig. Al moet de wet wel worden nageleefd.

Het wegvalen van Uber is schadelijk en ook u betreurt dat. Vorige vrijdag stond er trouwens een ellenlange rij in de nationale vlieghaven: allemaal mensen die waren geland en een uur lang op een dure taxi moesten wachten.

(Rumoer)

Hoe zult u ervoor zorgen dat UberPop opnieuw wettelijk kan werken in Brussel? Zullen alle chauffeurs als zelfstandigen worden beschouwd? De vraag naar diensten als die van Uber is groot.

(Rumoer en glimlachjes bij Ecolo en de regering)

(Opmerkingen van de heer De Bock)

U stelt autodelen voor als alternatief. Ik geloof daar niet in.

**De heer Emmanuel De Bock (FDF) (in het Frans).**- De PTB en de MR die samen dringende

belle photo de famille !

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

**M. Youssef Handichi (PTB\*PVDA-GO!).**- Uber n'a rien révolutionné. Cela reste un service de taxis, un transport rémunéré de personnes. Je suis surpris d'entendre M. Destexhe s'inquiéter pour ces pauvres jeunes qui n'arrivent pas à se déplacer, alors qu'au niveau fédéral, son parti réalise 2 milliards d'économies sur la SNCB et détricote notre service public.

(Applaudissements sur les bancs de la majorité)

Il y a donc un MR à la Région et un MR au fédéral. Une telle différence entre discours et actes politiques est très étonnante.

(Applaudissements sur les bancs du PTB\*PVDA-GO! et d'Ecolo)

**M. Benoît Cerexhe (cdH).**- Vous ne serez jamais ministre !

(Sourires)

**M. Youssef Handichi (PTB\*PVDA-GO!).**- Uber est présenté comme moderne, mais en réalité, Uber n'a rien inventé. Cette application publique, elle figure dans votre plan, qui était presque parfait, mais vous vous compliquez la vie. Or, vous avez toutes les cartes en main pour décider de libéraliser un secteur d'utilité publique ou de le renforcer, d'y mettre des moyens.

Pour Mark MacGann, le responsable de la politique publique d'Uber, notamment pour l'Europe, Uber "a perdu une bataille, mais il reste quelques batailles avant, peut-être, de gagner la guerre". M. Smet, il faut ici vous positionner. Êtes-vous à gauche ou à droite ?

(Remarques de M. Smet)

Si vous êtes progressiste, alors montrez-le !

Je suis issu de la STIB, un service public qui gère des bus et des trams. Il sait gérer son réseau, avec des bus qui vont un peu plus vite, un peu moins vite, un peu à droite, un peu à gauche... Vous disposez donc d'une solution publique que vous

vragen stellen, dat levert een fraai plaatje op!

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

**De heer Youssef Handichi (PTB\*PVDA-GO!) (in het Frans).**- Zo revolutionair is Uber niet. Het gaat om een taxidienst, die tegen betaling personen vervoert. De heer Destexhe maakt zich druk om de mobiliteit van jongeren, terwijl zijn eigen partij er geen probleem mee heeft om 2 miljard te besparen bij de NMBS en onze openbare dienstverlening af te bouwen.

(Applaus bij de meerderheid)

De MR spreidt een verbazingwekkend verschil tussen woorden en daden tentoon.

(Applaus bij PTB\*PVDA-GO! en Ecolo)

**De heer Benoît Cerexhe (cdH) (in het Frans).**- U zult nooit minister worden!

(Glimlachjes)

**De heer Youssef Handichi (PTB\*PVDA-GO!) (in het Frans).**- Uber heeft echt niets nieuws uitgevonden. U bent het die de keuze moet maken tussen een liberalisering van de openbare dienstverlening, of net de versterking ervan door de sector meer middelen toe te kennen.

Het management van Uber stelt dat het bedrijf een veldslag heeft verloren, maar binnenkort de oorlog zal winnen. Welk standpunt neemt u als minister eigenlijk in?

(Opmerkingen van de heer Smet)

Als u een progressief politicus bent, toon dat dan ook!

Ik heb bij de MIVB gewerkt, een openbare dienst die bussen en trams laat rijden. Die openbare dienstverlening kunt u verder uitbouwen. U bent daar echter niet erg duidelijk over en lijkt Uber als een oplossing te zien. Dat is verontrustend.

Hoever staat u met uw Taxiplan? Wilt u de taxisector verder uitbouwen of hem net

pouvez développer, mais je sens que vous n'êtes pas très clair et que pour vous, la réponse, c'est Uber. Cela m'inquiète.

Où en êtes-vous dans votre projet de Plan taxis ? Allez-vous prendre la première à gauche et renforcer le secteur des taxis, ou, malheureusement, prendre la première à droite et le libéraliser ?

*(Applaudissements sur les bancs du PTB\*PVDA-GO!)*

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

**M. Pascal Smet, ministre** (en néerlandais).- *Le service UberPop va clairement à l'encontre de la législation, ce qui a été confirmé par le Tribunal de commerce. Uber a arrêté ce service.*

*La situation est plus nuancée pour UberX qui utilise des véhicules disposant d'une licence et d'une assurance, ainsi que des chauffeurs professionnels. Le service UberX ne correspond pas à l'esprit initial de la loi de 1995 qui distingue les services de location de véhicules avec chauffeur des services de taxi.*

*(poursuivant en français)*

Que le service aille également à l'encontre du texte de loi n'est toutefois pas très clair. En effet, son fonctionnement peut être interprété de manière telle que toutes les conditions officielles paraissent remplies. Il est donc question, ici, d'une interprétation juridique.

Il est également important de constater que la Région bruxelloise tolère dans la pratique, depuis de nombreuses années déjà, une interprétation large de la législation relative à certains services de location de véhicules avec chauffeurs.

De mon point de vue, tout cela confirme la nécessité de créer un nouveau cadre juridique général clair, transparent et moderne pour toutes les formes de transport rémunéré de personnes dans notre Région. C'est d'ailleurs la phrase qui figure presque littéralement dans notre déclaration de politique régionale.

*(poursuivant en néerlandais)*

*Nous nous sommes concertés avec le secteur*

*liberaliseren?*

*(Applaus bij PTB\*PVDA-GO!)*

**De voorzitter.**- De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister.**- De dienstverlening van UberPop was illegaal. Dat werd bevestigd door de rechtbank van koophandel. Uber respecteert die uitspraak en heeft de dienst UberPop stopgezet.

Voor UberX is de juridische situatie genuanceerder. UberX verhuurt wagens met een vergunning en een verzekering, die worden bestuurd door professionele chauffeurs.

De dienst UberX beantwoordt duidelijk niet aan de oorspronkelijke geest van de wet van 1995. In die wet wordt een onderscheid gemaakt tussen verhuur van wagens met een chauffeur en taxidiensten.

*(verder in het Frans)*

*Het is echter niet helemaal duidelijk of de dienst strijdig is met de letter van de wet. Je kunt de werking juridisch zo interpreteren dat aan alle voorwaarden voldaan lijkt te zijn.*

*Het Brussels Gewest laat al jaren een ruime interpretatie toe van de wetgeving in verband met de verhuur van voertuigen met chauffeur.*

*We moeten dus een nieuw, duidelijk en algemeen juridisch kader creëren voor alle vormen van betaald vervoer van personen binnen het Brussels Gewest. Dat staat ook nagenoeg letterlijk in de gewestelijke beleidsverklaring.*

*(verder in het Nederlands)*

Zoals ik al meerdere keren heb gezegd, hebben we gedurende de afgelopen vijf maanden met alle actoren in de sector heel nauw overleg gepleegd

*pendant cinq mois autour des différentes mesures à prévoir. Celles-ci devront être adoptées à la fin de cette année pour aboutir sur un nouveau cadre général du Plan taxis.*

(poursuivant en français)

Une fois le budget élaboré, je pense que nous nous pencherons au niveau gouvernemental sur le dossier des taxis et, plus largement, sur la question de la location des voitures et du transport rémunéré des personnes à Bruxelles.

Aux yeux du gouvernement, le point de départ reste le même : il convient d'assurer le respect des chauffeurs et de leur statut, le service du client, la transparence et le respect des lois sociales et fiscales en vigueur. En respectant ce point de départ, nous établirons un cadre légal, global et moderne avant la fin de l'année. Sur cette base, nous pouvons prendre en considération les développements existants.

Pour résumer, en termes d'interprétation juridique, UberX se trouve dans une situation plus nuancée que celle d'UberPop. À ce sujet, nos inspecteurs sont formés pour vérifier qu'UberX ou d'autres initiatives telles que CarASAP respectent la loi vigueur en la matière.

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

**M. Paul Delva (CD&V)** (en néerlandais).- *Il est positif que le cadre légal concernant le transport rémunéré des personnes soit adopté pour la fin de l'année et que celui-ci consacre une attention particulière à la qualité du service, au statut du chauffeur et au respect des lois sociales et fiscales. C'est une bonne chose.*

*Qu'en est-il de UberX dont la situation est plus nuancée ? Ce service est-il concerné par ce nouveau cadre ?*

**M. le président.**- La parole est à M. Destexhe.

over het taxiplan. Ook met de taxisector hebben we zeer veel over de kwestie gepraat. Ik heb ook altijd gezegd dat het de bedoeling moet zijn dat de regering voor het einde van dit jaar het algemene nieuwe kader goedkeurt. We werken daar nog altijd aan.

(verder in het Frans)

*Zodra de begroting rond is, buigt de regering zich over het dossier van de autoverhuur en het betaald vervoer van personen in Brussel.*

*Daarbij zal zij voor het einde van het jaar vanuit een streven naar respect voor de chauffeurs en hun statuut, een goede dienstverlening aan de klant, transparantie en naleving van de geldende sociale en fiscale wetten, een algemeen wettelijk kader opstellen. Op basis daarvan kunnen we dan de huidige ontwikkelingen beoordelen.*

*De inspecteurs zijn opgeleid om na te gaan of UberX en vergelijkbare initiatieven wettelijk zijn.*

**De voorzitter.**- De heer Delva heeft het woord.

**De heer Paul Delva (CD&V).**- Het parlement gaat boeiende weken tegemoet, want er komt blijkbaar voor Nieuwjaar een federale 'vliegwet' die we aandachtig zullen bestuderen. Bovendien zegt u dat u voor het einde van het jaar een alomvattend, definitief kader wilt invoeren voor het bezoldigd personenvervoer. Daarin gaat aandacht naar de dienstverlening, het statuut van de chauffeur en het respecteren van de regels inzake sociale zekerheid en belastingen. Ik sta achter die maatregel. Het is de enige manier om de situatie wettelijk te regelen.

Voor UberX is de situatie ingewikkeld. Zal UberX in zijn huidige vorm een plaats krijgen in het nieuwe kader dat u aan het uitwerken bent?

**De voorzitter.**- De heer Destexhe heeft het woord.

**M. Alain Destexhe (MR).** - J'essaie toutes les six ou sept heures, depuis mercredi soir, d'avoir un taxi UberX. C'est bien simple : il n'y en a pas !

(*Rumeurs*)

Ah oui, UberPop... UberX est plus cher...

**M. Benoît Cerexhe (cdH).** - Vous n'arrivez jamais jusqu'ici, alors !

(*Remarques de Mme Genot*)

**M. Alain Destexhe (MR).** - Je vous suggère d'essayer maintenant. Vous verrez si vous en trouvez un UberX. Bonne chance !

(*Rumeurs sur les bancs du gouvernement*)

On attend donc votre cadre réglementaire. Je constate depuis avant-hier que la population se trouve privée de service au client. Et vous privez également - on n'en parle jamais - tous les chauffeurs d'UberPop d'une opportunité économique et de la possibilité d'avoir un revenu.

(*Rumeurs*)

Cela concerne des centaines, voire des milliers de personnes à Bruxelles. Cela, vous ne l'intégrez jamais.

(*Remarques*)

Non ! Ils sont indépendants et régularisés comme tels. Vous le savez.

(*Remarques de Mme Moureaux*)

Je voudrais aussi dire que le secteur existant des taxis devrait aussi balayer devant sa porte.

(*Rumeurs*)

Chauffeurs refusant les courses trop courtes, taxis sales, détours... Tout cela existe, et on n'en parle jamais. Mais lorsqu'un nouvel acteur très facile à utiliser, bon marché, qui permet au client de noter son taxi et qui déclenche la satisfaction arrive, cela ne vous intéresse pas !

(*Remarques de M. Chahid*)

**De heer Alain Destexhe (MR) (in het Frans).** - *Ik probeer al twee dagen tevergeefs om een taxi van UberX te pakken te krijgen. Er zijn er gewoon geen!*

(*Rumoer*)

*UberX is natuurlijk duurder dan UberPop...*

**De heer Benoît Cerexhe (cdH) (in het Frans).** - *Zo zult u niet in het parlement geraken!*

(*Opmerkingen van mevrouw Genot*)

**De heer Alain Destexhe (MR) (in het Frans).** - *Probeer eens een taxi van UberX te vinden. Veel succes!*

(*Rumoer bij de regering*)

*We wachten op het wettelijke kader. Sinds eergisteren kan de bevolking geen beroep meer doen op de dienst. Bovendien is alle chauffeurs van UberPop de kans op een inkomen ontnomen.*

(*Rumoer*)

*Honderden of zelfs duizenden personen in Brussel worden hierdoor getroffen. Daar zegt u nooit wat over.*

(*Opmerkingen*)

*Het zijn zelfstandigen die in orde zijn met hun statuut, dat weet u maar al te goed.*

(*Opmerkingen van mevrouw Moureaux*)

*De taxisector moet ook voor eigen deur vegen.*

(*Rumoer*)

*Over de wantoestanden in de sector zwijgt u en een nieuwe, goedkope speler over wie de klant tevreden is, interesseert u niet!*

(*Opmerkingen van de heer Chahid*)

**M. le président.**- M. Chahid, ce n'est pas un débat entre vous et M. Destexhe, s'il vous plaît !

**M. Alain Destexhe (MR).**- Le secteur des taxis doit faire son mea culpa et regarder comment il fonctionne. Si vous faisiez aujourd'hui une enquête auprès des Bruxellois, vous verriez qu'UberPop est extrêmement populaire et qu'en attendant votre législation - sur laquelle j'ai quelques doutes, vu les tensions au sein de votre majorité à ce sujet -, la population regrette l'arrêt de ce service.

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

**M. Youssef Handichi (PTB\*PVDA-GO!).**- Je suis inquiet quand j'entends vos réponses. Elles sont floues et vagues. Vous dites que le secteur des taxis doit se moderniser, mais je pense qu'il dit la même chose. Il a besoin d'une réforme.

M. Destexhe, pour en revenir à vos déclarations, puisque le MR s'inquiète du pouvoir d'achat des jeunes et des ménages, je vous propose de toucher un mot au gouvernement fédéral sur le tax shift.

**M. Alain Destexhe (MR).**- Effectivement, au MR, on s'inquiète du pouvoir d'achat. Je vous le confirme !

**M. Youssef Handichi (PTB\*PVDA-GO!).**- Diminuez alors les taxes que vous êtes en train de créer en série au niveau fédéral. Je pense que le pouvoir d'achat des Belges s'en portera mieux.

Monsieur le ministre, je vous ai fait part de propositions en commission. Pour diminuer le prix demandé aux voyageurs, il faut supprimer tous les intermédiaires privés dans le secteur. Reprenez en main les sociétés de radio privées et créez à leur place une application publique. Le prix devrait alors s'en trouver diminué. Si c'est vraiment l'argument choc d'Uber, voici une réponse pertinente.

Éliminez le secteur privé dans le domaine des taxis et les voyageurs s'en porteront beaucoup mieux, ainsi que les taxis eux-mêmes. En effet, si le prix de la course diminue, il y a aura plus de demandes, les chauffeurs rouleront plus et tout le monde s'y retrouvera.

Je demeure donc inquiet. Nous aurons l'occasion de

**De voorzitter.**- Mijnheer Chahid, dit is geen debat tussen u en de heer Destexhe.

**De heer Alain Destexhe (MR) (in het Frans).**- *De taxisector moet in eigen boezem kijken. UberPop is populair bij de Brusselaar. De inwoners van het gewest vinden het jammer dat de dienst werd stopgezet.*

**De voorzitter.**- De heer Handichi heeft het woord.

**De heer Youssef Handichi (PTB\*PVDA-GO!) (in het Frans).**- *Uw vage antwoorden verontrusten mij. U beweert dat de taxisector gemoderniseerd moet worden, maar dat zeggen de mensen uit de sector zelf ook.*

*Als de MR zich zoveel zorgen maakt over de koopkracht, mijnheer Destexhe, moet u de federale overheid maar eens aanspreken over de taxshift.*

**De heer Alain Destexhe (MR) (in het Frans).**- *De MR maakt zich inderdaad zorgen over de koopkracht!*

**De heer Youssef Handichi (PTB\*PVDA-GO!) (in het Frans).**- *Als de MR binnen de federale regering wat minder belastingen zou creëren, zou de koopkracht van de Belg daar wel bij varen.*

*Als de overheid alle privébedrijven uit de taxisector overneemt en tot een openbare dienst omvormt, daalt de prijs voor de reiziger automatisch. Dat komt ook de taxisector ten goede, want de vraag neemt toe en de chauffeurs rijden meer ritten. Iedereen gelukkig.*

*We komen hier voor het einde van het jaar nog op terug. Ondertussen vraag ik u een links beleid te voeren.*

*(Applaus bij PTB\*PVDA-GO!)*

revenir sur ce sujet avant la fin de l'année. Comme je vous l'ai déjà dit, prenez la première à gauche.

*(Applaudissements sur les bancs du PTB\*PVDA-GO !)*

**M. le président.**- Je suis persuadé que nous aurons encore l'occasion de débattre de ce dossier. Disons-nous cependant que faire évoluer un secteur économique n'est pas le déréguler ou le déréglementer.

#### QUESTION D'ACTUALITÉ DE M. BRUNO DE LILLE

**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'éventuelle production d'un nouveau modèle de voiture électrique à Audi Bruxelles".

#### QUESTION D'ACTUALITÉ JOINTE DE M. STEFAN CORNELIS,

concernant "les annonces relatives à la production de la voiture électrique Q6 E-tron sur le site de l'usine d'Audi Forest".

**M. le président.**- La parole est à M. De Lille.

**M. Bruno De Lille (Groen) (en néerlandais).**- Audi Brussels va produire un nouveau modèle électrique. La subvention de 135 millions d'euros promise par les différentes autorités belges n'y est peut-être pas étrangère.

*Nous nous réjouissons de cette nouvelle activité qui permettra de maintenir les 2.600 emplois chez Audi Brussels et les 6.000 emplois chez ses sous-traitants.*

*Pouvez-vous confirmer qu'Audi va produire ce modèle électrique ? Quelle est la contribution de la Région bruxelloise dans cette opération ?*

*Des accords ont-ils été conclus pour l'embauche*

**De voorzitter.**- We komen hier ongetwijfeld nog op terug. Als we een economische sector doen evolueren, betekent dat niet in dat we hem verstoren of dereguleren.

#### DRINGENDE VRAAG VAN DE HEER BRUNO DE LILLE

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

betreffende "de eventuele productie van een nieuw model van elektrische wagen bij Audi Brussel".

#### TOEGEVOEGDE DRINGENDE VRAAG VAN DE HEER STEFAN CORNELIS,

betreffende "de aankondiging van de toewijzing aan de fabriek Audi Vorst van de productie van de volledig elektrische terreinwagen Q6 E-tron".

**De voorzitter.**- De heer De Lille heeft het woord.

**De heer Bruno De Lille (Groen).**- Onlangs werd bekendgemaakt dat Audi Brussels een nieuw elektrisch model gaat produceren. De subsidie van 135 miljoen euro die de verschillende Belgische overheden beloofden, heeft daar wellicht iets mee te maken.

Het verheugt ons dat Audi Brussels die elektrische wagen mag produceren. Daardoor blijven de 2.600 jobs bij Audi en de 6.000 jobs van de toeleveranciers behouden.

Kunt u bevestigen dat Audi dat elektrische model gaat produceren? Wat was de inbreng van het Brussels Gewest in deze operatie?

*supplémentaire de Bruxellois chez Audi ? Il est en effet encore possible d'en augmenter le nombre.*

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

**M. Stefan Cornelis (Open Vld) (en néerlandais).**- *Après les nouvelles affligeantes de ces derniers jours sur Volkswagen, voilà que surgit peut-être un rayon de lumière dans les ténèbres. L'Audi Q6 e-tron serait assemblée à Forest. M. le ministre, pouvez-vous nous dire ce qu'il en est réellement ? Cette bonne nouvelle n'a été communiquée que par les syndicats. J'espère que tous les députés soutiendront ce projet.*

**M. le président.**- La parole est à M. Gosuin.

**M. Didier Gosuin, ministre (en néerlandais).**- *Comme vous le savez, les trois gouvernements régionaux ont remis en septembre une déclaration d'intention à Audi Brussels après avoir pris acte du projet d'Audi de mettre au point un nouveau véhicule électrique exploitant les toutes dernières technologies.*

*Nous attendons toujours la décision officielle. Audi Brussels plaide pour le maintien de l'emploi sur son site, voire son extension en demandant l'assemblage de ce nouveau véhicule dans l'usine de Forest.*

*Audi envisage plus de 605 nouveaux emplois d'ici 2020 et 1.000 nouveaux emplois d'ici 2025. C'est une opportunité à saisir par les chômeurs bruxellois. Si la nouvelle concernant Audi Brussels est confirmée, nous aurons l'immense chance de participer au développement d'une technologie de pointe, mais également de conserver et de développer l'emploi dans la Région.*

Werden er afspraken gemaakt om meer Brusselaars bij Audi aan het werk te krijgen? De voorbije jaren nam het bedrijf al meer inwoners uit het Brussels Gewest in dienst, maar er is nog heel wat ruimte om dat aantal te laten toenemen.

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

**De heer Stefan Cornelis (Open Vld).**- Na het vele negatieve nieuws van de laatste dagen over Volkswagen valt er misschien een lichtpunt te ontwaren in de duisternis. Mogelijk zal de Audi Q6 e-tron in Vorst worden gebouwd. Het is verontrustend dat het positieve nieuws alleen maar werd gebracht door de vakbondsafgevaardigden. Mijnheer de minister, kunt u een objectieve stand van zaken geven? Hoe zit het met het dossier van Audi Brussels? Ik hoop dat alle parlementsleden dat zullen steunen om de productie van het elektrische model van Audi in Brussel mogelijk te maken.

**De voorzitter.**- De heer Gosuin heeft het woord.

**De heer Didier Gosuin, minister.**- Zoals u weet, hebben de drie gewestregeringen in september een intentieverklaring aan Audi Brussels bezorgd, nadat ze akte hadden genomen van de intentie van Audi om een elektrisch voertuig met de nieuwste spitstechnologie te ontwikkelen.

We wachten nog altijd op de officiële beslissing. Ik wil dan ook voorzichtig optimistisch blijven, zoals bij de aanvang van dit dossier. Audi Brussels pleit ervoor om de werkgelegenheid te handhaven en zelfs nog verder te ontwikkelen door het nieuwe elektrische voertuig van Audi te laten bouwen in de fabriek van Vorst. Dat zal een aanzienlijke impact hebben op de ontwikkeling van de technologische knowhow in België en in het bijzonder in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Audi plant meer dan 1.000 nieuwe jobs tegen 2025 en nog eens 645 tegen 2020. Die vacatures zullen moeten worden ingevuld om de werkgelegenheid te kunnen handhaven. Ze vormen een belangrijke opportuniteit voor de Brusselse werklozen. Als het nieuws over Audi Brussels wordt bevestigd, krijgen we een mooie kans om deel te nemen aan de ontwikkeling van een nieuwe spitstechnologie,

**M. le président.**– La parole est à M. De Lille.

**M. Bruno De Lille (Groen)** (*en néerlandais*).– *Espérons donc pouvoir être rapidement rassurés à ce sujet.*

*La Région bruxelloise ne doit pas seulement considérer l'attribution de la voiture électrique à Audi Brussels comme une chance d'employer davantage de Bruxellois. Nous devons insister sur un plus grand engagement de la part d'Audi, surtout que nous collaborons à la formation des travailleurs pour l'usine. Les personnes que nous formons pourront peut-être aussi être occupées ailleurs que chez Audi.*

**M. le président.**– La parole est à M. Cornelis.

**M. Stefan Cornelis (Open Vld)** (*en néerlandais*).– *Toute euphorie est donc prématuée. Nous devons non seulement attendre un certain engagement de la part d'Audi, mais prendre nous-mêmes un engagement envers le constructeur automobile afin qu'Audi Brussels réussisse à obtenir ce nouveau modèle et que l'usine puisse survivre en Région bruxelloise.*

**M. le président.**– La parole est à M. Gosuin.

**M. Didier Gosuin, ministre** (*en néerlandais*).– *Il y a bien eu des engagements réciproques. Audi a ainsi conclu une convention avec Actiris.*

#### QUESTION D'ACTUALITÉ DE MME LIESBET DHAENE

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

maar ook om de werkgelegenheid in het gewest te behouden en verder te ontwikkelen.

**De voorzitter.**– De heer De Lille heeft het woord.

**De heer Bruno De Lille (Groen).**– Hopelijk krijgen we daarover snel zekerheid.

Het Brussels Gewest moet de komst van de elektrische auto naar Audi Brussels niet alleen als een kans zien om meer Brusselaars aan een job te helpen. We mogen gerust bij Audi aandringen op meer engagement, zeker nu we samenwerken voor de opleiding voor de fabriek van Audi. Als we mensen opleiden, zullen ze misschien niet alleen in de fabriek van Audi aan de slag kunnen gaan.

**De voorzitter.**– De heer Cornelis heeft het woord.

**De heer Stefan Cornelis (Open Vld).**– Uit het antwoord van de minister blijkt duidelijk dat de euforie voorbarig is. Wij moeten niet alleen een zeker engagement van Audi verwachten, maar we moeten ook zelf engagement tonen aan de autoconstructeur, zodat Audi Brussels erin slaagt om het nieuwe elektrische model naar hier te halen en de fabriek in het Brussels Gewest kan blijven.

**De voorzitter.**– De heer Gosuin heeft het woord.

**De heer Didier Gosuin, minister.**– Er werden wel degelijk wederzijdse verbintenissen aangegaan. Zo heeft Audi bijvoorbeeld een overeenkomst met Actiris gesloten.

#### DRINGENDE VRAAG VAN MEVROUW LIESBET DHAENE

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

**PUBLIQUE,**

**concernant "l'implication éventuelle de la commune de Woluwe-Saint-Lambert dans la distribution d'une publication de l'asbl 'Citoyens de Zaventem'".**

**M. le président.**- La secrétaire d'État Fadila Laanan répondra à la question d'actualité.

La parole est à Mme Dhaene.

**Mme Liesbet Dhaene (N-VA) (en néerlandais).**- *L'asbl "Citoyens de Zaventem" a distribué à deux reprises une publication incitant les francophones de la commune à manifester ouvertement leur caractère francophone. La commune de Woluwe-Saint-Lambert aurait des implications dans cette opération puisque l'éditeur responsable n'est autre que Woluwe-Saint-Lambert Solidaire, qui est sous la houlette du bourgmestre M. Maingain. En 2012, celui-ci avait déclaré qu'il soutiendrait les francophones de Zaventem avec l'argent perçu par sa commune pour l'échevin flamand.*

*Le ministre-président a-t-il contacté M. Maingain à ce propos ? Celui-ci a-t-il reconnu son implication dans la diffusion de la publication ? Quelle mesure prévoit le gouvernement à l'encontre de M. Maingain s'il s'avère qu'il est effectivement impliqué dans l'asbl ?*

**M. le président.**- La parole est à Mme Laanan.

**Mme Fadila Laanan, secrétaire d'État (en néerlandais).**- *En l'absence du ministre-président, je vous lis sa réponse.*

*Je n'ai eu aucun contact avec M. Maingain à ce propos. Je ne peux pas encore me prononcer à ce stade sur les mesures que pourrait prendre la Région si votre hypothèse était avérée. Je puis vous assurer que toutes nos décisions sont systématiquement motivées en droit et en fait.*

**NETHEID,**

**betreffende "de eventuele betrokkenheid van de gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe bij de verdeling van een drukwerk van de vzw 'Citoyens de Zaventem'".**

**De voorzitter.**- Staatssecretaris Fadila Laanan zal de dringende vraag beantwoorden.

Mevrouw Dhaene heeft het woord.

**Mevrouw Liesbet Dhaene (N-VA).**- Enige tijd geleden werd in Zaventem een folder verspreid door de vzw 'Citoyens de Zaventem'. Samengevat roept de folder de Franstaligen die ervoor gekozen hebben om in Zaventem te wonen op om zich koste wat het kost te manifesteren als Franstaligen. Eigenlijk komt het erop neer dat Franstaligen zich niet zouden moeten integreren.

Onlangs werd er opnieuw een dergelijk pamflet verdeeld in Zaventem. Nu blijkt de maatschappelijke zetel van de vzw te zijn gevestigd in Sint-Lambrechts-Woluwe. Achteraan in de folder staat dat de verantwoordelijke uitgever 'Woluwe-Saint-Lambert Solidaire' is. Het is duidelijk dat burgemeester Maingain hierachter zit. In 2012 kondigde hij namelijk aan dat hij de Franstaligen in Zaventem zou helpen met het geld dat Sint-Lambrechts-Woluwe krijgt voor de Vlaamse schepen.

Heeft minister-president Vervoort contact opgenomen met burgemeester Maingain? Heeft burgemeester Maingain bevestigd dat hij bij de folder betrokken is? Welke stappen zal Brussel zetten als blijkt dat burgemeester Maingain betrokken is bij de vzw 'Citoyens de Zaventem'?

**De voorzitter.**- Mevrouw Laanan heeft het woord.

**Mevrouw Fadila Laanan, staatssecretaris.**- Aangezien minister-president Rudi Vervoort afwezig is, zal ik zijn antwoord voorlezen.

Ik heb hierover met de heer Maingain geen contact gehad. Ik kan mij vandaag overigens nog niet uitspreken over de maatregelen die het gewest zou kunnen nemen indien uw veronderstelling blijkt te kloppen. Wat ik u daarentegen wel kan bevestigen, is dat onze beslissingen steeds in rechte en in feite worden gemotiveerd. Dat geldt ook voor dit soort

**M. le président.**- La parole est à Mme Dhaene.

**Mme Liesbet Dhaene (N-VA)** (*en néerlandais*).- *La réponse de M. Vervoort montre une fois de plus qu'il n'y a aucune volonté de la part du gouvernement à intervenir. Que ce soit à l'encontre de M. Maingain qui déclare soutenir ouvertement les francophones de la périphérie ou de la commune qui soutient des associations comme "Citoyens de Zaventem" qui incitent les francophones à ne pas s'intégrer.*

*Le gouvernement ne fait rien pour lutter contre le déni dont les néerlandophones font l'objet à Woluwe-Saint-Lambert, qui diffuse des publications uniquement en français.*

*Le gouvernement n'intervient pas non plus, alors que M. Maingain étend sa croisade à Zaventem... C'en est assez !*

(Rumeurs)

dossiers.

**De voorzitter.**- Mevrouw Dhaene heeft het woord.

**Mevrouw Liesbet Dhaene (N-VA).**- Uit het antwoord van de heer Vervoort blijkt nog maar eens dat er echt geen animo is om dergelijke dossiers aan te pakken. In 2012 kondigde de heer Maingain al aan dat hij de Franstaligen in de Rand zou steunen. In 2013 veranderde 'Wolu-International', een volledig gemeentelijke vzw uit Sint-Lambrechts-Woluwe, haar statuten door er de volgende woorden aan toe te voegen: 'de promotion à la francophonie et de ses richesses culturelles'.

In het nummer van Wolu Info van diezelfde maand, namelijk december 2013, stond het volgende: "Wolu-International soutiendra deux associations actives en périphérie", onder meer "l'association Citoyens de Zaventem". Eigenlijk financiert de gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe een vzw die in Zaventem pamfletten verspreidt om te zeggen dat de Franstaligen in Zaventem zich moeten manifesteren als Franstaligen en zich niet hoeven te integreren.

En wat doet Brussel? Niets. Brussel grijpt niet in tegen het gestoek van de heer Maingain tegen Nederlandstaligen in Sint-Lambrechts-Woluwe. Ik verwijst onder meer naar de twee eentalige gemeentebladen die daar worden verspreid. Dat er bovendien niets wordt gedaan nu de heer Maingain zijn oorlogje heeft uitgebreid tot in Zaventem, zegt genoeg.

(Rumoer)

**M. Eric Bott (FDF).**- Arrêtez, s'il vous plaît, de donner des leçons !

**Mme Liesbet Dhaene (N-VA)** (*en néerlandais*).- *Cette situation n'est absolument pas favorable aux relations entre Bruxelles et la périphérie. Il est clair que le gouvernement n'interviendra pas, même si les faits sont évidents. Le numéro de téléphone figurant sur la publication est pourtant bien celui d'un service de la commune de Woluwe-Saint-Lambert.*

**Mevrouw Liesbet Dhaene (N-VA).**- Ik kan alleen maar zeggen dat dit absoluut niet bevorderlijk zal zijn voor de relaties tussen de Rand en Brussel. Het is duidelijk dat Brussel niet zal ingrijpen, hoewel de feiten duidelijk zijn. Ik heb gebeld naar het nummer dat in de folder stond en ik kwam terecht bij een dienst van de gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe.

(Rumeurs)

*Le manque de réactivité du gouvernement est révélateur de la manière avec laquelle Bruxelles défend les droits des néerlandophones. C'est dans la périphérie cette fois que ce problème survient.*

**M. Eric Bott (FDF).**– Je peux vous inviter à Woluwe-Saint-Lambert. Nous visiterons ensemble toutes les institutions néerlandophones qui s'y trouvent.

#### QUESTION D'ACTUALITÉ DE MME ISABELLE DURANT

**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 "les investissements de la SRIB dans la société Artexis".

**M. le président.**– La parole est à Mme Durant.

**Mme Isabelle Durant (Ecolo).**– L'édition d'hier du journal L'Écho rapportait les relations particulières entre la Société régionale d'investissement de Bruxelles (SRIB) et Artexis. Je suis certaine que cela ne vous aura pas échappé.

Pour ceux qui l'ignorent, Artexis est une société qui opère essentiellement dans le domaine des foires et salons et qui est surtout active en Flandre et en Wallonie, sa présence à Bruxelles étant marginale.

Les relations évoquées dans cet article de presse m'ont quelque peu interpellée et je voudrais dès lors vous poser quelques questions à ce propos.

Comment analysez-vous la pertinence de ces investissements, alors que la société Artexis est surtout active en Flandre et en Wallonie ? Par ailleurs, ne faut-il pas s'étonner de ce que plus de la moitié des 34 millions d'immobilisations aillent à Artexis ? N'est-ce pas là de l'argent soustrait aux

(Rumoer)

Ik hoop toch dat er zal worden ingegrepen. Mocht dat niet het geval zijn, dan is het tekenend voor de manier waarop Brussel omgaat met de rechten van de Nederlandstaligen. Jammer genoeg gebeurt dat nu ook in de Rand, waar Brussel eigenlijk niets te zoeken heeft.

**De heer Eric Bott (FDF) (in het Frans).**– Kom gerust eens langs in Sint-Lambrechts-Woluwe. We zullen er samen alle Nederlandstalige instellingen bezoeken.

#### DRINGENDE VRAAG VAN MEVROUW ISABELLE DURANT

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

betreffende "de investeringen van de GIMB in het bedrijf Artexis".

**De voorzitter.**– Mevrouw Durant heeft het woord.

**Mevrouw Isabelle Durant (Ecolo) (in het Frans).**– In L'Écho van gisteren werd melding gedaan van de bijzondere relatie tussen de Gewestelijke Investeringsmaatschappij voor Brussel (GIMB) en Artexis, een bedrijf dat hoofdzakelijk actief is in Vlaanderen en Wallonië op het vlak van beurzen en salons.

Zijn die investeringen wel relevant, aangezien Artexis nauwelijks actief is in Brussel? Is het niet vreemd dat meer dan de helft van het bedrag van 34 miljoen aan vaste activa naar Artexis gaat, in plaats van naar Brusselse kmo's?

Wat is het verband tussen de investeringen enerzijds en de kapitaalvermindering anderzijds? Het gewest injecteert geld in de GIMB in de vorm van leningen, die worden omgevormd tot kapitaal.

Hoe kijkt u naar de relaties tussen de GIMB en Artexis, en in het bijzonder tussen de voorzitter

PME bruxelloises ?

Par ailleurs, comment percevez-vous le rapport entre les investissements, d'une part, et la réduction de capital, d'autre part ? En définitive, en jouant simultanément sur ces deux tableaux, la Région injecte de l'argent à la SRIB sous forme de prêts, qui se transforment en capital. Je m'interroge sur cette simultanéité, alors que la Région est indirectement impliquée dans les réductions de capital.

Enfin, à la lecture de cet article, quelle est votre impression ? Comment envisagez-vous la nature des relations entre la SRIB et Artexis et, en particulier, entre le président du comité de direction de la SRIB, d'une part, et le patron d'Artexis, d'autre part ?

J'estime que le sujet mérite de la clarté, car, à défaut, un doute subsistera sur le mésusage de l'argent public. Je sais que la rationalisation des outils régionaux bruxellois et le bon usage des deniers publics vous tiennent à cœur. C'est la raison pour laquelle je vous interroge aujourd'hui en espérant que vos réponses apporteront toute la clarté requise.

**M. le président.**- La parole est à M. Gosuin.

**M. Didier Gosuin, ministre.**- Cela met davantage en évidence le bien-fondé de cette rationalisation. Ceci étant, renseignements pris, je souhaite apporter un petit correctif : ce n'est pas 50% des investissements de finance.brussels qui sont mobilisés, mais 25%, ce qui est déjà beaucoup en termes d'immobilisations financières, et 10% de ces fonds.

Pour le reste, vous me demandez de porter un regard sur des décisions sur lesquelles je n'avais pas le contrôle. Je pense d'ailleurs que vous devriez être mieux informée que moi puisqu'à l'époque, c'était un président de votre formation politique qui présidait la SRIB. Sans doute pourra-t-il vous en apprendre davantage que moi sur ce qui a motivé ces décisions.

*(Remarques de Mme Durant)*

Comme vous, je suis interpellé par les augmentations importantes de capital, suivies par

*van het directiecomité van de GIMB en de baas van Artexis?*

*Er moet duidelijkheid komen over het gebruik van overheidsgelden.*

**De voorzitter.**- De heer Gosuin heeft het woord.

**De heer Didier Gosuin, minister (in het Frans).**-  
*Het gaat niet om 50% van de investeringen van finance.brussels, maar om 25%, wat ook al veel is, en om 10% van de fondsen.*

*U vraagt me een uitspraak te doen over beslissingen waar ik geen vat op heb. U bent mogelijk beter op de hoogte dan ikzelf, want in het verleden was de voorzitter van de GIMB voorzitter van uw politieke fractie.*

*(Opmerkingen van mevrouw Durant)*

*Ook ik ben verbaasd over de aanzienlijke kapitaalverhogingen, gevolgd door even grote kapitaalverminderingen. Ik heb de commissaris van de regering dan ook gevraagd inlichtingen in te winnen over de redenen die aan de basis lagen van die keuze. Die heeft immers geleid tot aanzienlijke winsten.*

*Ik wens geen uitspraken te doen over persoonlijke*

des réductions de capital tout aussi importantes. J'ai donc demandé au commissaire du gouvernement de récolter des informations et des éclaircissements sur les raisons qui ont motivé ces choix. Même s'ils ont été opérés et qu'on ne peut revenir en arrière et même s'il n'y a pas de réelle illégalité à procéder de la sorte, les conséquences de ces choix laissent apparaître des dégagements de profits assez considérables.

Quant aux relations personnelles, je n'ai pas à me prononcer à ce propos. Nous disposons de toutes les informations sur le pourquoi et le comment. À ce stade, il est prématuré pour moi de vous en dire davantage. J'interrogerai tous les acteurs de cette époque pour connaître la raison et le contexte de ces décisions.

**M. le président.**– La parole est à Mme Durant.

**Mme Isabelle Durant (Ecolo).**– Je me réjouis du fait que vous allez enquêter pour en savoir davantage. En effet, les choses sont faites et ne sont pas illégales. Si je vous interroge, c'est parce que moi-même, je ne dispose pas de toutes les informations, y compris par l'intermédiaire de l'ex-président. Il arrive en effet qu'un président de conseil d'administration n'ait pas toutes les cartes en main. C'est bien pourquoi il convient parfois de mettre le doigt sur certains dossiers.

Nous y reviendrons certainement en commission, lorsque vous aurez collecté les informations nécessaires. Votre fonction de ministre ne vous permet pas de vous immiscer dans la gestion quotidienne, mais bien de mettre au clair certains investissements. Même s'il ne s'agit que de 25% de moyens immobilisés au lieu de 50%, c'est toujours beaucoup quand on connaît les besoins rencontrés par nos PME bruxelloises et ceux qui sont les nôtres en termes de stimulation et de créations de nouvelles activités. Ce l'est d'autant plus sachant que la société en question travaille essentiellement en Flandre et en Wallonie.

**M. le président.**– La parole est à M. Gosuin.

**M. Didier Gosuin, ministre.**– Vérification faite, ces décisions ont bien été entérinées par le conseil d'administration.

**M. le président.**– La parole est à Mme Durant.

*relaties. We beschikken over alle informatie, en ik zal alle betrokkenen uit de betreffende periode horen om de redenen en de context van de beslissingen te achterhalen.*

**De voorzitter.**– Mevrouw Durant heeft het woord.

**Mevrouw Isabelle Durant (Ecolo)** (*in het Frans*).– *Dat is een goede zaak. Wat gebeurd is, is inderdaad niet onwettelijk. Ik stel u de vraag alleen omdat ik niet over alle gegevens beschik, zelfs niet na tussenkomst van de voormalige voorzitter van de raad van bestuur.*

*We zullen er zeker op terugkomen in de commissie, wanneer u over de nodige informatie beschikt. Als minister kunt u zich weliswaar niet bemoeien met het dagelijks bestuur, maar u kunt wel bepaalde investeringen ophelderen: 25% blijft veel, zeker gelet op de behoeften van de Brusselse kmo's.*

**De voorzitter.**– De heer Gosuin heeft het woord.

**De heer Didier Gosuin, minister** (*in het Frans*).– *Die beslissingen werden wel degelijk bekragtigd door de raad van bestuur.*

**De voorzitter.**– Mevrouw Durant heeft het woord.

**Mme Isabelle Durant (Ecolo).** - J'en prends bonne note.

**QUESTION D'ACTUALITÉ DE MME CLAIRE GERAETS**

À MME CÉCILE JODOGNE,  
SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE  
BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DU  
COMMERCE EXTÉRIEUR ET DE LA  
LUTTE CONTRE L'INCENDIE ET  
L'AIDE MÉDICALE URGENTE,

concernant "la position du gouvernement concernant la mission économique prévue en Israël".

**M. le président.** - La parole est à Mme Geraets.

**Mme Claire Geraets (PTB\*PVDA-GO!).** - La situation actuelle en Palestine fait à nouveau l'objet de l'actualité au quotidien. Je voudrais reprendre certaines phrases publiées sur le site de la RTBF ce jeudi 15 octobre : "Depuis le début de l'escalade du 1er octobre, Jérusalem et la Cisjordanie sont secoués par les heurts entre jeunes lanceurs de pierres et soldats israéliens, les agressions mutuelles entre Palestiniens et colons et les attentats à l'arme blanche". Je me permets de lire le texte, car je ne voudrais pas qu'on me reproche d'avoir trahi les propos initiaux.

(Remarques)

**M. le président.** - Normalement, dans le cadre d'une question d'actualité, on ne lit pas son texte, mais pour une citation, c'est généralement accepté.

**Mme Claire Geraets (PTB\*PVDA-GO!).** - Les violences ont fait sept morts du côté israélien, et une trentaine du côté palestinien, dont plusieurs auteurs d'attentats. Il y a des dizaines de blessés d'un côté, des centaines de l'autre. Parmi ces morts, le plus médiatisé est sans doute ce jeune garçon de treize ans dont on a pu voir l'agonie sur les réseaux sociaux. Il se vidait de son sang alors que des colons israéliens lui lançaient des insultes et qu'une ambulance passait à côté de lui sans lui porter secours.

**Mevrouw Isabelle Durant (Ecolo) (in het Frans).** - Ik neem er nota van.

**DRINGENDE VRAAG VAN MEVROUW CLAIRE GERAETS**

AAN MEVROUW CÉCILE JODOGNE,  
STAATSSECRETARIS VAN HET  
BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK  
GEWEST, BELAST MET  
BUITENLANDSE HANDEL EN  
BRANDBESTRIJDING EN DRINGENDE  
MEDISCHE HULP,

betreffende "het standpunt van de regering met betrekking tot de geplande economische missie in Israël".

**De voorzitter.** - Mevrouw Geraets heeft het woord.

**Mevrouw Claire Geraets (PTB\*PVDA-GO!) (in het Frans).** - Palestina komt weer dagelijks in het nieuws. Op 15 oktober stond het volgende te lezen op de website van de RTBF: 'Sinds het begin van de escalatie op 1 oktober worden Jeruzalem en de westelijke Jordaanover opegeschrikt door conflicten tussen stenen gooien jongeren en Israëlische soldaten, wederzijdse agressie tussen Palestijnen en kolonisten en steekpartijen'. Ik lees de tekst voor om te voorkomen dat mij verweten wordt dat ik hem verdraai.

(Opmerkingen)

**De voorzitter.** - Normaal gezien mag een dringende vraag niet worden afgelezen, maar doorgaans wordt wel aanvaard dat sprekers een tekst gebruiken om een citaat voor te lezen.

**Mevrouw Claire Geraets (PTB\*PVDA-GO!) (in het Frans).** - Aan Israëlische kant vielen zeven doden, aan Palestijnse dertig, waaronder meerdere plegers van aanslagen. De Israëli's tellen tientallen gewonden, de Palestijnen honderden. Op sociale netwerken passeerde beelden van een dertienjarige die lag dood te bloeden. Een ziekenwagen reed hem voorbij zonder hulp te bieden.

Op de website van de RTBF lezen we ook nog dat de regering de Palestijnse wijken in Oost-

Sur le site de la RTBF, on lit également : "Outre le renfort de l'armée, le gouvernement a autorisé le bouclage des quartiers palestiniens de Jérusalem-Est, partie palestinienne de Jérusalem annexée et occupée par Israël". J'ajouterais "illégalement" annexée et occupée par Israël, si l'on se fie au droit international.

Dans ce cadre, une mission économique des trois Régions belges est prévue fin novembre, début décembre, pour visiter des entreprises en rapport avec les thématiques des villes intelligentes, des technologies de l'information et de la communication ainsi que de la cybersécurité.

Or, sur son site, Brussels Invest & Export (BIE) affirme : "En raison de son histoire inhabituelle et de sa situation géopolitique, l'économie d'Israël est atypique à bien des égards. Une part importante de ses ressources humaines et financières est absorbée par les forces armées et la sécurité civile".

Aujourd'hui, je pense que chacun d'entre nous peut mesurer ce que cela signifie. Dans cette situation de tension grave où 300 militaires israéliens vont être déployés dans les rues d'Israël - ce qui n'avait plus été le cas depuis 2002 -, ma question est simple : allez-vous maintenir cette mission économique du 29 novembre au 3 décembre ?

(Applaudissements)

**M. le président.**- La parole est à Mme Jodogne.

**Mme Cécile Jodogne, secrétaire d'État.**- Depuis le début du mois d'octobre, la situation est très préoccupante. Le Conseil de sécurité de l'ONU se réunira à 17h00 à New York pour en discuter. Bien évidemment, nous ne pouvons être insensibles aux difficultés du peuple palestinien, mais il faut aussi condamner fermement les actes de terreur à l'encontre des civils, qu'ils soient israéliens ou palestiniens.

La solution d'une paix négociée est la seule voie possible. Nous partageons pleinement la position de la Belgique exprimée à l'assemblée générale de l'ONU "en faveur d'une solution à deux États vivant côté à côté dans la paix et la sécurité, avec un futur État de Palestine qui soit démocratique, viable et durable".

*Jeruzalem, dat door Israël werd geannexeerd en bezet, liet afsluiten. In het kader van het internationaal recht moet dat 'illegaal geannexeerd en bezet' zijn.*

*In november organiseren de drie Belgische gewesten een economische missie naar Israël.*

*Op de website van Brussels Invest & Export (BIE) lezen we: 'Door zijn ongewone geschiedenis en geopolitische situatie is de economie van Israël in heel wat opzichten atypisch. Een groot deel van het menselijk potentieel en van de financiële middelen wordt opgesloten door het leger en de bescherming van de bevolking.'*

*Bent u van plan om een economische missie naar een gebied waar de spanning sterk oploopt, te laten doorgaan?*

(Applaus)

**De voorzitter.**- Mevrouw Jodogne heeft het woord.

**Mevrouw Cécile Jodogne, staatssecretaris (in het Frans).**- *De situatie in Israël is zeer ernstig. De VN-Veiligheidsraad vergadert vandaag in New York over de kwestie. We mogen onze ogen niet sluiten voor de beproevingen waarmee het Palestijnse volk kampt. Tegelijkertijd mogen we er niet voor terugdeinzen om terreurdaaden tegen burgers te veroordelen.*

*Een onderhandelde vredesoplossing is de enige uitweg voor het conflict. Wij delen het standpunt van België: er moet een tweestatenoplossing komen. Israël en Palestina moeten in vrede en veiligheid naast elkaar kunnen bestaan.*

*Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement sprak zich een aantal maanden geleden uit voor de erkennung*

Notre parlement s'est également prononcé, il y a quelques mois, en faveur de la reconnaissance d'un État de Palestine. J'ai pu discuter de cette situation préoccupante la semaine dernière, lors de ma mission économique au Liban et en Jordanie.

La mission tripartite organisée fin novembre et début décembre, prévue depuis de nombreux mois, se rend à Tel Aviv, mais aussi à Ramallah, ce que vous oubliez de préciser. Contrairement à ce que d'aucuns prétendent, ni moi ni aucun membre du gouvernement ne participerons à cette mission.

La motivation de ces missions est bien économique. Ce sont donc l'intérêt et la demande des entreprises qui sont pris en considération. À ce jour, plus d'une vingtaine d'entreprises sont inscrites et aucune annulation n'a été enregistrée.

Le report de 2014 avait été décidé après le désistement de la quasi-totalité des entreprises et compte tenu de la situation sécuritaire. Actuellement, selon nos informations, rien ne justifie le report ou l'annulation. Nous suivons les recommandations diplomatiques belges et européennes, avec un souci permanent de sécurité tant pour les représentants des entreprises que pour nos agents.

(Applaudissements)

**M. le président.**- La parole est à Mme Geraets.

**Mme Claire Geraets (PTB\*PVDA-GO!).**- Je voudrais préciser tout d'abord que M. Ban Ki-moon lui-même s'est vu contraint de condamner l'usage excessif de la force contre les Palestiniens. Au PTB, nous ne mettons pas sur un pied d'égalité les oppresseurs et les opprimés, les colonisateurs et les colonisés, les occupants et les occupés.

Par ailleurs, si la mission économique a été annulée l'année dernière, c'est aussi grâce à la récolte de 11.000 signatures, à la mobilisation des organisations des droits de l'homme et à la dénonciation de la position du personnel du bureau commercial sur place.

(Remarques de Mme Jodogne)

Maintenir cette mission économique en Israël vous engage non seulement vous, mais aussi l'ensemble

*van een Palestijnse staat. Ik heb het daar nog over gehad tijdens mijn economische missie naar Libanon en Jordanië.*

*De missie van eind november naar Israël werd al lang geleden gepland en zal plaatsvinden in Tel Aviv en Ramallah. Geen enkel lid van deze regering neemt deel aan de missie.*

*De missies dienen een economisch doel. De deelnemende bedrijven winnen erbij en zij vragen om deze missies te organiseren. Meer dan twintig bedrijven schreven in voor de missie naar Israël. Geen enkel bedrijf annuleerde zijn inschrijving.*

*In 2014 hebben we de missie uitgesteld omdat de situatie in Israël te gevaarlijk was. Vandaag is er op basis van de Belgische en Europese diplomatieke aanbevelingen geen gegronde reden om de missie uit te stellen of te annuleren.*

(Applaus)

**De voorzitter.**- Mevrouw Geraets heeft het woord.

**Mevrouw Claire Geraets (PTB\*PVDA-GO!)** (in het Frans).- Secretaris-generaal van de Verenigde Naties Ban Ki-moon veroordeelde persoonlijk het buitensporige geweld tegen de Palestijnen. De PTB weigert om onderdrukkers en onderdrukten over dezelfde kam te scheren.

*Dat de economische missie vorig jaar geannuleerd werd, heeft ook te maken met de 11.000 handtekeningen die tegen dat initiatief werden verzameld, het verzet van mensenrechtenorganisaties en de aanklacht tegen het personeel van het plaatselijke handelskantoor.*

(Opmerkingen van mevrouw Jodogne)

*Gaat de missie toch door, dan is dat niet alleen uw verantwoordelijkheid, maar die van de hele regering. Het is overigens bijzonder cynisch dat ze*

de votre gouvernement et les partis qui le composent. Je trouve particulièrement cynique que cette mission démarre le 29 novembre, date de la Journée internationale de solidarité avec le peuple palestinien, décrétée par l'ONU.

(*Remarques de Mme Jodogne*)

(*Applaudissements sur les bancs du PTB\*PVDA-GO !*)

## QUESTION D'ACTUALITÉ DE M. ARNAUD VERSTRAETE

**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,**

**concernant "la présence du palais de justice sur la liste des monuments menacés du World Monuments Fund".**

**M. le président.-** La secrétaire d'État Fadila Laanan répondra à la question d'actualité.

La parole est à M. Verstraete.

**M. Arnaud Verstraete (Groen) (en néerlandais).-** *Le Palais de justice de Bruxelles est en rénovation depuis trente ans. Depuis aujourd'hui, il figure sur la nouvelle liste du patrimoine mondial en péril et fait la couverture du Time Magazine. Mme la secrétaire d'État, vous conviendrez que l'état du Palais de justice est inacceptable et donne une mauvaise image de Bruxelles.*

*Si ce dossier relève en grande partie de la compétence du pouvoir fédéral, Bruxelles peut cependant mener des concertations et vérifier les possibilités offertes par Beliris. J'ai déjà interpellé le ministre-président Vervoort à ce sujet. Que va faire le gouvernement ?*

*start op 29 november, de dag die de VN heeft uitgeroepen tot internationale dag van solidariteit met het Palestijnse volk.*

(*Opmerkingen van mevrouw Jodogne*)

(*Applaus bij PTB\*PVDA-GO!*)

## DRINGENDE VRAAG VAN DE HEER ARNAUD VERSTRAETE

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

**betreffende "de aanwezigheid van het Justitiepaleis op de lijst van bedreigde monumenten van het World Monuments Fund".**

**De voorzitter.-** Staatssecretaris Fadila Laanan zal de dringende vraag beantwoorden.

De heer Verstraete heeft het woord.

**De heer Arnaud Verstraete (Groen).-** Het Justitiepaleis in Brussel staat al dertig jaar in de stellingen. Sinds vandaag staat het ook op de nieuwe wereldranglijst voor bedreigd erfgoed. Dat is een schadelijke zaak voor het imago van Brussel. Time Magazine zette zelfs een beeld van het Brusselse Justitiepaleis op de cover. Iedereen zal het met me eens zijn dat de toestand van het Justitiepaleis, een baken in de Brusselse skyline, onaanvaardbaar is. Mevrouw de staatssecretaris, ik vermoed dat u er ook zo over denkt.

Voor een groot deel houdt dit dossier verband met een federale bevoegdheid, maar Brussel kan wel een initiatief nemen. Het Brussels Gewest kan

overleg organiseren en nagaan wat er mogelijk is met het geld van Beliris. Er zijn meerdere mogelijkheden. Ik heb minister-president Vervoort al eerder over deze kwestie aangesproken. We kunnen niet langer passief blijven toekijken hoe Brussel wordt verwaarloosd. Wat zal deze regering aan het probleem doen?

**M. le président.**- La parole est à Mme Laanan.

**Mme Fadila Laanan, secrétaire d'État (en néerlandais).**- *Le ministre-président étant absent, je vous lis sa réponse.*

*Cette mise en lumière internationale de notre patrimoine est en effet désastreuse pour l'image de la Belgique.*

*L'entretien et la rénovation du Palais de justice relèvent exclusivement de la responsabilité du pouvoir fédéral. Les demandes d'information répétées de M. Vervoort sur les projets de la Régie des Bâtiments sont restées sans réponse. Il envisage de saisir les tribunaux pour forcer le pouvoir fédéral à prendre ses responsabilités et à agir, enfin, en bon père de famille.*

*Une action en cessation environnementale pourrait être introduite pour contraindre la Régie à entamer les travaux de restauration des façades.*

**De voorzitter.**- Mevrouw Laanan heeft het woord.

**Mevrouw Fadila Laanan, staatssecretaris.**- Aangezien minister-president Vervoort afwezig is, lees ik zijn antwoord voor.

Deze internationale aandacht voor ons erfgoed is inderdaad rampzalig voor het imago van België. Eens te meer, zou ik durven te zeggen.

Zoals u weet, is de federale overheid exclusief bevoegd voor het onderhoud en de renovatie van het Justitiepaleis.

Ik heb de Regie der Gebouwen en de bevoegde minister al meermaals gevraagd om mij informatie te bezorgen over de plannen inzake de lang verwachte renovatie van het Justitiepaleis. Ik heb echter nooit een antwoord ontvangen. Daarom overweeg ik vandaag andermaal gerechtelijke stappen te ondernemen om de federale staat te dwingen haar verantwoordelijkheid te nemen en eindelijk te handelen als goede huisvader.

Zo kunnen we bijvoorbeeld een milieuvordering tot staking instellen om de Regie der Gebouwen te verplichten werk te maken van de restauratie van de gevels, die al veel te lang ontsierd worden door stellingen.

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

**M. Arnaud Verstraete (Groen) (en néerlandais).**- *Le gouvernement va donc entreprendre des démarches judiciaires. Il n'y a en effet pas d'autre issue pour faire avancer ce dossier.*

*Chaque année, 125 millions d'euros sont dégagés pour renforcer des aspects importants de la Région bruxelloise en raison de son statut de capitale. Il ne revient pas à Bruxelles d'utiliser les fonds de Beliris à cette fin. La piste juridique doit être*

**De voorzitter.**- De heer Verstraete heeft het woord.

**De heer Arnaud Verstraete (Groen).**- Ik hoor duidelijk dat de regering niet passief wil blijven toekijken en gerechtelijke stappen zal zetten. Ik vrees dat dat nodig zal zijn. Er moet absoluut iets gebeuren.

Elk jaar is er 125 miljoen euro beschikbaar om belangrijke aspecten van het Brussels Gewest te versterken omwille van zijn hoofdstedelijke functie. Er is geld beschikbaar van Beliris, maar

*étudiée, mais il faut avant tout obtenir des résultats au plus vite, et ce, conjointement avec le pouvoir fédéral.*

*(Applaudissements sur les bancs du PTB\*PVDA-GO!)*

## INTERPELLATIONS

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

### INTERPELLATION DE M. VINCENT DE WOLF

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

concernant "l'étude commanditée par l'AED Bruxelles Mobilité relative au financement des transports publics en Région bruxelloise".

### INTERPELLATION JOINTE DE MME CÉLINE DELFORGE,

concernant "l'étude sur le financement des transports publics de la Région de Bruxelles-Capitale".

### INTERPELLATION JOINTE DE M. MARC LOEWENSTEIN,

concernant "le financement des projets de la STIB".

### INTERPELLATION JOINTE DE M. BRUNO DE LILLE,

concernant "l'envol du coût des travaux d'infrastructure de la STIB".

**M. le président.-** Je voudrais, avant que M. De Wolf ne commence, faire part d'une gêne qui est la

het is niet aan Brussel om de middelen daarvoor te gebruiken. Er zijn wel een aantal opties. Het juridisch spoor moet worden bestudeerd, maar bovenal zullen wij samen met de federale overheid zo snel mogelijk resultaten moeten bereiken.

*(Applaus bij PTB\*PVDA-GO!)*

## INTERPELLATIES

**De voorzitter.-** Aan de orde zijn de interpellaties.

### INTERPELLATIE VAN DE HEER VINCENT DE WOLF

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

betreffende "de studie waartoe opdracht gegeven door het BUV Mobiel Brussel betreffende de financiering van het openbaar vervoer in het Brussels Gewest".

### TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE,

betreffende "de studie over de financiering van het openbaar vervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

### TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN,

betreffende "de financiering van de projecten van de MIVB".

### TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER BRUNO DE LILLE,

betreffende "de 'uit de pan rijzende' infrastructuurkosten bij de MIVB".

**De voorzitter.-** Het is bijzonder vervelend dat er in de pers elementen uit een rapport zijn gelekt,

mienne et qui porte sur l'existence d'un rapport que j'ai évoqué avec lui et M. Smet.

Il est très ennuyeux pour tout le monde de retrouver dans la presse les éléments d'un rapport, qui donnent inévitablement lieu à un débat. Visiblement, il n'était pas de l'intérêt du ministre de distribuer ce rapport intermédiaire. Ce document n'a pu être diffusé qu'au départ d'un organe ou d'une administration.

Il est assez légitime que M. De Wolf demande un rapport, mais il est également assez normal que M. Smet s'étonne de le voir ébruité dans la presse. Ceux qui sont en possession de rapports de l'administration ou d'un organe quelconque sont tenus à un certain devoir de confidentialité, tant que celui-ci n'a pas fait l'objet d'un examen, au moins par le ministre.

La parole est à M. De Wolf.

**M. Vincent De Wolf (MR).** - Peut-on parler d'un "métrogate" ou d'un "STIBgate" ? En l'espèce, j'ai été informé pour ma part de certains éléments de cette étude. J'ai pu prendre connaissance de son titre, de la date de celle-ci, mais sans jamais l'avoir reçue dans son intégralité.

Il s'agit d'une étude commandée par Bruxelles Mobilité et envoyée à la mi-septembre par un cabinet d'audit. Nous sommes en démocratie. En tant que chef de l'opposition, comme l'ensemble des partis ici représentés, je suis vivement intéressé par le contenu d'une telle étude, car elle est de nature à mettre à mal les investissements de la STIB, son budget, ainsi que les prévisions de son contrat de gestion. Nous ne sommes donc d'évidence pas très heureux de constater que le ministre a refusé sa communication.

J'ai écrit, le 2 octobre 2015, au ministre Smet en demandant la communication de l'étude "Financement de transports publics en Région de Bruxelles-Capitale", commandée à la société d'audit PricewaterhouseCoopers par Bruxelles Mobilité et délivrée en septembre. J'ai indiqué par ailleurs que les résultats de cette étude faisaient peser de lourdes incertitudes sur le financement des travaux d'infrastructure de la STIB.

Ce courrier n'a jamais reçu de réponse. J'ai donc

die onvermijdelijk aanleiding geven tot een debat. De minister had er geen enkel belang bij om het tussentijdse rapport te lekken, alleen een orgaan of administratie kan daar dus verantwoordelijk voor zijn.

De heer De Wolf heeft uiteraard het recht om een rapport te vragen, maar de heer Smet heeft evenveel recht om zich erover te verbazen dat het in de pers is gelekt. Wie in het bezit is van dergelijke rapporten, is gehouden tot vertrouwelijkheid zolang het rapport niet ten minste door de minister werd bestudeerd.

De heer De Wolf heeft het woord.

**De heer Vincent De Wolf (MR) (in het Frans).** - *Ik ben op de hoogte van de titel en de verschijningsdatum van de studie en bepaalde informatie die erin staat, maar ik heb ze nooit volledig gelezen.*

*De studie werd besteld door Brussel Mobiliteit en de resultaten werden medio september opgestuurd door een auditkantoor. In een democratie moet de oppositie kennis kunnen nemen van zo'n studie. De inhoud ervan interesseert me ten zeerste omdat ze de investeringen, de begroting en de vooruitzichten van de beheerovereenkomst van de MIVB in het gedrang kan brengen. Het is dan ook bijzonder vervelend dat minister Smet er niet over wil communiceren.*

*Op 2 oktober 2015 vroeg ik minister Smet de resultaten van de studie over de financiering van het openbaar vervoer in het Brussels Gewest, die door Brussel Mobiliteit was besteld bij PricewaterhouseCoopers en in september werd afgerond, aan het parlement te bezorgen. Uit de studie blijkt dat er ernstige onzekerheid bestaat over de financiering van de infrastructuurwerken van de MIVB.*

*Op dat verzoek heb ik nooit een reactie gekregen, en ik liet parlementsvoorzitter Picqué dan ook schriftelijk weten dat mijn interpellatie verband*

écrit à M. Picqué, président du parlement, le 13 octobre, en indiquant que mon interpellation était liée à cette étude et qu'il y aurait un dépassement colossal des financements et des budgets. Le groupe MR vous a interpellé, M. le président, afin que cette étude soit communiquée aux diverses composantes de ce parlement. Il nous semblerait regrettable et dommageable, eu égard à nos principes, que l'exécutif conserve sous le sceau du secret une étude officielle financée par les deniers publics.

J'entends que si le ministre M. Smet refuse la communication du document, c'est parce que l'étude est prévue en plusieurs étapes et que ce rapport n'est qu'une analyse intermédiaire.

Je ne partage pas du tout ce point de vue. Pour avoir eu accès à certains éléments de l'étude, il me semble qu'il s'agit d'un document très complet et très volumineux.

(*Remarques de M. Chahid*)

Je ne possède pas ce document, mais ces informations m'ont été communiquées oralement.

(*Remarques de M. Smet*)

À partir du moment où un rapport commandé par l'administration donne des chiffres précis, la démocratie vous impose un devoir de transparence et d'information vis-à-vis des parlementaires. Vous avez répondu à une interpellation en septembre sur les travaux d'infrastructure, sans même mentionner l'existence de cette étude, que vous aviez pourtant reçue. Ce n'est pas normal et nous ne pouvons accepter une telle attitude. Nous avions envisagé d'autres démarches en cas de réponse négative, mais nous espérions une réponse positive.

Entre-temps, le groupe Ecolo nous a averti qu'il déposait une demande de Commission spéciale, pour permettre aux parlementaires d'investiguer et de poser toutes les questions à cet égard. Étant donné votre défaut de communication de ce texte, j'ai cosigné celle-ci au nom de mon groupe.

Sur le fond - c'est-à-dire les investissements de la STIB et le programme du contrat de gestion -, certains programmes augmentent de manière considérable. À l'horizon 2025, le budget total du programme indicatif augmente de plus de 50%.

*hield met die studie, waarin sprake was van een aanzienlijke overschrijding van de budgetten en financieringsproblemen. De MR heeft u dus wel degelijk gevraagd om de studie aan het parlement te bezorgen, en het is betreurenswaardig dat de regering de resultaten van een officiële studie die werd betaald met overheidsgelden, geheimhoudt.*

*Minister Smet wil blijkbaar niet communiceren over de studie omdat die uit meerdere fasen zou bestaan en in het rapport zogezegd slechts een tussentijdse analyse staat.*

*Daar ben ik het echter niet mee eens. De delen waarover ik werd geïnformeerd, leken bijzonder volledig.*

(*Opmerkingen van de heer Chahid*)

*Ik ben niet in het bezit van het document, maar ik werd mondelijk geïnformeerd over de inhoud.*

(*Opmerkingen van de heer Smet*)

*Zodra een rapport dat door de administratie werd besteld, precieze cijfers oplevert, is het uw democratische plicht om daar openlijk over te communiceren en de parlementsleden die informatie te verstrekken. U hebt in september een interpellatie over infrastructuurwerken beantwoord zonder dat u over het bestaan van deze studie hebt gerept, hoewel u de resultaten toen al had ontvangen. Dat is onaanvaardbaar.*

*Inmiddels deelde de Ecolo-fractie ons mee dat ze heeft gevraagd om een bijzondere commissievergadering over het onderwerp te organiseren, zodat de parlementsleden vragen kunnen stellen. Ik heb dat verzoek mee ondertekend.*

*Tegen 2025 zal het totale budget van het investeringsprogramma met meer dan 50% zijn toegenomen. In de algemene beleidsverklaring stelde u dat de nieuwe metrolijn essentieel is voor de toekomst. De boekhoudkundige normen en het keurslijf waarin onze begroting wordt gedwongen, doen echter een aantal terechte vragen rijzen. Bepaalde schattingen blijken immers kant noch wal te raken. Zo werd de kostprijs van de halte en de tunnel van het metrostation Grondwet in de beheerovereenkomst geschat op 106.800.000 euro. In de commissie Infrastructuur van 27 april*

Vous comprendrez donc notre intérêt pour cette question !

Dans votre déclaration de politique générale, vous dites que le projet de métro nord et sud forme l'essentiel, ou en tout cas un élément majeur, de votre engagement dans le futur. Les normes comptables et le corset budgétaire de la Région suscitent des questions légitimes. Certaines évaluations paraissent en effet totalement biaisées.

Par exemple, l'arrêt et le tunnel de métro Constitution avaient été estimés dans le contrat de gestion à 106.800.000 euros. En Commission de l'infrastructure du 27 avril, vous aviez déclaré qu'il fallait réajuster ce montant de trois millions d'euros, soit un chiffre de 110 millions d'euros. L'étude citerait pourtant un montant 220 millions d'euros, soit le double. C'est évidemment inquiétant, d'autant plus que l'étude indiquerait que 300 millions d'euros manquent annuellement pour les années 2016 à 2019, soit un total de 1,2 milliard d'euros.

En outre, le 10 juin, la presse a indiqué que le scénario privilégié n'était plus celui de l'automatisation rapide et complète des lignes 1 et 5 - c'est-à-dire des lignes anciennes -, mais celui d'une nouvelle signalisation, puis d'un contrôle automatique ou semi-automatique, en passant à un rythme de deux minutes, puis d'une minute trente. Puisqu'il semble y avoir une augmentation exhaustive du coût de programmation et d'automatisation des lignes, ce report de calendrier est-il lié à cette étude, au manque de financement, ainsi qu'aux problèmes budgétaires ?

J'en arrive à mes questions, non sans avoir préalablement cité un exemple encore pire : la reconfiguration de la station Albert. Le projet avait été évalué à 7 millions d'euros dans le contrat de gestion. Le 27 avril dernier, en Commission de l'infrastructure, vous avez annoncé, sauf erreur de ma part, que ce montant passerait à 66 millions d'euros. Or, l'étude cite un montant de 87 millions d'euros, soit douze fois le montant initialement prévu ou, si vous préférez, une augmentation hallucinante de quelque 1.000% !

Votre gouvernement a passé des marchés publics. J'ignore dans quelle mesure ceux-ci vous engagent déjà et si vous pouvez éventuellement vous en dédire sans importantes indemnités.

verklaarde u dat het in werkelijkheid om 110 miljoen euro gaat. In de studie wordt echter een bedrag van 220 miljoen euro vermeld. Dat is uiteraard onrustwekkend, des te meer daar uit de studie blijkt dat er van 2016 tot 2019 jaarlijks ongeveer 300 miljoen euro meer nodig zal zijn dan aanvankelijk geschat, of in totaal 1,2 miljard euro.

Bovendien berichtte de pers op 10 juni dat de voorkeur niet langer uitgaat naar de snelle en volledige automatisering van metrolijnen 1 en 5, maar naar nieuwe bewegwijzering en vervolgens automatische of semiautomatische controle van de metro. Heeft dat uitstel te maken met de studie, het tekort aan financiering en de budgettaire problemen?

Ook het huidige premetrostation Albert zal moeten worden aangepast. Aanvankelijk werd gezegd dat dat 7 miljoen euro zou kosten. Op 27 april 2015 verklaarde u in de commissie Infrastructuur dat het in werkelijkheid om 66 miljoen zou gaan. In de studie wordt echter een schatting van 87 miljoen euro gemaakt. Dat is veel meer dan aanvankelijk gepland.

Uw regering heeft openbare aanbestedingen toegekend. In welke mate bent u daar reeds door gebonden? Kunt u er zich nog aan onttrekken zonder schadevergoedingen te moeten betalen?

Welke mogelijkheden worden er door de werkgroep overwogen voor het financieren van de investeringen? Bent u van plan bepaalde investeringsprogramma's op te geven? Welke? Zo nee, waarom?

Wordt de aangekondigde termijn voor de ingebruikname van de nieuwe metrolijn nageleefd? Hoe moet dat dan? Als de deadline niet wordt gehaald, hoeveel vertraging zal het project dan oplopen?

Welke opties liggen er op tafel om alle investeringsprogramma's van de MIVB te financieren? Hebt u alternatieve oplossingen? Voor welke infrastructuurprojecten was het budget te laag geraamde?

Zal het budget van de gewestelijke dotatie van de MIVB voor het jaar 2016 door dit 'metrogate' worden beïnvloed?

Eu égard aux importants besoins de financement relevés dans l'étude, quelles sont les pistes retenues par le groupe de travail pour financer les investissements ? Envisagez-vous d'abandonner certains programmes d'investissement ? Dans l'affirmative, lesquels ? Dans la négative, pourquoi ? Quelles sont vos motivations à cet égard ?

Le délai que vous avez annoncé pour la mise en service du métro nord et sud sera-t-il respecté ? Dans l'affirmative, comment ? Dans la négative, pourquoi et quelle est votre estimation du retard ?

Quelles sont les pistes sur la table afin de financer l'ensemble des programmes d'investissement de la STIB ? Avez-vous des solutions alternatives à proposer ? Pouvez-vous évoquer, pour chaque projet d'infrastructure, ceux faisant l'objet d'une actualisation budgétaire à la hausse ? Pouvez-vous détailler votre réponse en justifiant ces augmentations ?

Enfin, le budget de la dotation régionale de la STIB pour l'année 2016 subira-t-il les effets de ce "métrogate" ?

*(Applaudissements sur les bancs du MR)*

**M. le président.**- La parole est à Mme Delforge pour son interpellation jointe.

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- "Quand le sage désigne la lune, l'idiot regarde le doigt." Il serait donc regrettable que nous nous limitions à la forme. Regardons la lune, à savoir ce que dit cette étude. L'information ne réside pas dans le fait que des gens l'ont obtenue, mais bien dans ce qu'elle nous apprend.

Je n'ai pas consulté ledit rapport, mais j'ai des yeux pour lire la presse et des oreilles pour entendre. Et j'ai appris que les surcoûts pouvaient être évalués à 3 milliards d'euros.

"Huit ans suffisent amplement pour construire les extensions du métro. Un partenariat public-privé doit permettre de trouver les financements nécessaires pour étendre le métro de la gare du Nord vers Neder-over-Heembeek et de la gare du Midi vers Uccle", disiez-vous le 1er avril 2009, M. le ministre. Ce fut un beau poisson d'avril !

*(Applaus bij de MR)*

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

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).**- *Laten we het hebben over de inhoud van de studie, want daar gaat het om.*

*Ik heb het rapport zelf ik niet gelezen, maar uit wat ik hoor en lees in de pers, maak ik op dat de investeringen 3 miljard euro duurder zouden zijn dan aanvankelijk gepland.*

*Op 1 april 2009 stelde u dat een termijn van acht jaar ruimschoots zou volstaan is om de nieuwe metrolijn aan te leggen van Neder-Over-Heembeek naar Ukkel. Een publiek-private samenwerking (PPS) zou de nodige financiering opleveren. Dat is ondertussen een aprilgrap gebleken!*

*(Opmerkingen van de heer Smet)*

*Deze studie bevestigt mijn ergste vrees, namelijk*

*(Remarques de M. Smet)*

La présente étude confirme mes pires craintes, à savoir que ce chantier pharaonique et cette obsession du souterrain - la "métrovision" décriée aussi par d'autres acteurs de la société civile - nous laissent avec un gouffre financier creusé au détriment du reste du réseau. Naïvement, je pensais que les problèmes se poseraient une fois donné le premier coup de pioche, et pas avant même la finalisation du projet.

J'ai entendu dire que pour la réalisation de l'extension du métro nord, on aurait sciemment exclu des calculs une giration à hauteur de Bordet, qui coûterait une centaine de millions d'euros, ainsi que d'autres dépenses. Pour réaliser un tel projet - une promesse électorale du Parti socialiste que Mme Onkelinx veut concrétiser coûte que coûte, et c'est bien ce "coûte que coûte" qui m'inquiète -, les surcoûts prévus seront si difficiles à assumer que de nombreux autres projets risquent d'être abandonnés.

Il se dit déjà que l'abandon du tunnel Meiser, que j'avais naïvement pris pour un retour au raisonnable et pour l'adhésion du gouvernement à la conclusion de nombreux experts, n'est autre que le premier des projets abandonnés pour pouvoir financer ce fameux métro.

J'entends également que l'automatisation des lignes ne se fera pas. C'est gênant, puisque c'est finalement aujourd'hui qu'il faudrait commander les nouvelles rames de métro. Elles n'arriveraient que dans une dizaine d'années et rouleraient sur notre réseau jusqu'en 2065. Si nous ne faisons pas ce choix de l'automatisation aujourd'hui, nous ne le ferons plus avant 2065.

Or, dans Le Soir de ce week-end, un article entier était consacré à la mobilité. On pouvait y lire que c'était la fin des grands projets et qu'il fallait valoriser l'existant. Pourtant, entre automatiser, étendre et valoriser l'existant, c'est peut-être l'automatisation des lignes existantes qui permettrait une augmentation de la capacité.

Parmi les grands projets, évoquons le fameux tunnel Constitution. Là encore, est-il inéluctable ? N'y a-t-il pas moyen de travailler en surface, comme certains experts l'ont proposé ?

En matière de financement, compte tenu du fait que

*dat de metrowerken een financiële kater zullen veroorzaken en dat de rest van het Brusselse openbaar vervoer daaronder zal lijden.*

*Een aantal kosten zou doelbewust uit de berekeningen zijn weggelaten. Dit project zal zoveel meer kosten dan aanvankelijk gepland, dat heel wat andere projecten mogelijk moeten worden geschrapt.*

*In feite worden er al infrastructuurwerken geschrapt om de nieuwe metrolijn te kunnen betalen, want de Meisertunnel komt er niet. Ik was zo naïef om te geloven dat de regering dat project om andere redenen had opgegeven.*

*Ik begrijp ook dat de metrolijnen niet zullen worden geautomatiseerd. Dat is vervelend, want we moeten eigenlijk nu nieuwe metrostellen bestellen, die over tien jaar op ons net beginnen te rijden en dat tot 2065 blijven doen. Als we nu niet automatiseren, stellen we die operatie dus uit tot 2065.*

*In Le Soir werd dit weekend gepleit voor een opwaardering van het huidige openbaar vervoer. Door de metro te automatiseren kunnen we de capaciteit het best verbeteren.*

*Moet het project rond de Grondwettunnel absoluut worden uitgevoerd? Is een bovengrondse oplossing mogelijk, zoals bepaalde deskundigen voorstelden?*

*Wat de financiering betreft, heb ik vernomen dat geen enkele privéspelear bereid is om mee te doen aan een publiek-private samenwerking. Het verwachte aantal passagiers zou niet groot genoeg zijn om de nieuwe metrolijn rendabel te maken.*

*Het Atelier de recherche et d'action urbaines (ARAU) zet in een tegenonderzoek van enkele jaren geleden het volledige proces dat leidde tot de conclusie over de bouw van de nieuwe metrolijn op losse schroeven. ARAU had het zelfs over een studie die bedoeld is om de overheid naar de mond te praten, omdat het steeds hetzelfde studiebureau is dat over de volgende aanbesteding beslist. Dat is opmerkelijk en ik interpelleerde tijdens de vorige regeerperiode uw voorganger al over dat probleem.*

*Ik begrijp ook dat er niet langer zekerheid is over*

vous avez admis, lors de mon interpellation du 28 septembre, que l'on ne savait pas comment financer le métro nord, j'ai entendu qu'aucun acteur privé n'était prêt à fonctionner dans le cadre d'un partenariat public-privé. Le potentiel de voyageurs ne serait en effet pas suffisant pour assurer une rentabilité.

Cela nous renvoie à une contre-étude de l'Atelier de recherche et d'action urbaines (ARAU) datant d'il y a quelques années. Elle remet en cause tout le processus qui a conduit à la conclusion selon laquelle il fallait construire le métro nord. L'ARAU parlait même d'étude de complaisance et on peut le comprendre, puisque c'est le même bureau d'études qui, à chaque étape, décide s'il aura le marché suivant. Je trouve cela particulier et j'avais d'ailleurs interpellé votre collègue sous la législature précédente à ce sujet.

J'entends également que les financements de Beliris ne sont plus du tout assurés pour le montage prévu par le gouvernement. Je voudrais en savoir davantage à ce sujet.

Finalement, j'entends que l'on risque fort de se retrouver avec un chantier pharaonique que l'on n'arrivera pas à financer et qui impliquera l'abandon de tous les autres projets de la STIB ou, en tout cas, de nombreux projets importants. L'on se retrouverait ainsi avec un réseau express régional (RER) bis : une sorte d'arlésienne, un programme annonciateur de lendemains qui chantent.

Pourtant, des solutions existent. Elles existent tant et si bien que le même article du Soir rapporte les propos d'un Français que l'on ne peut pas soupçonner d'ingérence dans les affaires bruxelloises : "Moins on a d'argent, plus il faut être intelligent." Je vous y invite, M. le ministre. "C'est à partir de la contradiction que l'on invente." Parlant du réseau ferroviaire urbain, largement sous-utilisé aujourd'hui : "Il doit entrer à part entière dans l'offre régionale. Aujourd'hui, à l'heure de pointe, il est une fois sur deux plus performant que les transports en commun classiques."

M. le ministre, je voudrais vous entendre sur plusieurs points. Tout d'abord, je souhaite que la fameuse étude nous soit transmise, puisqu'il s'agit à présent d'un secret de polichinelle. Nous devons en prendre connaissance et tenir une commission spéciale qui nous permettra d'évaluer la situation,

*de financiering door Beliris. Kunt u daar meer over vertellen?*

*Het risico bestaat met andere woorden dat we met een gigantisch metroproject worden opgescheept waar geen geld voor is en waarvoor bijna alle andere plannen van de MIVB moeten worden afgevoerd. De nieuwe metro dreigt bovendien even lang aan te slepen als het GEN.*

*Er bestaan nochtans oplossingen. Het gewestelijke spoornet, bijvoorbeeld, dat sterk onderbenut blijft, maar tijdens de piekuren de helft van de tijd beter presteert dan het klassieke openbaar vervoer.*

*Kunt u ons de studie bezorgen, zodat we ze in een speciale commissie kunnen bespreken? We willen kunnen begrijpen hoe het zo fout kon lopen met de berekening van de kosten. Mijn eerste indruk is in elk geval dat er studies werden besteld die moesten bewijzen wat de overheid wilde bewijzen, zonder rekening te houden met de realiteit.*

*Voor welke projecten zijn de meerkosten het grootst? We eisen een opschatting van de huidige projecten, in het bijzonder van de nieuwe metrolijn, tot we een duidelijk beeld van de kostprijs hebben.*

*Is het openbreken van het Liedtsplein of het Colignonplein gedurende een aantal jaren in de kostenberekening opgenomen? Zijn alle te verwachten kosten opgenomen in het overzicht dat we kregen?*

*Ik denk dat we in de eerste plaats het huidige openbaar vervoer moeten opwaarderen om snel werk te maken van een oplossing voor het mobiliteitsprobleem. We kunnen geen twintig jaar wachten.*

*Het Brussels expresnet (BEN) kan een oplossing bieden. Het voorstadsnet dat de NMBS wil ontwikkelen, lijkt wel een grap.*

*Moeten we echt investeren in nieuwe infrastructuur? Kunnen we niet beter uitzoeken hoe we het treinnetwerk in Brussel beter kunnen gebruiken? De kans is groot dat de NMBS het opnieuw laat afweten, want ze moet besparen. Kunnen we dan niet beter aan de MIVB vragen om treinen in te zetten in plaats van metrostellen? Kan het geld van Beliris niet gebruikt worden voor een*

mais aussi de comprendre comment on a pu en arriver à une telle sous-évaluation des coûts. Ma première impression est que l'on s'est payé notre tête en nous vendant, en échange d'argent public, des études destinées à prouver ce que l'on avait envie de prouver, sans le moindre égard pour la réalité des faits.

Il me paraît légitime de demander la liste des projets concernés par ces surcoûts. Quels sont ceux qui pèsent le plus lourd ? Aussi longtemps que nous n'aurons pas une vision correcte des coûts, nous demandons un moratoire sur les projets actuels, et en particulier celui de l'extension du métro nord.

L'ouverture de la place Liedts ou de la place Colignon, par exemple, nécessitera l'évacuation des terres de chantiers qui dureront plusieurs années. Est-ce prévu dans les coûts ? Les conséquences prévisibles de ces chantiers font-elles partie intégrante des coûts qui nous ont été présentés ?

Enfin, je pense que nous devons effectivement valoriser l'existant et résoudre d'urgence cette situation. La mobilité n'est pas une problématique qui peut attendre. Ce n'est pas pour dans dix ou vingt ans, c'est pour aujourd'hui !

Les solutions existent comme - et vous savez à quel point Ecolo l'a porté - le projet de réseau express bruxellois (REB). Aujourd'hui, on a un embryon de réseau S proposé par la SNCB. C'est, comment le dire autrement, une vaste blague !

Devons-nous réellement financer de nouvelles infrastructures ou devons-nous nous demander comment nous pourrions faire rouler des trains à Bruxelles ? Si la SNCB continue à renâcler - ce qui risque de se produire, vu les coupes budgétaires dont elle est l'objet -, ne doit-on pas envisager que la STIB fasse rouler des trains plutôt que des métros ? Ne peut-on pas imaginer que l'argent de Beliris serve à mettre la SNCB sous contrat pour qu'elle fasse rouler des trains à Bruxelles ?

Voilà déjà quelques pistes, il faut aujourd'hui être créatif pour repenser la mobilité. D'autres villes l'ont fait, pourquoi pas nous ?

Je pense également qu'avec l'argent que nous sommes en train d'engloutir dans des projets lourds, nous pourrions faire beaucoup plus en investissant dans des projets légers. On pourrait prôner la

*contract met de NMBS om in Brussel treinen te laten rijden?*

*Het zijn maar enkele ideeën. Als het in andere steden kan, moet het ook mogelijk zijn in Brussel.*

*In plaats van al het geld in enkele grote projecten te investeren, zouden we veel meer kunnen doen met kleinere projecten. We zouden bijvoorbeeld kunnen investeren in een netwerk van voorstadstreinen die alle uithoeken van het gewest vlot bereikbaar maken.*

*We willen geen nieuw GEN-scenario. Wij willen weten hoe het tot deze situatie is kunnen komen. Onze voorstellen zijn het bestuderen waard.*

*(Applaus bij Ecolo en Groen)*

"cityvision", se pencher sur des lignes à haut niveau de service qui assureraient un maillage du territoire. On pourrait réfléchir à ce qu'on appelle le métro léger, plutôt que d'investir dans des infrastructures lourdes.

M. le ministre, on ne veut pas d'un RER bis ! On veut des explications ! On veut comprendre comment la situation actuelle a pu se produire. Nous vous proposons toute une série de pistes qui, elles, mériteraient peut-être des études sérieuses.

*(Applaudissements sur les bancs d'Ecolo et de Groen)*

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

**M. Marc Loewenstein (FDF).**- De nombreux projets de développement des infrastructures de la STIB ont été annoncés, comme les travaux de signalisation, l'automatisation, les travaux au tunnel Constitution, la mise en métro de l'axe Albert-Nord, la prolongation du métro vers le nord et j'en passe.

Si la question du financement de ces projets a toujours été centrale, le rapport d'audit déjà évoqué par les interpellants précédents contrarierait ces ambitions en précisant que les projets d'investissement de la STIB pour l'horizon 2025 s'élèveraient à 6 milliards d'euros au lieu des 4,4 milliards repris initialement dans le contrat de gestion 2013-2017.

Les nombreux projets annoncés par le gouvernement nécessitent des moyens financiers considérables qui, au regard de l'état des finances régionales, de la structure du budget, de sa capacité annuelle d'investissement et de cette nouvelle donnée que constitue le rapport d'audit, impliquent immanquablement des arbitrages et des priorités.

Parmi les projets majeurs à arbitrer, voici ceux qui nous inquiètent plus particulièrement.

D'abord, la conversion en métro du tram entre la place Albert et la station Gare du Nord, dont la déclaration de politique régionale annonce l'accélération, avec un tunnel et une station Constitution, une reconfiguration de la station Albert, etc.

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

**De heer Marc Loewenstein (FDF) (in het Frans).**- Er werden tal van ontwikkelingsprojecten voor de infrastructuur van de MIVB aangekondigd. Er rezen al langer twijfels over de financiering van die projecten. Nu lijken de ambities van de regering ernstig te worden gehypothekeerd door de resultaten van de voornoemde studie: de kostprijs van de investeringen van de MIVB zou tegen 2025 oplopen tot 6 miljard euro in plaats van de 4,4 miljard waarvan sprake in de beheerovereenkomst voor 2013-2017.

*Heel wat projecten die door de regering werden aangekondigd, vergen aanzienlijke financiële middelen, en er moeten dan ook prioriteiten worden bepaald.*

*De belangrijkste projecten waarover we een beslissing moeten nemen, zijn de snellere omvorming van de premetro tussen het Albertplein en het station Brussel-Noord tot een volwaardige metro. Er komt een metrostation Grondwet en een metrotunnel met dezelfde naam. Ik verwys ook naar de renovatie van het station Albert, de modernisering van metrolijnen 1 en 5 en de uitbreiding van de metro naar Schaarbeek en Evere.*

*De meeste partijen hadden zich overigens uitgesproken om het geld van Beliris dat voor mobiliteit en infrastructuurwerken is bestemd, toe te spitsen op een paar grote projecten. In het regeerakkoord lijkt de meerderheid er de voorkeur*

Ensuite, dans le cadre du projet Pulsar, la modernisation des lignes 1 et 5, dont le marché de réalisation des travaux de signalisation a été approuvé par les organes de gestion de la STIB en date du 16 décembre 2014.

Enfin, l'extension du métro vers le nord, vers les communes de Schaerbeek et d'Evere.

Par ailleurs, en marge du budget régional, la grande majorité des partis politiques s'étaient prononcés en faveur d'une concentration des moyens financiers dans les mains de Beliris pour ce qui concerne la mobilité et les travaux d'infrastructure liés aux transports publics. En ce sens, les choix opérés dans l'accord de majorité tendaient plutôt à réorienter et à limiter le financement des petits projets, qui sont de nature à renforcer une image de saupoudrage, au profit d'investissements plus conséquents dans la mobilité.

Or, aujourd'hui, force est de constater que le ministre fédéral en charge de Beliris, dont le parti a défendu cette vision de concentration des moyens Beliris sur les grands projets liés à la mobilité, ne suit pas cette logique, et ce, non seulement au mépris de ses engagements électoraux, mais aussi au détriment de la demande sans cesse croissante des Bruxellois en faveur d'une meilleure mobilité.

M. De Wolf, je comprends pourquoi vous avez omis de citer Beliris dans votre intervention.

**M. Vincent De Wolf (MR).**- Selon mes informations, l'effort a été consenti et oscillerait entre 35 et 50 millions d'euros.

**M. Marc Loewenstein (FDF).**- Nous entendrons le ministre sur ce point.

**M. Vincent De Wolf (MR).**- La volonté du gouvernement fédéral de soutenir la mobilité en Région bruxelloise par le biais de Beliris est bien réelle.

**M. Marc Loewenstein (FDF).**- Nous verrons si les annonces sont suivies d'effets.

Quand pourrez-vous nous communiquer ce rapport

*aan te geven om de financiering van kleine projecten te beperken ten voordele van grotere investeringen in mobiliteit.*

*Vandaag stellen we echter vast dat de federale minister die bevoegd is voor Beliris, die logica niet volgt en zo niet alleen de verkiezingsbeloften niet nakomt, maar ook de steeds luider klinkende vraag van de Brusselaars naar een oplossing voor het mobiliteitsprobleem naast zich neerlegt.*

*Mijnheer De Wolf, ik begrijp waarom u het niet over Beliris hebt gehad.*

**De heer Vincent De Wolf (MR) (in het Frans).**-  
*Volgens mijn informatie werden de middelen toegekend. Het gaat om een bedrag van 35 à 50 miljoen euro.*

**De heer Marc Loewenstein (FDF) (in het Frans).**-  
*We zullen zien wat minister Smet daarover te zeggen heeft.*

**De heer Vincent De Wolf (MR) (in het Frans).**-  
*De federale regering is duidelijk bereid om geld van Beliris te investeren in een oplossing voor het Brusselse mobiliteitsprobleem.*

**De heer Marc Loewenstein (FDF) (in het Frans).**-  
*Wanneer kunnen we het auditverslag inkijken? Kunt u er al een aantal elementen uit toelichten?*

d'audit, qui a également été évoqué par mes collègues ? Pouvez-vous déjà nous en donner quelques éléments ?

Au niveau financier, quelle planification a-t-elle été définie par le gouvernement et la STIB ? Quels sont les montants mobilisables et via quelles enveloppes ? Qu'en est-il, plus particulièrement, de l'état d'avancement de cette négociation sur l'avenant à l'accord de coopération Beliris ? Où en sont les contacts et la concertation avec le niveau fédéral ?

Doit-on poursuivre les travaux lancés ou se limiter à l'indispensable ? Dans ce corset budgétaire qui est le nôtre, quels seront les chantiers épargnés ou abandonnés ?

Quels sont les projets prioritaires du gouvernement ? Si ces priorités ne sont pas encore définies, quand le seront-elles ? Qu'en est-il de la modernisation des lignes 1 et 5, dont la signalisation obsolète doit être renouvelée ? Par ailleurs, quelles pistes dégagez-vous en vue d'augmenter la fréquence de ces lignes : automatisation complète, automatisation partielle ?

Qu'en est-il de la conversion en métro du tram entre les arrêts Albert et Gare du Nord ? Est-elle toujours à l'agenda ? Selon quelles modalités ? Pourriez-vous préciser les coûts d'investissement pour ces dossiers ?

(Applaudissements sur les bancs des FDF)

**M. le président.**- La parole est à M. De Lille pour son interpellation jointe.

**M. Bruno De Lille (Groen) (en néerlandais).**- Selon un rapport de PwC qui n'est pas encore en notre possession, les investissements structurels de la STIB jusque 2025 atteindraient 6 à 7 milliards d'euros.

Or, le contrat de gestion du gouvernement bruxellois conclu avec la STIB prévoit les mêmes projets, mais en estime les coûts à 4,4 milliards d'euros.

Rappelons que le budget total de la Région s'élève à environ 4 milliards d'euros et que nous traînons près de 3 milliards de dettes.

Kunt u de financiële planning van de regering en de MIVB toelichten? Welke bedragen kunnen worden ingezet en waar komt het geld vandaan? Hoe staat het met de onderhandeling over het aanhangsel bij het samenwerkingsakkoord over Beliris? Hoe verlopen de contacten en het overleg met de federale overheid?

Moeten de aangevatté werkzaamheden worden voortgezet, of dienen we ons te beperken tot het strikt noodzakelijke? Welke projecten worden uitgevoerd en welke opgegeven?

Aan welke projecten geeft de regering de voorkeur? Indien die nog niet zijn vastgesteld, wanneer gebeurt dat dan? Hoe staat het met de modernisering van metrolijnen 1 en 5, waarvan de verouderde bewegwijzering moet worden vervangen? Hoe wilt u de frequentie van die lijnen verhogen? Komt er een volledige of gedeeltelijke automatisering?

Hoe staat het met de omvorming tot metro van de premetro tussen haltes Albert en Noordstation? Staat die nog op de agenda? Volgens welke randvoorwaarden? Hoeveel bedragen de investeringskosten voor die dossiers?

(Applaus bij het FDF)

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

**De heer Bruno De Lille (Groen).**- Volgens een uitgelekt rapport van PwC zouden de geplande structuurinvesteringen van de MIVB tot 2025 oplopen tot 6 miljard euro en volgens sommige geruchten zelfs tot 7 miljard euro. Het zijn geruchten en krantenberichten, want het rapport zelf hebben wij nog niet te zien gekregen.

Het beheerscontract van de Brusselse regering met de MIVB bevat dezelfde projecten, maar raamt de kosten op 4,4 miljard euro. Er zou dus een tekort zijn van meer dan 1,5 en misschien zelfs 2,5 miljard euro.

In beide gevallen gaat het niet over een rekenfoutje

*Le gouvernement précédent n'a approuvé le contrat de gestion de la STIB qu'une fois des précisions obtenues sur le financement des projets proposés. J'aimerais rappeler que le ministre du Budget a affirmé que ce gouvernement n'approuverait rien sans disposer d'une estimation précise des coûts et du financement, une attitude de bon père de famille soutenue à l'époque par l'ensemble du gouvernement. Cette méthode a donc été appliquée. Or, il semble aujourd'hui que les montants à avancer par Beliris posent problème.*

*Comme de très nombreux Bruxellois, je me sens dupé. Je veux que le ministre remette cette étude de PwC à tous les députés. Je veux avoir un aperçu des coûts d'infrastructure tels que mentionnés dans le contrat de gestion et tels qu'estimés par PwC.*

*En outre, j'aimerais savoir pourquoi ces coûts sont soudainement aussi élevés. Je ne puis croire que la STIB se soit trompée à ce point, car ce n'est pas la première fois que la société installe une ligne de métro ou exécute de gros travaux souterrains.*

*Je demande qu'on recherche d'urgence les causes et les responsabilités concernant ces informations erronées soumises au gouvernement bruxellois. Je me joins à la demande de Mme Delforge de convoquer une commission spéciale à ce sujet.*

*Comment le gouvernement va-t-il appréhender cette question ? Quelles pistes le ministre a-t-il déjà étudiées pour éviter un dérapage budgétaire, tout en assurant la réalisation de ces travaux infrastructure absolument nécessaires ? Le gouvernement doit chercher des moyens supplémentaires ou effectuer des choix.*

*Un partenariat public-privé (PPP) semble la seule solution de financement plus ou moins réaliste. Or, l'Europe ne veut plus que le secteur privé avance des fonds sur la base de promesses de subsides. Il ne resterait donc plus qu'à privatiser une partie du réseau de la STIB. C'est une option totalement inacceptable pour Groen. J'espère que ce gouvernement n'entrera pas dans l'histoire comme celui qui a privatisé la STIB.*

*Par ailleurs, on pourrait envisager d'opérer des choix dans le plan d'investissement de la STIB. Si cette solution est retenue, Groen souhaiterait connaître ces choix, le parlement ayant son mot à dire à cet égard.*

of een lichtjes verkeerde inschatting van een aantal kosten, maar over een enorm bedrag extra. Herinneren wij er nog eens aan dat het totale budget van het gewest ongeveer 4 miljard euro bedraagt en dat wij nog altijd bijna 3 miljard schulden hebben.

De vorige regering heeft het beheercontract van de MIVB pas goedgekeurd toen er zicht was op financiering van de voorgestelde projecten. Graag herinner ik aan de woorden van de minister van Begroting die zei dat deze regering niets goedkeurt zonder duidelijke kostenraming en financiering. De hele regering stond achter deze houding van een goede huisvader. Er kwam een raming en er werd bepaald waar het geld vandaan zou komen. Beliris speelde daarin inderdaad een belangrijke rol. Nu blijkt er een probleem te zijn met de bedragen die van Beliris moeten komen, maar dat is vandaag niet de discussie.

Persartikels en geruchten suggereren dat volgens een studie van PwC de raming niet klopt. Om eerlijk te zijn, ik voel mij samen met heel veel Brusselaars bedrogen. Allereerst wil ik nu transparantie. Ik wil van de minister de studie van PwC krijgen en ik wil dat hij die aan het hele parlement bezorgt. Ik wil een overzicht krijgen van de infrastructuurkosten die zijn opgenomen in het beheercontract en van de infrastructuurkosten volgens de raming van PwC.

Bovendien wil ik graag weten waarom die kosten vandaag plots zo veel hoger liggen. Heeft de toenmalig bevoegde minister ons foute cijfers voorgeschoteld of werd ze zelf verkeerd geïnformeerd? Hoe komt het dat de MIVB, die de meeste ramingen heeft gemaakt, zich zo ongelooflijk vergist heeft? Dat is niet logisch. De Brusselse vervoersmaatschappij weet hoeveel een vertrammung kost. Er zijn intussen voorbeelden genoeg van metroautomatiseringsprojecten om ook die kosten goed te kunnen inschatten. Het is niet de eerste keer dat de maatschappij een metrolijn aanlegt of grote ondergrondse werken uitvoert. Denken we maar aan de spoorwerken die er momenteel in de buurt van Schuman bezig zijn. Er is uiteraard altijd wat marge bij een kostenraming. Een stijging van 4 naar 6 of meer miljard euro valt niet meer onder een foutenmarge, maar moet te wijten zijn aan foute informatie. Wie wist daarvan? Waarom heeft de NMBS die raming dan toch aan de vorige regering voorgelegd?

*Mme Grouwels se souviendra avoir déjà consacré des heures à la discussion du contrat de gestion avec la STIB. Si ce contrat doit subir de profondes adaptations, le parlement doit pouvoir en débattre.*

*Il ressort de l'étude de PwC que le projet de métro est horriblement cher. 1 kilomètre de métro coûterait ainsi 300 millions d'euros contre 100 millions d'euros selon la STIB. Nous devons donc nous interroger sur l'utilité de l'implanter à cet endroit.*

*Je sais que le métro est la solution miracle de Mme Ampe et de l'Open Vld et que Mme Onkelinx en a fait une promesse électorale du PS, mais il coûte cher. Ne ferions-nous pas mieux de vérifier si ce montant ne peut pas être utilisé pour augmenter sensiblement l'offre de transports publics à Bruxelles et la rendre beaucoup plus efficace ? C'est une question à se poser au vu de ces nouvelles informations.*

*En tout cas, nous devons connaître la facture avant le premier coup de pelle, car au bout du compte, ce sont les Bruxellois qui la paieront.*

*En outre, Groen ne peut accepter que des travaux de rénovation et d'investissements dans le reste des transports publics soient sacrifiés pour quelques kilomètres de métro qui ne seront mis en service qu'à partir de 2025.*

*Groen est créatif et veut des solutions adaptées aux Bruxellois. Mme Delforge vient d'en citer quelques-unes. En effet, il est possible d'améliorer rapidement l'offre de transports en commun. Ainsi, la ligne S commence à prendre forme. Il est donc temps d'en finir avec le fatalisme quant à sa mise en service et que la Région demande au pouvoir fédéral des trains et une capacité supplémentaires. Pas en 2018, pas en 2025, mais maintenant.*

*Le réseau express bruxellois est une deuxième possibilité. Les voies existent et sont jalonnées d'un très grand nombre de gares. Or, peu de trains y circulent. Cette situation peut changer rapidement moyennant une volonté politique.*

*Et n'oublions pas le métrobus qui multipliera par trois la capacité du réseau de métro vers Schaerbeek dans les cinq ans à venir avec des bus qui rouleront entièrement en site propre et à une cadence élevée. C'est moins cher et accessible aux*

Ik vraag dat er dringend uitgezocht wordt waarom de informatie die aan de Brusselse regering werd voorgelegd, zo verkeerd was en wie er daarvoor verantwoordelijk is. Ik sluit me aan bij de vraag van mevrouw Delforge. Ik denk dat het nodig is dat er een speciale commissie wordt ingericht, want dit kan niet zomaar passeren.

Wat gaat er nu gebeuren? Hoe zal de regering het probleem aanpakken? Welke denksporen heeft de minister al onderzocht om te vermijden dat de situatie budgetair ontspoort? Hoe zal hij ervoor zorgen dat de broodnodige infrastructuurwerken er toch komen? Natuurlijk zijn er geen mirakeloplossingen. Er zijn twee opties: de regering zoekt extra geld of maakt keuzes. Het zou me verbazen als u erin zou slagen om extra geld te vinden, want het was al schrapen om de 4 miljard euro bij elkaar te krijgen.

De enige alternatieve en min of meer realistische manier om financiering te vinden is via een publiek-private samenwerking (PPS). We weten ondertussen dat Europa niet meer wil dat de privésector geld voorschiet op basis van subsidiebeloften, de truc die Vlaanderen heel lang heeft toegepast, en daarom vraagt om de bedragen meteen op te nemen in de begroting. Dat is geen echte optie. Een andere PPS-manier is het privatiseren van een stuk van het MIVB-net. Het mag duidelijk zijn dat dat voor Groen geen optie is en absoluut onaanvaardbaar is. Ik hoop dat deze regering waarin de socialisten het toch nog altijd voor het zeggen hebben, niet de geschiedenis ingaat als de regering die de MIVB heeft geprivatiseerd.

Een andere optie is dat men keuzes maakt in het investeringsplan van de MIVB. Groen wil graag weten welke dat zijn. Het parlement heeft het recht om die keuzes mee te maken. Het beheercontract met de MIVB is het onderwerp van heel veel vergaderingen in dit parlement geweest. Mevrouw Grouwels zal zich dat nog wel herinneren. Ze heeft hier uren geslepen om over het beheercontract te praten. Als dat contract drastisch aangepast moet worden, moet het parlement daar opnieuw over kunnen discussiëren.

Ik houd eerlijk gezegd van grote dromen voor Brussel, maar niet van luchtkastelen. Gezien de bedragen kunnen wij gerust over kastelen en zelfs over paleizen spreken. Ik ben een realist en een

*communes pour lesquels une desserte de métro s'apparente à une chimère. Le métrobus n'est pas une solution pour une petite partie du territoire bruxellois qui se fera encore attendre dix ans, mais une solution à très court terme pour toute la Région.*

*Ces solutions doivent être à nouveau débattues, puisque la discussion fondamentale sur les transports en commun ne peut plus être reportée. M. le ministre, j'espère recevoir une réponse rapide à mes questions et remarques et attends avec impatience l'étude de PwC. J'espère que le parlement donnera suite à ma demande de convoquer une commission spéciale. Le thème et l'ampleur des problèmes le méritent absolument.*  
*(Applaudissements sur les bancs de Groen et d'Ecolo)*

goede huisvader. Ook ik zou graag een groot huis in het centrum van Brussel hebben met een gigantische tuin. Ik heb gezocht, maar het blijkt dat ik dit niet kan betalen. Dus heb ik andere oplossingen gezocht.

Uit de studie van PwC blijkt intussen dat de metro volgens de huidige plannen ontzettend duur is. Blijkbaar klopt de redenering niet meer dat er genoeg mensen gebruik van zouden maken en dat wij de verhouding tussen de kosten en de baten in evenwicht zouden kunnen houden. Als de MIVB zegt dat 1 kilometer metro 100 miljoen euro kost, maar dat het volgens PwC 300 miljoen euro zal zijn, dan moeten wij ons als goede huisvaders gedragen en ons afvragen of metro op die plaats verantwoord is.

Ik weet dat de metro de mirakeloplossing is van mevrouw Ampe en van de Open Vld, en ik weet dat mevrouw Onkelinx er een verkiezingsbelofte van de PS van heeft gemaakt, maar het realiseren ervan is niet gratis. Ik wil mij verantwoordelijk gedragen en bekijken of we met hetzelfde bedrag het aanbod van het openbaar vervoer in Brussel niet substantieel en veel efficiënter kunnen verhogen. Die discussie moeten we voeren. Zeker nu de informatie waarover we beschikken fundamenteel veranderd is.

In elk geval moeten wij aan de noodrem trekken. Voor de eerste spade de grond in gaat, moet het financiële plaatje helemaal rond zijn om te vermijden dat wij de Brusselaars in een financieel avontuur storten waarvan wij niet weten hoeveel het zal kosten en wat de uiteindelijke gevolgen ervan zullen zijn, want de rekening zal uiteindelijk bij de Brusselaars terechtkomen. Ik vraag dus een moratorium voor dit project tot u het parlement volledige klarheid hebt kunnen geven.

Bovendien kan het voor ons niet dat noodzakelijke investerings- en vernieuwingswerken in de rest van het openbaar vervoer zouden worden opgeofferd voor een paar kilometer metro die sowieso pas vanaf 2025 in gebruik worden genomen. Het zou verschrikkelijk zijn om tien jaar lang te moeten besparen op het huidige aanbod dat eigenlijk moet worden uitgebreid. Alleen maar om deze gouden metroplannen te betalen. Dat is voor ons een 'no pasarán'.

Groen is creatief en geeft oplossingen op maat van

de Brusselaars. Mevrouw Delforge heeft er zonet al enkele genoemd. Kunnen we niet snel en voor hetzelfde geld of goedkoper het openbaarvervoeraanbod drastisch verhogen? Er zijn een aantal quick wins. Er is de S-lijn die een concrete vorm begint aan te nemen en het is tijd dat het gewest zijn passieve en fatalistische houding over de invoering hiervan laat varen en aan de federale regering zegt dat wij extra treinen, extra capaciteit en een grote regelmaat willen. Niet in 2018, niet in 2025, maar nu.

Het Brussels expresnet is een tweede kans. De meeste sporen liggen er. Het aantal stations is ontstellend hoog. Alleen rijden er nauwelijks treinen. Daar kan snel verandering in komen als de politieke wil er is.

En dan is er de metrobus. Voor een stuk minder dan de prijs van de metro naar Schaarbeek kan men binnen de vijf jaar een verdrievoudiging van het metronet aanbieden met bussen die volledig in eigen bedding en aan een hoge frequentie rijden. Dat is goedkoper en ook geschikt voor de gemeenten die zelfs binnen tien jaar nog niet moeten dromen van een metrobediening. De metrobus is geen oplossing voor een klein stukje van het grondgebied waar de Brusselaars nog tien jaar moeten op wachten, maar het is een oplossing op heel korte termijn voor het hele gewest.

Die oplossingen moeten opnieuw op tafel worden gelegd nu de fundamentele discussie over het openbaar vervoer niet meer kan worden uitgesteld. Mijnheer de minister, ik heb genoeg vragen en opmerkingen. Ik hoop dat we er snel een antwoord op krijgen. Ik wacht met spanning op de studie van PwC. Ik hoop dat het parlement wil ingaan op de vraag om een speciale commissie bijeen te roepen. Het onderwerp en de omvang van de problemen verdienen dat absoluut.

*(Applaus bij Groen en Ecolo)*

#### *Discussion conjointe*

**M. le président.**- La parole est à M. Draps.

**M. Willem Draps (MR).**- Monsieur le ministre, vous ne pouvez pas nier qu'il existe un réel problème de financement pour concrétiser vos ambitions - que nous partageons - en matière d'extension du réseau de métro.

#### *Samengevoegde besprekking*

**De voorzitter.**- De heer Draps heeft het woord.

**De heer Willem Draps (MR) (in het Frans).**- *Het valt niet te ontkennen dat er een financieringsprobleem voor de verlenging van de metro is.*

Même si Beliris notifiait officiellement qu'il vous allouait 50 millions d'euros par an pendant 10 ans dans le but de financer le prolongement de la ligne de métro de la Gare du Nord vers les sept stations conduisant à Bordet, cela ne couvrirait pas la moitié de l'investissement nécessaire à la réalisation de cette extension.

Dans ces dossiers, l'opposition MR s'est toujours voulu constructive. Nous souscrivons pleinement à la priorité de réaliser au plus vite l'axe nord-sud du métro traversant notre Région d'Evere à Uccle, et ce, en trois phases successives telles que vous les avez esquissées.

La première phase correspondrait à la conversion en métro du tronçon existant entre Nord et Albert. La deuxième équivaudrait à la réalisation du tronçon Nord vers Bordet, pour laquelle Beliris a été sollicité. La troisième phase couvrirait l'extension de la ligne vers Uccle, vers le sud, selon un tracé qui reste encore à définir avec précision.

Il apparaît clairement aujourd'hui que vous ne disposez pas des moyens nécessaires pour financer notre ambition commune.

Soyons réalistes : quelles sont les alternatives de financement ? L'hypothèse d'un partenariat public-privé (PPP) a été évoquée, mais il est clair que la nature du projet n'est pas propice à conclure un tel contrat dans de bonnes conditions pour la STIB ou pour la Région.

Sans vouloir être de mauvais augure, soyons réalistes : le dossier que vous avez introduit auprès de la Banque européenne d'investissement (BEI) a peu de chances de convaincre, parce que la BEI vérifie toujours la conformité du projet à la planologie de la Région ou du pays concerné. Aujourd'hui, on semble perdre de vue la nécessité impérieuse de modifier le Plan régional d'affectation du sol (PRAS) préalablement à la construction du métro vers le nord et vers le sud. Il s'agit d'une étape indispensable à toute demande de permis d'urbanisme pour la réalisation de cet axe essentiel du métro.

Lors d'un récent exposé au Parlement européen, le vice-président de la BEI a insisté sur le fait qu'un dossier devait être non seulement convaincant d'un point de vue technique, mais également solide au

*Zelfs als Beliris tien jaar na elkaar 50 miljoen ophoest, volstaat dat niet eens om de helft van de nieuwe metrolijn tot Bordet te financieren.*

*De MR stelde zich in dit dossier altijd constructief op. De noord-zuidmetrolijn moet zo snel mogelijk worden gerealiseerd. U hebt daarvoor een plan met drie fasen uitgedokterd.*

*In een eerste fase wordt de premetro tussen het Noordstation en Albert tot een metro omgevormd. In een tweede fase wordt met medewerking van Beliris het gedeelte van het Noordstation tot Bordet aangelegd. In een derde fase wordt de lijn in zuidelijke richting verlengd tot Ukkel. Dat zuidelijke traject moet nog worden uitgetekend.*

*Er is echter niet genoeg geld.*

*Welke alternatieven zijn er voor de financiering? Door de aard van het project is een publiek-private samenwerking (PPS) waarvan de voorwaarden voor de MIVB en het gewest gunstig uitvallen, uitgesloten.*

*Het dossier dat u indiende bij de Europese Investeringsbank (EIB) maakt weinig kans op goedkeuring. De EIB gaat immers altijd na of het project overeenstemt met de planologie van het gewest, en volgens mij moet het Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP) eerst worden gewijzigd voordat de constructie van de nieuwe metrolijn van start kan gaan.*

*Voor de EIB moet een dossier niet alleen technisch, maar ook juridisch goed onderbouwd zijn. Dat betekent dat u het metrodossier eenvoudiger en in meerdere fasen moet aanpakken.*

*Met 'eenvoudig' bedoel ik een dossier zonder de zijsprongen waar de ingenieurs van dromen. Zij beseffen nog niet dat het budget voor dergelijke werken lang niet meer zo omvangrijk is als in de beginlagen van de metro.*

*In de huidige budgettaire context moeten we de werken aan het station Albert en de Grondwettunnel opnieuw onder de loep nemen. Tot mijn verbazing vernam ik dat er plannen bestaan voor een metrotunnel onder het Dudenpark en een ondergrondse eindhalte bij station Albert voor tram 51. We moeten terug naar*

niveau de son encadrement juridique.

Dans ces conditions, si vous voulez aller de l'avant dans ce projet qui nous est commun, il faudra inévitablement simplifier et phaser.

Simplifier signifie qu'il faudra oublier les extensions des différents aspects de ce projet, qui sont le produit des rêves que nourrissent les ingénieurs, qui n'ont pas encore conscience que nous ne sommes plus à l'époque de la réalisation du début de ces ouvrages, lorsque la Promotion des transports urbains (PTU) à l'époque du gouvernement national finançait les projets de métro avec largesse.

Dans le contexte budgétaire actuel, il importe de reconsiderer les projets de la station Albert et du tunnel Constitution, maillons indispensables de la première phase. J'ai été très étonné de découvrir dans une revue spécialisée que l'on envisageait à présent de creuser un tunnel sous le parc Duden et de créer un terminus souterrain à la station Albert pour le tram 51. C'est tout à fait inutile à ce stade. Nous devons revenir au plan initial et considérer qu'il s'agit d'un terminus provisoire puisque l'ambition est d'aller un jour vers le sud.

On enterre donc le terminus des trams 3 et 7 dans l'avenue Albert, promesse faite à la commune d'Uccle, et l'on utilise les infrastructures existantes pour créer un terminus provisoire de la ligne de métro.

À propos du tunnel Constitution, on a évoqué ce qui est actuellement à l'étude : un tracé qui passe sous le Palais du Midi et l'avenue de Stalingrad pour ensuite rejoindre le pertuis existant. Initialement, il était prévu un autre tracé, qui allait vers la droite quand on se dirige vers la gare du Midi, qui rejoignait le boulevard Jamar de manière bien moins coûteuse et qui ne prévoyait pas la mise en souterrain des lignes de tram à la gare du Midi. Pourquoi faire un tunnel pour trams avenue Fonsny ? Ce n'est pas une priorité. On peut parfaitement maintenir les trams en surface au travers de la rue Couverte et cela constituerait une fameuse économie. C'est ce que j'appelle simplifier.

On peut également phaser. Pourquoi prévoir la construction d'un nouveau dépôt de métros à Haren, qui n'est absolument pas indispensable pour exploiter en métro le tronçon Nord-Albert, puisque

*het oorspronkelijke plan, met een voorlopige eindhalte die wordt gebruikt tot de verlenging van de metro in zuidelijke richting is voltooid.*

*De eindhalte van tramlijnen 3 en tram 7 komt onder de Albertlaan omdat de gemeente Ukkel daarop aandrong en de huidige infrastructuur wordt een voorlopige eindhalte voor de nieuwe metro.*

*Voor de Grondwettunnel wordt momenteel een traject bestudeerd dat onder het Zuidpaleis en de Stalingradlaan loopt en vervolgens op de huidige premetrotunnel aansluit. Het oorspronkelijke traject liep anders en was goedkoper. Waarom moet er een tramtunnel onder de Fonsnylaan komen? Door de trams bovengronds door de overdekte straat te laten rijden, kunnen we flink wat besparen. Dat noem ik vereenvoudigen.*

*Daarnaast moeten we in meerdere fasen werken. Een nieuwe metroremise in Haren is niet noodzakelijk. De metro stellen kunnen worden geparkeerd in de verlenging die de aanzet vormt tot uitbreiding van de metro in noordelijke richting. Het broodnodige geld van Beliris moet in de eerste plaats naar de realisatie van die verlenging gaan. Op die manier kunnen we in eerste instantie de aanzienlijke kosten voor een nieuwe remise vermijden.*

*Ten slotte moeten we de moed hebben om de automatisering van de huidige metrolijnen uit te stellen. Dat neemt niet weg dat we ons al moeten voorbereiden op een automatisering in de toekomst. Als de nieuwe metrolijn wordt aangelegd, moet er rekening mee worden gehouden dat die lijn ooit moet kunnen worden geautomatiseerd.*

*Vereenvoudiging en fasering zijn nodig als u niet in een straatje zonder einde wilt verzeilen, waar onvoorspelbare termijnen u ertoe dwingen alle andere projecten voor de van de bovengrondse netten te schrappen, wat te betreuren zou zijn.*

*Daar ligt volgens de MR uw echte politieke verantwoordelijkheid.*

*(Applaus bij de MR)*

l'on peut garer les rames dans le prolongement qui sera en fait l'amorce du tronçon vers le nord, sous la jonction Nord-Midi, et pour lequel le financement de Beliris est indispensable. Je concentrerais le financement de Beliris, dans un premier temps, sur la réalisation de cet ouvrage qui servira provisoirement à garer les rames, celles-ci pouvant retourner à l'atelier pour leur maintenance par le raccordement de service qui existe à la Porte de Halle. L'on peut donc, dans un premier temps, renoncer à cette dépense importante que constitue un nouveau dépôt de métro à Haren.

Enfin, je crois qu'il faudrait avoir, toujours en phasant, le courage de parler clairement et de dire qu'il faut reporter à des jours meilleurs le projet d'automatisation des lignes de métro existantes, ce qui n'empêche pas de préparer l'avenir en ce sens. Lors de la conversion du Nord-Sud de tramway en métro ou lors de la rénovation de stations sur les autres lignes, on peut créer les conditions pour permettre une automatisation future sans aller jusqu'au bout de celle-ci, vu le coût qu'elle représente.

Je pense donc sincèrement que si vous n'opérez pas le double choix de simplifier et de phaser, vous allez vous engager dans une voie sans issue avec des délais imprévisibles, ce qui vous amènera, en chemin, à devoir renoncer à tous les autres projets d'amélioration et d'extension des réseaux de surface, et ce serait regrettable.

M. le ministre, notre groupe pense que c'est là que se situe votre vraie responsabilité politique.

*(Applaudissements sur les bancs du MR)*

**M. le président.**– La parole est à M. Doyen.

**M. Hervé Doyen (cdH).**– Nous devons être de bon compte : ceux d'entre nous qui suivent de près les projets des transports publics savent pertinemment que le ministre n'a jamais caché les problèmes financiers auxquels les projets d'infrastructure font face. Son intention est de clarifier la situation budgétaire dans les mois à venir. Je me reporte, à cet égard, à nos travaux de juillet dernier, où une question sur le financement du métro nord avait été posée.

À cette époque, M. Smet indiquait déjà que la situation serait clarifiée pour l'élaboration du

**De voorzitter.**– De heer Doyen heeft het woord.

**De heer Hervé Doyen (cdH) (in het Frans).**– Wie de plannen voor het openbaar vervoer van nabij volgt, weet goed dat minister Smet nooit heeft geprobeerd de ermee gepaard gaande financiële problemen te verdoezelen. Hij is daarentegen van plan de financiële situatie de komende maanden uit te klaren.

Reeds in juli van dit jaar gaf minister Smet aan dat de situatie tegen de opstelling van de begroting van 2016 zou worden opgehelderd, maar ook dat hij een totaalbeeld wenste van de financiering van de metrowerken voor de komende tien jaar, en een

budget 2016, mais aussi qu'il souhaitait disposer d'une vue d'ensemble du volet financier des travaux dans le métro pour les dix ans à venir et établir l'interaction entre les dossiers de la modernisation du réseau de métro - notamment le projet Pulsar - et du développement de nouvelles lignes. Dès lors, il aurait été préférable de laisser le ministre présenter les résultats de l'étude, qui aurait dû sortir non par bribes dans la presse, mais pourvue de toutes ses conclusions.

Le surcoût de 2 milliards d'euros pour des projets lourds, mais néanmoins indispensables, annoncé dans la presse, est des plus préoccupant. Si ce problème de financement est confirmé, le gouvernement devra à un moment donné se montrer pragmatique pour les uns, créatif pour les autres, et surtout convaincant, afin de trouver les moyens financiers pour poursuivre les projets engagés et respecter les échéances prévues.

Je souhaiterais donc, comme mes collègues, que vous nous exposiez le résultat de cette étude dès que vous pourrez le faire de manière précise et définitive. Il serait intéressant de détailler le volet financier avec une perspective sur les dix ans à venir, puisque tel était votre objectif.

Concernant le métro lourd, vous disposez actuellement de moyens sous la forme de crédits régionaux et de subsides de Beliris. Vous annonciez que plusieurs types de montage étaient à l'étude, dont des partenariats public-privé (PPP). Disposez-vous des résultats de cette étude ? Quels sont les autres montages étudiés ?

Les PPP ne sont pas exempts de risques, tant s'en faut. Rappelons-nous l'échec retentissant du métro londonien, qui s'est avéré très coûteux pour l'État et dont les performances n'ont pas répondu aux attentes.

Plus près de nous, le Diabolo illustre parfaitement l'une des dérives du PPP, puisqu'il est financé par une surtaxe du billet qui pénalise les usagers. Comment le partenaire privé récupérerait-il, sinon, les bénéfices sur l'axe nord ? D'une manière ou d'une autre, les usagers de la STIB risquent de devoir payer. Et je ne suis pas le seul à vous dire ici que l'on ne saurait envisager des tarifications différentes selon que les lignes relèvent ou non d'un PPP. C'est à la puissance publique de financer le service public de la mobilité et des transports de

*link wilde leggen tussen de dossiers inzake de modernisering van het metronetwerk en de aanleg van nieuwe lijnen. Het ware dan ook beter geweest om minister Smet de resultaten van de studie te laten voorstellen, aangevuld met zijn conclusies.*

*De meerprijs van 2 miljard euro voor grote, maar noodzakelijke projecten waarover de pers berichtte, is uiterst zorgwekkend. Als dat bedrag blijkt te kloppen, moet de regering pragmatisch, creatief en overtuigend optreden om de nodige financiële middelen te vinden.*

*Minister Smet, u moet het resultaat van de studie bekendmaken zodra u dat op een nauwkeurige en definitieve manier kunt doen. Het zou daarbij interessant zijn indien u een vooruitzicht voor de komende tien jaar kon geven over de financiering.*

*Voor de metro beschikt u op dit moment over middelen in de vorm van gewestelijke kredieten en subsidies van Beliris. Er zouden verschillende financieringsmechanismen ter studie liggen, waaronder publiek-private samenwerkingen (PPS). Beschikt u over de resultaten van die studie? Welke andere constructies neemt u in overweging?*

*Publiek-private samenwerkingen zijn niet vrij van risico's. Denken we maar aan Diabolo. Het kan uiteraard niet de bedoeling zijn dat de gebruikers van de MIVB een toeslag moeten betalen als de nieuwe metrolijnen met een PPS worden gefinancierd. Het is immers de taak van de overheid om mobiliteit en transport te organiseren.*

*(Applaus van heer Handichi)*

*Ik pleit ervoor dat het geld van Beliris wordt toegespitst op enkele grote mobiliteitsprojecten. Op dit moment wordt 20 miljoen euro geïnvesteerd in de voetgangerszone, terwijl talloze andere miljoenen gespreid worden over allerlei andere projecten.*

*We moeten de NMBS ertoe verplichten zijn taak in het hele land uit te voeren, en met name in het Brussels Gewest, dat 1,2 miljoen inwoners telt. Ze moet de logica loslaten als zou ze alleen dienen om gebruikers van de ene stad naar de andere te vervoeren.*

manière générale.

*(Applaudissements de M. Handichi)*

Comme M. Loewenstein, je plaide pour que Beliris concentre ses moyens sur les projets de mobilité. Vingt millions d'euros seront injectés dans le projet de piétonnier ; plusieurs millions d'autres seront répartis dans une multitude de petits projets. Nous sommes en droit de nous demander si, du fait de l'indigence budgétaire, il n'y a pas lieu de recentrer clairement les moyens de Beliris sur les besoins de mobilité en Région bruxelloise.

Mme Delforge a évoqué le RER bruxellois, cher aux écologistes comme il l'était également à Denis Grimberghs. Nous devrions contraindre la SNCB à remplir ses missions dans tout le pays, et surtout en Région bruxelloise, laquelle compte 1,2 million d'habitants. La SNCB doit sortir de sa logique de navettes selon laquelle elle ne peut servir qu'à transporter les usagers d'une ville à l'autre, et en aucun cas les Bruxellois à l'intérieur même de leur Région. Il faut que la SNCB évolue. Je ne saurais trop vous inciter à la rappeler à ses devoirs envers les Bruxelloises et les Bruxellois. La mobilisation des territoires ferroviaires est une piste que nous devons mettre en œuvre.

Enfin, je vous invite à réunir le plus grand nombre d'acteurs autour de la table - la STIB, mais aussi des collectifs d'usagers, le Groupement des usagers de transport public à Bruxelles (Gutib), l'Atelier de recherche et d'action urbaines (ARAU), des citoyens - afin de fixer ensemble nos priorités en termes de mobilité dans les années à venir.

*(Applaudissements sur les bancs de la majorité)*

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

**Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *Je commencerai par soulever la question de la transparence. Je ne parviens pas à obtenir plusieurs documents, malgré une question écrite, un recours à la liberté d'accès aux documents administratifs et une décision de la Commission d'accès aux documents administratifs. M. le président, vous devez forcer le gouvernement bruxellois à plus de transparence, afin que nous puissions exercer un contrôle parlementaire digne de ce nom.*

*U moet zoveel mogelijk actoren samenbrengen rond de tafel, zodat we samen onze prioriteiten inzake mobiliteit voor de komende jaren kunnen vastleggen.*

*(Applaus bij de meerderheid)*

**De voorzitter.**- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- Om te beginnen wil ik de kwestie van de transparantie aankaarten. Dit parlement slaagt er namelijk niet in de regering te dwingen transparant te zijn.

Er zijn meerdere documenten die ik niet te pakken krijg: beleidsdocumenten, bestuursdocumenten, beslissingen van de regering enzovoort. Ik heb die documenten opgevraagd via een schriftelijke vraag, heb een beroep gedaan op de openbaarheid van bestuur en op een beslissing van de

(Applaudissements sur les bancs de Groen)

*Qu'a réalisé ce gouvernement l'année dernière en matière de mobilité ? Ou plutôt, qu'a-t-il décidé ?*

*Le ministre a décidé qu'il fallait démolir le viaduc Reyers.*

*Ensuite, nous avons lu dans la note d'orientation qu'il y aurait une liaison rapide le long du site de Tour &Taxis. Nous savons entre-temps qu'un bus circulera entre la gare du Nord et Tour &Taxis. On ne peut pas vraiment parler d'une liaison rapide. Ce projet a donc été supprimé.*

*Un tunnel piétonnier était prévu pour relier la gare de Schaerbeek à Docks Bruxsel. Là encore, le projet est supprimé.*

*Le tunnel automobile sous la place Meiser ? Également supprimé !*

*La tendance est claire. Avez-vous l'ambition de devenir ministre des projets supprimés ? Plus que de l'immobilisme, c'est un recul.*

*Quel est le prochain projet à supprimer sur votre liste ? Le projet Pulsar ? C'est ce qui est ressorti d'une récente réunion de commission. On ne sait d'ailleurs plus si Pulsar sera entièrement automatisé ou semi-automatisé.*

*L'inquiétude est grande concernant le budget insuffisant des investissements prévus dans les transports en commun. Le fonds Beliris ne peut absorber ces déficits, d'autant plus que le gouvernement bruxellois veut déjà le solliciter pour d'autres projets.*

*Vous devez investir dans des transports en commun performants. La révision ou la suppression de tous ces plans n'est pas sans conséquence pour la qualité de vie et l'économie bruxelloises.*

*Quelles décisions exécuterez-vous effectivement ? Quelles promesses respecterez-vous ? Ou voulez-vous entrer dans l'histoire comme le ministre des projets supprimés ?*

(Applaudissements sur les bancs de la N-VA)

Commissie voor Toegang tot Bestuursdocumenten. Maar de documenten heb ik nog altijd niet gekregen. Op dat vlak is er nog heel veel werk aan de winkel. Mijnheer de voorzitter, u moet de Brusselse regering dwingen om transparanter te werken, zodat wij een degelijke parlementaire controle kunnen uitvoeren. Dan hoeven we in de toekomst ook niet meer te discussiëren over verslagen of evaluatierapporten waarin de parlementsleden geen inzage hebben.

(Applaus bij Groen)

Wat heeft deze regering het voorbije jaar op het vlak van mobiliteit verwezenlijkt? Of beter, wat heeft ze beslist?

De minister heeft beslist dat het Reyersviaduct moest worden afgebroken. Eerst zou het worden gerenoveerd, later werd die renovatie geschrapt.

Vervolgens lazen we in de oriënteringsnota dat er een snelle verbinding langs de site van Tour & Taxis zou komen. Ondertussen weten we dat er een bus van het Noordstation naar Tour & Taxis zal rijden. Dat is niet bepaald een snelle verbinding. Dat project werd dus geschrapt.

Bij Dockx Bruxsel was een voetgangerstunnel naar het station van Schaerbeek gepland. U gaat er vanuit dat die er niet komt en doet ook geen moeite om de bouw ervan af te dwingen. Nog een project geschrapt.

De autotunnel onder het Meiserplein? Ook geschrapt!

We zien zich een duidelijke trend aftekenen. Wilt u minister van geschrapt projecten worden? Projecten waarover al een beslissing was genomen, stelt u opnieuw in vraag. U laat ze nogmaals evalueren, waarna u ze uitstelt en vervolgens schrapt. Dat leidt niet alleen tot stilstand, maar zelfs tot achteruitgang.

Wat is het volgende project dat u zult schrappen? Het Pulsarproject? Tijdens een recente commissievergadering bleek dat u ook in dat dossier een aantal zaken wilt uitstellen. Het is me trouwens al niet meer duidelijk of Pulsar nog volautomatisch zal verlopen dan wel halfautomatisch, en hoeveel minuten en seconden we zullen winnen.

We horen uitermate verontrustende berichten over het ontoereikende budget voor de geplande investeringen in openbaar vervoer, zoals de metro. Beliris kan die tekorten niet opvangen. Bovendien zijn er al andere projecten waarvoor de Brusselse regering het Belirisfonds zou willen aanspreken, zoals de heraanleg van de centrale lanen.

Mijnheer de minister, u moet inzetten op performant openbaar vervoer, want we mogen niet blijven stilstaan, zoals vandaag het geval is. Als we plannen herzien en schrappen, heeft dat grote gevolgen voor de leefbaarheid en de economie in Brussel. Niet iedereen kan zich te voet of met de fiets verplaatsen.

Welke beslissingen zult u effectief uitvoeren? Welke beloftes zult u nakomen? Of wilt u de geschiedenis ingaan als minister van de geschrapt projecten?

(Applaus bij de N-VA)

**M. le président.**- La parole est à Mme Dejonghe.

**Mme Carla Dejonghe (Open Vld) (en néerlandais).**- *Je ne vous cache pas que nous sommes très préoccupés par ces informations divulguées par la presse.*

*S'il s'avère que les moyens sont insuffisants, c'est la remise en cause d'un grand projet que nous devrons déplorer. Les dernières extensions du métro ont été élaborées sous votre prédécesseur, M. Chabert et finalisées au cours de votre premier mandat alors que vous étiez ministre de la Mobilité. L'extension du métro avait déjà fait à l'époque l'objet de débats houleux au sein de cette assemblée. Dans l'intervalle, le consensus s'est élargi quant à son utilité et au fait que le métro constitue la seule alternative à Bruxelles au problème des embouteillages.*

*Une extension du métro se planifie naturellement sur plusieurs années, comme c'est le cas pour l'extension vers Schaerbeek/Evere. Améliorer l'offre des transports publics dans des zones densément peuplées et peu accessibles, relève d'un choix stratégique. Cet objectif, qui était déjà une priorité du gouvernement précédent l'est toujours pour le gouvernement actuel. Cette priorité figure*

**De voorzitter.**- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

**Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).**- Mijnheer de minister, ik wil niet onder stoelen of banken steken dat de persberichten ons sterk verontrusten. Als het waar is dat de financiële middelen niet volstaan, komt een heel belangrijk project op de helling te staan. De laatste metro-uitbreidingen zijn een initiatief van uw voorganger, de heer Jos Chabert, en werden gerealiseerd tijdens uw eerste ambtstermijn als minister van Mobiliteit. Ook toen vonden in het parlement verhitte debatten plaats over de noodzaak van een verdere uitbreiding van het metronetwerk. U zult zich dat zeker herinneren.

Ondertussen is de consensus gegroeid dat de metro wel degelijk het enige waarde alternatief is voor de wagen. We stellen dat in Brussel dagelijks vast. We kunnen de komende vijftig jaar niet blijven sukkelen met trams en bussen die qua capaciteit niet in de buurt van de metro komen.

Een uitbreiding van de metro moet natuurlijk jaren op voorhand worden gepland. Dat is ook zo voor de aanleg van de metrolijn naar Schaerbeek-Evere. Het is een strategisch belangrijke keuze voor de mobiliteit in het gewest om een dichtbevolkt deel

*également dans le contrat de gestion de la STIB.*

*Les études, la programmation et le tracé, ainsi que le plan financier ont été réalisés en grande partie sous la législature précédente.*

*Or, nous apprenons par la presse que le coût de ce projet d'extension aurait été sous-estimé par la STIB ? Quelle erreur a-t-elle été commise ? Quels sont les éléments qui n'ont pas été pris en compte dans les premiers calculs ?*

*Pourquoi l'extension du métro est-elle couplée à l'automatisation du métro ? Les coûts de l'automatisation auraient également été sous-estimés. Il y a pourtant eu des études préalables !*

*Nous doutons que la STIB soit en mesure de mener ces projets d'extension à bien. C'est pourquoi nous suggérons que leur gestion soit confiée à une cellule stratégique indépendante.*

*Des moyens sont à disposition. Il faudra néanmoins opérer des coupes budgétaires et stratégiques. Mon groupe est favorable à l'extension des lignes du métro. L'épine dorsale des transports publics doit être renforcée par l'extension de ces lignes vers Schaerbeek et Evere.*

*(Applaudissements sur les bancs de l'Open Vld)*

van Brussel, dat momenteel moeilijk toegankelijk is, beter door het openbaar vervoer te ontsluiten. Zowel het vorige als het huidige regeerakkoord stellen duidelijk dat de Brusselse regering van de uitbreiding van het metronet naar Schaarbeek-Evere een prioriteit wil maken. Dat is ook zo in de beheerovereenkomst van de MIVB opgenomen.

Het studiewerk is al achter de rug. Er werden plannen opgesteld. Er werd een tracé uitgestippeld. Dat gebeurde grotendeels tijdens de vorige beleidsperiode. Op basis van dat tracé werd er ook een financieel plan opgesteld. De MIVB berekende de kosten van de aanleg van dat precieze aantal kilometers.

Nu lezen wij in de pers dat die kostprijs zwaar onderschat werd. Hoe is dat mogelijk? Op basis waarvan werd die verkeerde inschatting gemaakt? Wat is er op korte termijn aan het licht gekomen dat nog niet geweten was toen de eerste berekeningen gemaakt werden? We beseffen dat er altijd een lichte variatie mogelijk is, maar deze lijkt ons toch wel heel erg groot.

Waarom werd de uitbreiding van het metronet gekoppeld aan de automatisering van de metro? Men probeert een heel grote brok in een keer te verwerken en dat ligt budgettair natuurlijk zeer moeilijk. Ook de automatisering zou te laag ingeschatt zijn. Nochtans is ook daar studiewerk aan voorafgegaan. Wat is daar fout gelopen?

Wij vragen ons af of de MIVB-dienst die zich met de uitbreiding van het metronetwerk bezighoudt, nog wel in staat is om complexe dossiers, zoals de bouw van een nieuwe metrolijn, tot een goed einde te brengen. Volgens ons zou het beter zijn dat alles wat de planning en de bouw van een nieuwe metrolijn betreft, door een aparte strategische cel zou gebeuren.

Er zijn middelen beschikbaar. Er zullen echter budgettaire en strategische knopen moeten worden doorgehakt. Onze fractie is voorstander van een uitbreiding van het metronetwerk. De ruggengraat van het openbaar vervoer moet worden vergroot door absolute prioriteit te verlenen aan de metrolijn naar Schaarbeek en Evere.

*(Applaus bij de Open Vld)*

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

**M. Paul Delva (CD&V)** (*en néerlandais*).- *Nous sommes également préoccupés par le financement de certains grands chantiers de la STIB. Le fait que Bruxelles Mobilité ait commandité cette étude à un consultant externe semble indiquer qu'il y aurait encore beaucoup de points nébuleux et qu'il n'y a pas de certitude quant au plan d'investissement. Il s'agit pourtant de projets colossaux qui nécessitent des moyens considérables qui pèseront pendant de longues années encore sur le budget.*

*L'annexe 7 du contrat de gestion 2013-2017 de la STIB porte sur un plan d'investissements à titre indicatif jusqu'à 2021 et son chapitre 9 est consacré au plan financier. Il me paraît opportun de procéder à une révision de ces plans d'investissements. Il ne faudrait pas entreprendre des nouveaux chantiers en dehors des investissements déjà prévus, sans disposer d'un budget suffisamment clair.*

*L'extension du métro vers Schaerbeek et Evere constitue un des grands projets de la STIB. Dans l'accord du gouvernement, il constitue une priorité absolue et le début des travaux est programmé pour 2019.*

*Ce plan financier figure en partie dans le contrat de gestion 2013-2017 mais d'autres dépenses sont à prévoir au-delà de cette période. Comment dès lors pourrons-nous financer ce projet ? Quels chantiers devrons-nous retarder ou suspendre pour pouvoir réaliser l'extension du métro ?*

*Un autre grand chantier qui nous tient à cœur est le projet d'automatisation Pulsar, qui permettra à la STIB d'augmenter sa capacité de transport, et de désengorger notamment les lignes 1 et 5. Les investissements prévus portent sur l'acquisition de matériel roulant, le remplacement de la signalisation et le placement de portes de sécurité sur les quais. Bien qu'il soit à l'agenda depuis de nombreuses années, Pulsar n'a pas encore été lancé. On peut difficilement dissocier ce retard des problèmes financiers liés à l'extension du métro vers Schaerbeek et Evere.*

*Certains pressentent que les moyens prévus pour Pulsar pourraient être transférés à l'extension du métro. Au plus nous tarderons à adopter ce projet, au plus s'imposera ce scénario. Les coûts*

**De voorzitter.** - De heer Delva heeft het woord.

**De heer Paul Delva (CD&V).** - Ook wij maken ons zorgen over de financiering van een aantal grote projecten bij de MIVB. Dat Brussel Mobiliteit daarover een rapport heeft besteld bij een externe consultant, lijkt erop te wijzen dat er ook daar nog tal van vragen onbeantwoord blijven. Het wijst er in elk geval op dat er over de financiering nog geen zekerheid bestaat. Dat is nochtans essentieel, aangezien het gaat om bijzonder grote projecten, waar veel middelen voor nodig zijn en die nog jaren op de MIVB-begroting zullen wegen.

In de beheerovereenkomst 2013-2017 van de MIVB is in bijlage 7 een indicatief investeringsprogramma opgenomen tot 2021. Hoofdstuk 9 gaat over de financiering. Volgens mij is het hoog tijd voor een update van zowel het investeringsprogramma (met inbegrip van de timing) als de bijbehorende financiering.

Uiteraard zullen er belangrijke knopen worden doorgehakt. Het gaat niet op om naast de reeds geplande investeringen tal van andere projecten te lanceren zonder over een duidelijk financieel plaatje te beschikken. Als puntje bij paaltje komt, zullen er keuzes gemaakt moeten worden.

Een van de grote projecten waar de MIVB voor staat, is de uitbreiding van de metro naar Schaarbeek en Evere. In het regeerakkoord staat dat "de regering volop voorrang zal geven aan de uitbreiding van de metro naar Schaarbeek en Evere. Het begin van de werken is gepland voor 2019".

Dat project betekent een erg belangrijke uitbreiding voor het openbaar vervoer in Brussel en verdient dan ook terecht de grote aandacht die het tot nu heeft gekregen. Een deel van de financiering is reeds opgenomen in de beheerovereenkomst 2013 - 2017. De grote uitgaven zullen echter na die termijn vallen. De grote vraag is dan ook hoe het project verder gefinancierd zal worden. Welke projecten zullen er uitgesteld of aan de kant geschoven worden om de metro-uitbreiding te kunnen realiseren?

Een ander belangrijk project van de MIVB dat de CD&V na aan het hart ligt, is Pulsar. Het gaat om een onvermijdelijke investering voor de MIVB

*importants pour l'extension du métro se feront sentir au premier forage et il sera fait usage de budget de Pulsar. Mais si nous entamons ce chantier maintenant, les dépenses pourront être couvertes avant que ne survienne le pic de dépenses lié à l'extension du métro.*

*Le report, voire l'abandon de Pulsar serait particulièrement regrettable. On pourrait pourtant déjà procéder à l'automatisation des lignes existantes et se familiariser ainsi à cette technologie avant le déploiement de la nouvelle ligne et réduire ainsi d'éventuels retards.*

*Mon groupe est absolument opposé au report de Pulsar. Un plan d'investissements conjoint à Pulsar, comme prévu initialement, et à l'extension du métro est réalisable pour autant que les grosses dépenses et les paiements ne soient pas simultanés mais phasés.*

*Alors qu'il existe des tensions entre ces deux grands projets qui figurent déjà dans le contrat de gestion, il est étrange d'apprendre qu'un projet d'extension du métro vers le parking C soit planifié. Il ne serait pas logique de freiner un projet qui est quasi sur les rails pour favoriser un nouveau chantier qui coûtera des centaines de millions d'euros.*

*Quelles dépenses ont-elles déjà été consenties pour Pulsar ? L'extension du métro vers le parking C est-elle réellement nécessaire ? Le Heysel sera desservi par le réseau public flamand via la ligne de tram Willebroeck-Bruxelles Nord. Je vais d'ailleurs déposer une interpellation sur l'amélioration de la desserte entre le Heysel et Bruxelles-Nord. Mon groupe reviendra sur ce dossier qui lui tient à cœur.*

*Les gouvernements flamands et bruxellois sont favorables à la création d'une liaison tram entre ces deux pôles. Cinq options sont envisagées concernant sa configuration :*

- un arrêt du tram au Heysel avec des correspondances métro par les lignes 6 et 2 pour rejoindre Rogier ;*

- un arrêt du tram au Parking C et une connexion avec une nouvelle liaison de métro ;*

- une connexion avec le tram 3 vers Bruxelles-Nord.*

omdat de metrolijnen, vooral lijnen 1 en 5, op korte termijn oververzadigd zullen zijn. Mijn indruk is trouwens dat dat vandaag al het geval is. Pulsar gaat in essentie om een uitbreiding van de capaciteit van de metrolijnen. De sleutel daarvoor is volledige automatisering.

De bijbehorende investeringen hebben betrekking op de aankoop van nieuw rollend materieel, de vervanging van het signaalstationsysteem en het plaatsen van veiligheidspoorten op de perrons. Dat zijn noodzakelijke investeringen. Ik hoop dat de minister niet wacht tot we, als sardinen in een blik, in de Brusselse metro vastzitten.

Het Pulsarproject staat al een paar jaar op de agenda en is zo goed als klaar om van start te gaan. Toch lijkt er geen startschot gegeven te worden. Het is moeilijk om dat draaien los te zien van de financieringsvragen inzake de uitbreiding van de metro naar Schaerbeek en Evere.

Sommigen hebben de indruk dat de middelen voor Pulsar wel eens overgeheveld zouden kunnen worden naar de uitbreiding van het metronetwerk. Hoe langer men wacht om de uitvoering van Pulsar goed te keuren, hoe onvermijdelijker dat scenario inderdaad wordt. De grote kosten voor de uitbreiding zullen immers op relatief korte termijn voelbaar zijn. Zodra men begint te boren, gaat het snel vooruit en zullen de werken ook betaald moeten worden. Dan zal er geen budget meer zijn voor Pulsar. Indien men echter nu al met Pulsar begint, zullen de kosten ervan betaald kunnen worden voor de kostenpiek ten gevolge van de uitbreiding van het metronetwerk.

Uitstel (of zelfs afstel) van Pulsar dreigt een selffulfilling prophecy te worden. Dat zou bijzonder jammer zijn. Op de nieuwe metrolijn kunnen immers ook automatische metro's ingezet worden. Het materieel dat aangekocht wordt voor Pulsar, kan dus eventueel ook voor de nieuwe metrolijn gebruikt worden. Als men nu al werk maakt van het nieuwe signaalstationsysteem op lijn 1 en 5, zal men er tegen de komst van de nieuwe metrolijn mee vertrouwd zijn, wat de kans op onverwachte vertragingen verder zal verkleinen.

Sommige collega's pleiten voor het uitstellen van Pulsar. De CD&V is daar radicaal tegen. De gezamenlijke financiering van Pulsar zoals voorzien in zijn oorspronkelijke vorm en van de

- une liaison tram par Tour & Taxis avec une correspondance par bus vers Bruxelles-Nord.

- Un skytram entre la gare du Nord et Pannenhuis assortie d'une connexion à la ligne 6.

*Compte tenu de l'exercice budgétaire actuel et sa réalisation pour laquelle je souhaite beaucoup de succès au gouvernement, les second et le dernier scénario sont les moins réalistes.*

*Dans le plan MER, consultable à Grimbergen jusqu'au 22 octobre, il est question d'un nouveau tracé de cette ligne venant de Willebroeck qui longerait le parking C avec une liaison au réseau bruxellois via les lignes de tram 3 et 7. Cette option nécessiterait le développement d'un nouveau tronçon de deux kilomètres seulement à Bruxelles, ce qui serait nettement moins cher qu'une extension du métro. Quelle est votre position à cet égard ?*

*Les discussions sur les investissements de la STIB et ses grands projets ne font que s'intensifier. La STIB tire ses moyens financiers en grande partie de sa dotation de base, de ses gains d'efficience et de Beliris.*

*Pour ce qui est de Beliris, la situation manque de clarté. Quel budget annuel sera-t-il mis à disposition pour les investissements de mobilité ? De quels montants disposera le ministre au moment des discussions budgétaires ?*

*Une part des revenus de la STIB provient de ses recettes tarifaires. Le contrat de gestion prévoit une révision tarifaire à proposer au gouvernement avant le 1er octobre. Ce dernier donne son accord définitif au plus tard pour le 30 novembre. Sans cela, la STIB procèdera à une augmentation selon un taux linéaire de 2% à l'index arrondi vers le haut. Avez-vous reçu une proposition de la STIB à cet égard ? L'agréez-vous ?*

*Certains projets sont supprimés comme le creusement d'un tunnel sous la place Meiser ou la tramification du bus 71. À quoi seront affectés les 160 millions d'euros ainsi dégagés ? Seront-ils consacrés à l'extension du métro vers Schaerbeek et Evere ou à d'autres objectifs ?*

*30 millions d'euros ont été consacrés au Viapass. Ces moyens sont-ils à disposition pour des investissements en mobilité ou serviront-ils par*

uitbreiding van het metronet naar Schaerbeek en Evere is mogelijk op een voorwaarde, namelijk dat de grote uitgaven en betalingen niet samenvallen, maar gefaseerd gebeuren. De uitgaven voor Pulsar moeten voor die voor de nieuwe metrolijn vallen. Op die manier zijn beide projecten zeker uitvoerbaar.

Gegeven de spanning tussen deze twee grote projecten die al in de beheerovereenkomst staan, vind ik het vreemd te moeten vernemen dat ook nog een uitbreiding van de metro tot parking C op de agenda zou staan. Wordt er echt overwogen om Pulsar, een project dat klaar is om te worden uitgevoerd, in te houden voor een gloednieuw project dat bovendien naar schatting enkele honderden miljoenen euro zal kosten. Wij kunnen een paar grote projecten aan, maar zeker niet allemaal. Als politici moeten wij tijdig de juiste keuzes maken.

Hoeveel is er ondertussen al uitgegeven aan Pulsar? Het project is al ver gevorderd en staat goed in de steigers.

Is er wel nood aan de uitbreiding van de metro naar parking C? Op de Heizelvlakte zal tramlijn Willebroek- Brussel-Noord - u kent die maar al te goed als onderdeel van het Brabantnet - aankomen en hopelijk nog verder rijden. Hoe vanop de Heizelvlakte tot Brussel-Noord het openbaar vervoer goed kan worden georganiseerd is het onderwerp van een interpellatie die ik deze week indien. De CD&V zal hierop nog terugkomen, want de vraag is relevant in deze discussie. De Brusselse regering en de Vlaamse regering zijn het principieel wel eens dat er op die plaats een tramverbinding moet komen tussen beide gewesten, maar over het precieze traject heerst er nog veel onduidelijkheid.

Voor de tramlijn van Willebroek naar Brussel-Noord heb ik al vijf mogelijkheden gehoord:

- De tram stopt aan metrostation Heizel waar de passagiers overstappen op metrolijn 6 en in Simonis op lijn 2 om tot aan Rogier te geraken.
- De tram stopt op parking C waar de passagiers overstappen op een nieuwe metroverbinding.
- De tram sluit aan op tramlijn 3 naar Brussel-Noord.

*exemple à atteindre l'objectif d'équilibre de la réforme fiscale ?*

*Les investissements de la STIB suscitent beaucoup de questions et d'inquiétude. Je suggère que le ministre nous donne des éclaircissements en commission en priorité sur la base de la dernière version de l'annexe 7 du contrat de gestion avec un tableau des sources de financement.*

*(Applaudissements sur les bancs du CD&V et du cdH)*

- De tram rijdt via Tour & Taxis waar de passagiers met een bus via de Picardbrug naar Brussel-Noord kunnen.

- Er wordt een skytram tussen het Noordstation en het Pannenhuis gebouwd, waar aansluiting is op metrolijn 6.

Gegeven de budgettaire oefening waar wij nu voor staan, en waarbij ik de voltallige regering in de volgende dagen veel succes wens, lijken de vijfde en de tweede optie nogal onrealistisch.

Tot 22 oktober ligt in de gemeente Grimbergen een plan-MER ter inzage voor een nieuw deeltracé van de tramlijn vanuit Willebroek. Daarin is het voorstel opgenomen om die lijn langs parking C te laten lopen, waarna ze op lijn 3 en lijn 7 van het Brusselse tramnet zou aansluiten.

Dat zou een goede oplossing zijn, waarvoor slechts twee kilometer nieuw tramspoor in het Brussels Gewest nodig is. We hebben geen hogere wiskunde nodig om uit te rekenen dat die twee kilometer slechts een fractie zou kosten van het bedrag dat nodig is om de metrolijn door te trekken. Dat zou vermoedelijk minstens 200 miljoen euro bedragen. Wat is uw standpunt hierover?

Het belang van de discussie over de financiering van de MIVB en van de grote projecten neemt daardoor alleen maar toe. De MIVB haalt haar financiële middelen grotendeels uit de basisdotatie, efficiëntiewinsten en Beliris.

Ook over Beliris heerst nog onduidelijkheid. Welk budget zal er jaarlijks voor investeringen in mobiliteit beschikbaar zijn? Met welke bedragen zal de minister tijdens de begrotingsbesprekingen rekening houden?

De tarieven vormen een andere inkomstenbron voor de MIVB. In artikel 69 van de overeenkomst met de MIVB is bepaald dat de MIVB jaarlijks voor 1 oktober een voorstel van tariefherziening aan de regering bezorgt. Die geeft ten laatste op 30 november haar definitieve akkoord. Doet ze dat niet, dan past de MIVB een lineaire tariefstijging van 2% boven de afgeronde index toe. Hebt u een voorstel ontvangen van de MIVB? Bent u het daarmee eens?

Daarnaast zijn er een aantal projecten geschrapt, zoals het omzetten van buslijn 71 in een tramlijn en de aanleg van een autotunnel onder het Meiserplein. Wat bent u van plan met het bedrag van 160 miljoen euro dat vrijkomt door de schrapping van dat laatste project? Gaat dat integraal naar de nieuwe metrolijn naar Schaarbeek en Evere of zijn er andere projecten gepland?

Voor Viapass werd 30 miljoen euro uitgetrokken. Worden die middelen ter beschikking gesteld voor investeringen in mobiliteit of zullen ze bijvoorbeeld worden ingezet om de fiscale hervorming volledig in evenwicht te krijgen? Wij hopen uiteraard dat die 30 miljoen naar investeringen in mobiliteit kunnen gaan.

Er zijn heel wat vragen over de financiering van de projecten van de MIVB. Ik ga ervan uit dat de minister mijn bezorgdheden, alsook die van mijn collega's, ernstig neemt. Ik stel dan ook voor dat hij in de commissie een uitgebreide toelichting komt geven, liefst aan de hand van een update van bijlage 7 van de beheerovereenkomst en een tabel met de financieringsbronnen.

(Applaus bij de CD&V en het cdH)

**De voorzitter.**- De heer Handichi heeft het woord.

**De heer Youssef Handichi (PTB\*PVDA-GO!)** (*in het Frans*).- *Als het uw ambitie is om het openbaar vervoer te ontwikkelen, dan moet u niet besparen op de middelen. De besparingen die in de laatste beheerovereenkomst zijn ingeschreven, zijn dan ook een jammere zaak. Ze zullen er zeker niet voor zorgen dat er meer bussen, trams of metro's rijden.*

*Soms zijn kosten noodzakelijk. Er dient echter te worden nagegaan of de kosten gerechtvaardigd en correct zijn en effectief dienen voor de ontwikkeling van het openbaar vervoer en niet voor het geldgewin van grote bouwfirma's via een publiek-private samenwerking (PPS).*

*De hamvraag is hoe we de nodige investeringen zullen financieren. Door besparingen, zoals voorzien in de beheerovereenkomst? Via de taxshift? Ik denk niet dat we het mobiliteitsprobleem op die manier kunnen oplossen. De oplossing van de CD&V bestaat erin*

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

**M. Youssef Handichi (PTB\*PVDA-GO!).**- Nous avons besoin d'ambition pour développer les transports en commun, assurer un droit à la mobilité pour tous, réduire la pression automobile, permettre à la population d'être en bonne santé en réduisant les particules fines. Rappelons qu'un enfant sur trois est aujourd'hui asthmatique.

Être ambitieux, ça demande de trouver des moyens. Et trouver des moyens, cela ne veut pas dire raboter des budgets. Dans le dernier contrat de gestion de la STIB, dans les sources de financement suggérées se trouvent des économies à faire dans le fonctionnement pour d'abord 116 millions, et ensuite les 275 millions prévus dans le contrat de gestion 2017-2020.

Si votre ambition est de développer les transports en commun, alors vous vous trompez de direction. Ce n'est pas en faisant des économies sur le fonctionnement que vous arriverez à faire rouler plus de bus, de trams ou de métros.

Le problème n'est donc pas toujours les coûts, qui sont parfois tout simplement nécessaires, mais il faut vérifier qu'ils soient justifiés et appropriés, qu'ils soient destinés au développement des transports, et non à remplir les poches de grosses firmes de construction par le biais de partenariats public-privé (PPP). M. Doyen a bien illustré, dans sa réflexion, l'échec de ce type de partenariats en livrant les exemples du métro de Londres ou du Diabolo chez nous. Ce genre de politique a vécu, il faut aujourd'hui tourner la page.

La question centrale est donc : comment financer les investissements nécessaires ? Par des économies, comme prévu dans le contrat de gestion ? En acceptant de raboter le budget de la Région par le glissement fiscal du gouvernement fédéral de M. Michel ? Pour moi, ce n'est pas en agissant de la sorte que nous trouverons une solution à notre problème de mobilité... Ou est-ce en augmentant le prix des tickets et en faisant payer les usagers ? J'entends le CD&V s'ouvrir à cette option... J'espère sincèrement que ce n'est pas la piste que vous privilégiez. Non, ces recettes de cuisine ne fonctionnent pas.

Il faut oser réfléchir autrement. Je vais encore revenir sur l'exemple d'Aubagne qui est tellement parlant. La mairie a osé réfléchir autrement et a rendu ses transports gratuits sans prélever de nouvelles taxes sur la population. C'est une ville de 100.000 habitants, alors que Bruxelles en compte 1,2 million, mais elle est aussi la troisième capitale la plus riche d'Europe. Nous ne sommes pas prêts de nous défaire de cette contradiction. Nous sommes riches, malgré un baromètre social indiquant de plus en plus de pauvres dans notre Région. À côté des richesses qui s'accumulent, il y a de plus en plus de personnes qui n'ont plus les moyens de payer les transports publics alors que se déplacer est un droit.

Aubagne a pu enregistrer une diminution de 5.000 voitures par jour, ainsi que le doublement des fréquences des transports publics, relevant les défis de l'environnement et de la mobilité.

Je vous encourage vivement à aller chercher l'argent là où il est, afin de relever le défi de la mobilité écologique et celui de la santé publique. Tout le monde y gagnera.

Les calculs de l'étude dégagent un trou de deux

*de tarieven op te trekken en de gebruikers te doen betalen. Ik hoop dat dat niet de keuze is die u zult maken.*

*We moeten anders durven denken. Ik neem nogmaals het voorbeeld van Aubagne, de Franse stad die het openbaar vervoer gratis heeft gemaakt zonder de bevolking extra te belasten. Dat is een stad van 100.000 inwoners. Brussel telt 1,2 miljoen inwoners maar is ook de derde rijkste hoofdstad van Europa. Te midden van al die rijkdom zijn er echter mensen die over onvoldoende middelen beschikken om het openbaar vervoer te kunnen betalen, terwijl zich verplaatsen een recht is.*

*In Aubagne werd een vermindering van 5.000 auto's per dag vastgesteld, alsook een verdubbeling van het gebruik van het openbaar vervoer. Dat is goed voor het leefmilieu en voor de volksgezondheid. Iedereen wint erbij.*

*Een PPS is wat mij betreft echt geen oplossing. We moeten ambitieuzer zijn en de nodige middelen vrijmaken.*

milliards d'euros.

Même si ce n'est peut-être pas le lieu pour en discuter, je vous encourage au passage à utiliser le savoir-faire de la STIB dont de nombreux ingénieurs pourraient partager leur réflexion sur la problématique.

Pour moi, les PPP ne constituent vraiment pas une solution.

Il faut avoir les moyens de ses ambitions et j'attends impatiemment vos réponses.

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- La publication du rapport dans la presse me gêne. Je souhaite agir comme une personne correcte, et un ministre s'explique devant le parlement quand les décisions ont été prises par le gouvernement. Ce n'est pas la première fois, sous cette législature, que je suis confronté à une fuite organisée. Cela me gêne profondément, car je ne peux dès lors plus vous informer des décisions que le gouvernement prend.

M. De Wolf, dès que la version du document aura été débattue et validée par le gouvernement, je la transmettrai au parlement. Je n'ai jamais eu l'intention de cacher quoi que ce soit. D'ailleurs, en toute transparence, j'avais moi-même indiqué que nous procédions à une objectivation des chiffres.

Ce n'est pas Bruxelles Mobilité qui a demandé ce rapport, c'est moi qui ai commandé un audit, en concertation avec le gouvernement, sur les investissements de la STIB et de Bruxelles Mobilité. Car je me posais des questions.

Personne ne nierait que la mobilité est le plus grand défi lancé à notre Région : elle est nécessaire pour que les Bruxellois se déplacent, pour que les employés rejoignent leur entreprise. Hier, pour aller en voiture de mon cabinet à Uccle, il m'a fallu une heure et demie.

Beaucoup seront donc d'accord, y compris dans cette enceinte, pour dire que la mobilité est la priorité. En effet, en devenant ministre, j'ai hérité de la fameuse annexe 7, un inventaire répertoriant l'ensemble des investissements.

**De voorzitter.**- De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**-  
*De publicatie van het rapport in de pers stoort mij. Ik wens correct op te treden en als minister de beslissingen van de regering voor het parlement te verklaren. Het is niet de eerste keer dat ik geconfronteerd word met een georganiseerd lek.*

*Zodra het rapport door de regering besproken en goedgekeurd is, zal ik het aan het parlement voorleggen. Ik had in alle transparantie al zelf gezegd dat de cijfergegevens geobjectiveerd moesten worden. Niet Brussel Mobiliteit maar ikzelf heb, in overleg met de regering, een audit besteld over de investeringen van de MIVB omdat ik me daar vragen bij stelde. Niemand zal ontkennen dat de mobiliteit de grootste uitdaging vormt voor het Brussels Gewest.*

*Als minister ben ik erfgenaam van de beruchte bijlage 7, een inventaris waarin alle investeringen van de MIVB staan opgesomd.*

*Ik stel me vragen bij de achterstand in de investeringen. Sommige investeringen zijn zelfs nog niet uitgevoerd. Verder heb ik vastgesteld dat niet alle investeringen in bijlage 7 staan.*

*Omdat ik vragen had bij de financiering heb ik, als goede huisvader, samen met de regering beslist om een onafhankelijke audit te bestellen bij PricewaterhouseCoopers (PwC). Verder heb ik samen met mensen van mijn kabinet, dat van de minister-president en dat van de minister van begroting een auditcomité opgericht.*

*De ware impact van de investeringen zal niet deze,*

Tout le monde s'accordera à dire qu'à Bruxelles, les processus sont toujours très lents. Mme Delforge a d'ailleurs cité une de mes déclarations datant d'avril 2009 et confirmant que la décision de prolonger le métro avait déjà été prise alors. Pourtant, nous n'avons malheureusement encore rien entrepris à l'heure actuelle.

Constatant du retard dans les investissements - certains n'ont même pas été effectués -, j'en suis venu à me poser des questions. J'ai aussi constaté que tout n'était pas repris dans cette annexe 7 ! Ainsi, certains investissements courants n'y figuraient pas. Ils coûtent pourtant aussi de l'argent ! Je me suis donc posé des questions sur le financement réel de tout cela. En bon père de famille, j'ai décidé, conjointement avec le gouvernement, de commander un audit indépendant à PricewaterhouseCoopers (PwC).

Au vu des grands défis à relever, nous avons créé un comité d'audit avec des représentants de mon cabinet, de celui du ministre-président et de celui du ministre du Budget. Ces défis concernaient la législature en cours, mais surtout celle à venir.

Sans entrer dans le détail, le réel impact de ces investissements ne touche pas cette législature, mais la prochaine ! Cela démontre une fois de plus que ce gouvernement veut agir en bon père de famille.

Nous avons demandé la réalisation d'un audit en quatre volets, à savoir les investissements passés (financement, déroulement, etc.), les investissements futurs pour développer le réseau, les moyens de fonctionnement de la STIB et le modèle tarifaire. Nous avons alors demandé une actualisation du plan d'investissement.

Où en est-on aujourd'hui ? Nous avons reçu quatre rapports intermédiaires, dont au moins deux sont débattus de manière approfondie lors de réunions intercabinets mais, n'en déplaise à M. De Wolf, pas encore au gouvernement. Je crois que vous serez d'accord avec moi pour reconnaître que l'on peut difficilement diffuser un document dont les ministres n'ont pas encore discuté et qui n'est pas encore validé. Nous ne disposons d'ailleurs pas encore du rapport final, qui est annoncé pour fin octobre.

Nous allons évidemment en tenir compte dans le

*maar de volgende legislatuur duidelijk worden. Het is dan ook duidelijk dat deze regering als goede huisvader wil optreden.*

*De audit die we hebben besteld, zal uit vier luiken bestaan: de voorbije investeringen, de toekomstige investeringen voor de ontwikkeling van het net, de werkingsmiddelen van de MIVB en het tarifair model. Ook hebben wij een update van het investeringsplan gevraagd.*

*Ondertussen hebben we vier tussentijdse rapporten ontvangen waarvan er minstens twee grondig worden besproken tijdens de interkabinettenwerkgroepen maar nog niet binnen de regering. Het eindrapport is gepland tegen eind oktober.*

*Uiteraard zullen we daar rekening mee houden in het kader van de gewestbegroting. De investeringen worden ingeschreven in de begroting voor 2016, maar de beslissingen die vandaag worden genomen zullen een impact hebben op de jaren 2017, 2018, 2019 en zelfs nog later.*

*Sta mij toe op te merken dat we voorzichtig moeten zijn met het vergelijken van cijfergegevens. Bij de opmaak van het investeringsplan zijn we uitgegaan van het bedrag van 2012. We bevinden ons nu in het jaar 2015 en daarom houden we rekening met het bedrag van 2015 en niet met dat van 2012. Verder loopt de weerhouden periode niet langer van 2012 tot 2021, maar wel van 2015 tot 2025.*

*Mobiliteit werd bij de regeringsvorming als een van de prioriteiten beschouwd. Daarom moet de gewestregering nu de daad bij het woord voegen. Dat betekent dat er keuzes gemaakt moeten worden.*

*Het standpunt van het parlement is quasi unaniem. Ten eerste vindt de meerderheid dat de uitbreiding van het metronet naar het noorden essentieel is voor het gewest. Daar ben ik het mee eens.*

*De metrolijn tussen Bordet en Albert is in een eerste fase noodzakelijk. Trams 3 en 4 zitten tussen de haltes Beurs en Noordstation overvol. Er kunnen op die lijn ook geen trams meer worden toegevoegd. Bovendien kunnen bussen die tegen een hoge snelheid rijden niet door de woonwijken*

cadre du budget régional. Même s'il s'agit du budget 2016, les décisions qui sont prises aujourd'hui auront un impact sur les années 2017, 2018, 2019 et même au-delà.

Même si je le voulais, je ne pourrais pas répondre à toutes vos questions. Aussi longtemps que le gouvernement n'aura pas pris de décision, je ne pourrai pas le faire, sauf à vouloir me compliquer l'existence dans les jours qui viennent. Ceux qui ont déjà fait partie d'un gouvernement savent de quoi je parle.

Permettez-moi d'ajouter deux ou trois réflexions. Il faut être prudent lorsque l'on compare des chiffres. Ainsi, lorsque nous avons préparé le plan d'investissement, nous sommes partis du montant de l'année 2012. Nous sommes à présent en 2015 et, pour actualiser la situation, nous avons évidemment retenu le montant de 2015 et non celui de 2012.

Ensuite, la période retenue n'est plus celle de 2012 à 2021, mais celle de 2015 à 2025. Il faut donc faire attention lorsque l'on compare des chiffres. Encore une fois, le défi doit certes être relevé au cours de cette législature, mais surtout au cours de la prochaine.

M. le président, j'ai commencé mon intervention en rappelant que la mobilité a été définie comme une priorité lors de la formation de ce gouvernement. Tout le monde semble d'accord sur ce point et cela signifie que le gouvernement régional doit à présent joindre les actes à la parole. Certes, nous devrons sans doute opérer des choix, mais il en va toujours ainsi dans la vie.

J'ai entendu l'avis quasi unanime de ce parlement, qui m'a délivré trois messages. Premièrement, une grande majorité de cette institution estime que le métro nord est nécessaire et essentiel pour notre Région. Je suis d'accord avec vous.

La ligne de métro entre Bordet et Albert, dans une première phase, est nécessaire. Essayez de prendre le tram 3 ou 4 à l'arrêt Bourse vers l'arrêt Gare du Nord en journée, même en dehors des heures de pointe : ces véhicules ont beau être grands, les usagers y sont très serrés. Or, on ne peut plus injecter de trams sur cette ligne, qui est saturée.

Par ailleurs, du point de vue géographique et

van Schaarbeek worden gestuurd, tenzij er woningen worden afgebroken.

*Ik neem er akte van dat Ecolo geen metro meer wil in Brussel.*

*(Opmerkingen van mevrouw Delforge)*

*Zelf ben ik, net als de leden van de MR-fractie en de meerderheid, wel voorstander van de metro. Hij is noodzakelijk voor de mobiliteit in het gewest.*

*Ten tweede kunnen we niet zomaar het metronet uitbreiden en het huidige net aan zijn lot overlaten. Dat is voor mij een prioriteit. De huidige metrolijnen moeten gemoderniseerd en beveiligd worden.*

*Ten derde moeten er naast de metro ook andere projecten worden gerealiseerd in Brussel: het Busplan, de uitbreiding van het tramnet enzovoort. Die andere projecten kunnen we niet opgeven.*

*Mobiliteit is een van de vele prioriteiten in het gewest. Er moet een evenwicht worden gevonden en er moeten keuzes worden gemaakt. Conform onze beleidsverklaring moet de regering in het openbaar vervoer blijven investeren.*

*(Applaus bij de meerderheid)*

urbanistique, à moins de démolir des maisons, les rues de Schaerbeek ne peuvent accueillir de bus à haute vitesse dans les quartiers résidentiels. Les villes où on le fait présentent une autre configuration. Ici, c'est peut-être possible sur les boulevards, mais pas sur le tracé du métro entre Bordet et Albert.

Je prends donc acte qu'Ecolo déclare clairement ne plus vouloir du métro à Bruxelles.

*(Remarques de Mme Delforge)*

J'en prends acte : vous êtes contre le métro. Pour ma part, à l'instar du MR et de la majorité, je veux cette ligne de métro. Elle est nécessaire pour la mobilité dans cette Région.

Deuxièmement, on ne peut se mettre à élargir le réseau de métro en laissant à l'abandon le réseau existant. C'est une priorité pour moi : il est nécessaire de moderniser, de sécuriser l'exploitation des lignes de métro actuelles. Rappelez-vous le rapport de Deloitte, qui est très clair : nous devons, par exemple, investir dans la signalétique.

Troisièmement, même si l'on s'entend sur la priorité du métro, d'autres projets doivent également être réalisés à Bruxelles dans les années qui viennent : le Plan bus, l'extension du réseau de tram,... On ne peut abandonner ces choix.

Cependant, puisque la mobilité est une priorité parmi tant d'autres dans cette Région, nous devons trouver un équilibre. Pour l'avenir de cette ville, nous devons faire des choix et, conformément à notre déclaration de politique régionale, ce gouvernement doit continuer à investir dans les transports en commun.

*(Applaudissements sur les bancs de la majorité)*

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

**M. Vincent De Wolf (MR).**- Tout d'abord, M. le président, je vous remercie d'avoir eu l'élégance de m'appeler pour m'indiquer que vous étiez intervenu auprès du ministre et qu'il refusait de communiquer la pièce.

Cela étant, je confirme que mon groupe ne peut accepter la décision de non-communication de cette

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

**De heer Vincent De Wolf (MR) (in het Frans).**- *Mijn fractie is het er niet mee eens dat de studie niet wordt meegedeeld, al gaat het slechts om een tussentijds verslag. Dat dat niet gebeurt, creëert achterdocht en wantrouwen.*

*We begrijpen best dat gegevens voortdurend moeten worden aangepast, maar het gaat hier om*

étude. Même si ce rapport n'est qu'intermédiaire, les éléments qui y figurent méritent d'être connus des parlementaires. De plus, le fait de ne pas répondre à la demande crée des suspicions et des malaises.

Qu'il faille adapter les données et les montants au fil du temps, nous sommes en mesure de le comprendre. Toutefois, nous parlons ici de montants parfois multipliés par deux, par trois, voire par douze. On évoque un trou budgétaire d'un montant de deux ou trois milliards d'euros. Il faudra donc faire des choix, entre l'adaptation des anciennes lignes, l'automatisation ou la création d'un tunnel, alors que nous en avons abandonné un autre. Pour notre part, nous soutenons ce métro nord-sud, parce que nous sommes soucieux du bien-être des Bruxellois et de leur mobilité. Nous nous demandons toutefois dans quelle mesure et dans quels délais ce projet pourra être réalisé.

Il va de soi que nous continuerons à suivre ce dossier de près. Nous ne sommes pas heureux que ce débat n'ait pas eu lieu aujourd'hui. En lieu et place du vrai débat, nous avons débattu des raisons de la rétention du rapport. Le ministre n'a rien dit sur le fond du dossier, sinon qu'il s'agit d'un enjeu majeur. Ce ne fut en rien un débat parlementaire satisfaisant.

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

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Nous saluons le fait que vous ayez commandé un audit. Par contre, la nature de vos réponses nous laisse à penser que notre demande d'une commission spéciale est plus pertinente que jamais. En effet, si vous ne pouvez pas communiquer sur la base de décisions gouvernementales non encore prises, cela ne vous empêche pas de nous communiquer des éléments importants pour l'avenir de notre Région et qui ont déjà été pointés dans un audit.

La décision de ne pas creuser le tunnel Meiser est-elle motivée par le manque de moyens budgétaires ?

Vous nous présentez comme des évidences ce que la plupart des experts contredisent lorsqu'ils affirment que s'en est fini des projets pharaoniques et qu'il faut désormais répondre aux urgences. C'est possible lorsque l'on n'est pas dogmatique au point de ne pas pouvoir imaginer un tram sur un grand

*bedragen die twee, drie tot twaalf keer hoger liggen dan de oorspronkelijke raming. Het gat in de begroting zou 2 tot 3 miljard euro bedragen.*

*We moeten dan ook kiezen tussen ofwel de aanpassing van de oude metrolijnen, de automatisering of de aanleg van een tunnel. Wij staan achter de noord-zuidmetrolijn, omdat we bezorgd zijn om het welzijn en de mobiliteit van de Brusselaars. We vragen ons echter af in welke mate en binnen welke termijnen dat project uitgevoerd kan worden.*

*We blijven het dossier uiteraard van dichtbij volgen. We vinden het geen goede zaak dat het debat vandaag niet heeft plaatsgevonden en dat we het enkel hebben gehad over de redenen voor de inhouding van het verslag. De minister heeft niets over de inhoud van het dossier gezegd.*

**De voorzitter.**- Mevrouw Delforge heeft het woord.

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)** (in het Frans).- *Het is een goede zaak dat u een audit hebt besteld. Toch doet de aard van uw antwoorden vermoeden dat onze vraag naar een bijzondere commissie relevanter is dan ooit.*

*Is de beslissing om af te zien van de Meisertunnel door budgettaire redenen ingegeven?*

*Volgens de meeste experts is de tijd van de monsterprojecten voorbij en moeten we ons concentreren op de dringendste dossiers. U spreekt dat tegen.*

*De situatie ziet er niet goed uit: we kampen met een ontoereikend budget en u blijft vasthouden aan projecten als de verlenging van de metro tot aan parking C of de nationale luchthaven.*

boulevard. Une étude détaillée de l'ARAU explique bien comment on a tenté de démontrer qu'aucune solution alternative au métro à Schaerbeek n'existeit, alors que c'est faux.

Nous sommes mal partis, parce que les budgets manquent et parce que vous continuez à nous parler d'une multiplication de projets tels que le métro jusqu'au parking C ou jusqu'à Bruxelles National. Nous réitérons notre demande d'une commission spéciale. Il est temps de sortir du dogmatisme de la "métrovision".

**M. le président.**– La parole est à M. Loewenstein.

**M. Marc Loewenstein (FDF).**– Nous sommes tous d'accord sur une chose : les moyens financiers à disposition, qu'ils proviennent de la Région, du niveau fédéral ou d'ailleurs, sont insuffisants pour réaliser tous les projets.

En l'absence de suffisamment de moyens, il nous faut être raisonnables et faire des choix. Pour le FDF, la priorité majeure est la mise en métro du tronçon Albert-Nord, s'étendant de Forest à Schaerbeek.

Ensute, il nous faut nous concentrer sur les travaux de signalisation, principalement sur les lignes 1 et 5 et selon des modalités encore à définir. Une étude a été commandée à ce sujet par la STIB, et il serait intéressant d'en connaître le contenu ainsi que les pistes de solution proposées, comme je l'ai demandé il y a quelques semaines.

Ces deux dossiers concernent, certes, des infrastructures existantes, mais leur optimisation permettrait déjà d'améliorer la qualité du service pour les usagers.

Enfin, dans votre réponse au sujet de Beliris, je n'ai rien entendu quant à l'état d'avancement de la concertation. J'aimerais en savoir un peu plus à ce sujet.

**M. le président.**– La parole est à M. De Lille.

**M. Bruno De Lille (Groen)** (*en néerlandais*).– *M. le ministre, vous ne voulez pas nous remettre ce rapport, pourtant établi par un organisme indépendant, parce qu'il doit encore être discuté*

**De voorzitter.**– De heer Loewenstein heeft het woord.

**De heer Marc Loewenstein (FDF)** (*in het Frans*).– *We zijn het er allemaal over eens dat de financiële middelen van de federale overheid, het gewest of andere beleidsniveaus, niet volstaan om alle mobiliteitsprojecten te realiseren.*

*We moeten dan ook realistisch zijn en keuzes maken. Voor het FDF moet eerst de tramlijn Albert-Noord, van Vorst naar Schaerbeek, ingericht worden als een metrolijn.*

*Vervolgens moeten we ons concentreren op het seinwezen, met name die van lijnen 1 en 5. Daarover bestelde de MIVB een studie, waarvan we de inhoud graag zouden vernemen.*

*Beide dossiers houden weliswaar verband met bestaande infrastructuur, maar de optimalisering daarvan kan de kwaliteit van de dienstverlening wel degelijk verbeteren.*

*Kunt u meer vertellen over het overleg met Beliris?*

**De voorzitter.**– De heer De Lille heeft het woord.

**De heer Bruno De Lille (Groen).**– Mijnheer de minister, u hebt uitgelegd dat u het rapport niet wilt geven, dat u op geen enkele vraag wilt antwoorden en dat u nog niets wilt zeggen over de

*par le gouvernement. Va-t-il être modifié ? En effet, je serais étonné que vous n'ayez pas demandé à PwC d'estimer le dérapage du budget après les articles de presse parus à ce sujet. PwC vous en a-t-il donc communiqué le montant précis ? J'aimerais avoir une réponse à cette question. Votre refus de vous exprimer à ce sujet est un affront pour ce gouvernement.*

*Vous ne voulez rien dire non plus sur les choix, mais affichez une ferme volonté d'exécuter les travaux de métro. Aucun membre du parlement n'a dit vouloir ce métro à tout prix. Groen ne veut pas que l'aménagement de la ligne de métro se fasse au détriment des transports publics en surface et de tous les autres projets. Quant au CD&V et d'autres députés, ils veulent savoir ce qu'il en est de la tramification de la ligne 71 et de la liaison avec Tour & Taxis. Groen et la majorité du parlement refusent que l'ensemble des moyens soient attribués à un seul projet. C'est à ce sujet que nous aimerions vous entendre.*

*(Applaudissements sur les bancs de Groen et d'Ecolo)*

keuzes. U hebt tien minuten gepraat om helemaal niets te zeggen. We kunnen daarvoor bewondering hebben, maar het is wel frustrerend voor het parlement. Bovendien hebt u een aantal vreemde dingen gezegd. Zo zegt u dat u het rapport nog niet aan het parlement kunt geven, omdat het eerst nog door de regering moet worden besproken. Dan vraag ik me af of het rapport misschien nog zal veranderen. Het is door een onafhankelijke instantie, namelijk PwC, opgemaakt, maar de parlementsleden mogen het niet zien.

Ik kan begrijpen dat u nog niet kunt zeggen wat de keuzes zijn, welk nieuw beheercontract de regering gaat maken en welke aanpassingen er zullen gebeuren. Daarover moet politiek onderhandeld worden. Dat het rapport nog kan veranderen, vind ik vreemd. Ik blijf vragen om dat rapport aan het parlement te bezorgen. Bovendien moet u zich niet achter het rapport verbergen. Ik kan me niet voorstellen dat u na de krantenartikels over de ontsporingen van het budget niet met PwC hebt gebeld om te vragen hoever het budget zal ontsponnen. Ik zou graag willen weten of u van PwC een precies bedrag van de overschrijding van het budget hebt gekregen. Ik zou graag een antwoord op die vraag willen krijgen. Dat u niet wilt antwoorden, getuigt van weinig respect voor het parlement.

U zegt niets over de keuzes. U zegt wel dat u per se de metro wilt. Niemand heeft hier gezegd dat men koste wat kost geen metro wil. Groen heeft gezegd dat het niet wil dat de keuze om koste wat kost de metrolijn aan te leggen, ten koste gaat van het bovengronds openbaar vervoer en van alle andere projecten. Groen is daarin niet alleen. Ook de CD&V vraagt hoe het zit met de vertrammung van lijn 71 en met de verbinding met Tour & Taxis. Nog andere parlementsleden verwijzen daarnaar. Waar Groen bezorgd om is, is dat men al het geld in het ene project zou steken en dat men veel langer zit met een openbaarvervoeraanbod dat drastisch is teruggebracht. Dat wil Groen niet en ook de meerderheid in het parlement niet. Daarover gaat het en daarover hadden we u willen horen.

*(Applaus bij Groen en Ecolo)*

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).-** Je conseille à M. De Lille de lire le compte-rendu.

**De heer Pascal Smet, minister.**- Ik zou bijna een niet-parlementair woord gebruiken. Ik raad de heer De Lille aan dat hij het verslag leest.

**M. Bruno De Lille (Groen)** (*en néerlandais*).- *M. De Lille aimerait obtenir le rapport et la convocation d'une commission spéciale.*

*M. De Lille a fait son travail pendant cinq ans aux côtés de Mme Grouwels pour que ce projet voie le jour. C'est maintenant chose faite.*

**M. Vincent De Wolf (MR)**.- M. le président, c'est le parlement qui doit avoir le dernier mot et non le ministre.

**M. Bruno De Lille (Groen)**.- Si le ministre prend la parole pour répondre aux questions, volontiers mais pas pour accuser des membres du parlement.

**M. le président**.- Je vous demande d'être très court, M. le ministre, et je vous donne la parole uniquement pour répondre au procès d'intention qui vous a éventuellement été fait.

**M. Pascal Smet, ministre** (*en néerlandais*).- *Je fournirai le rapport dès qu'il aura été finalisé, comme le prévoit la législation. Le projet Meiser n'a pas été supprimé pour des considérations financières, mais uniquement pour des raisons touchant à la qualité de vie.*

(*poursuivant en français*)

Troisièmement, en ce qui concerne Beliris, le gouvernement bruxellois n'en est pas encore informé, mais l'État fédéral annonce qu'il va accorder 50 millions annuellement au métro. Nous allons voir si cela se confirme.

Je le répète, nous avons en notre possession le rapport intermédiaire et nous attendons le rapport final. Dès que nous le recevrons, nous le communiquerons au parlement afin d'en débattre.

**M. le président**.- Je ne peux que vous inviter, M. le ministre, à essayer d'identifier par quelle voie ce document a été distribué. Ce n'est évidemment pas mon affaire, mais celle de l'exécutif. Il conviendrait quoi qu'il en soit de vérifier comment ce rapport a pu être communiqué à beaucoup de monde, mais pas aux parlementaires. Ce n'est pas votre faute,

**De heer Bruno De Lille (Groen)**.- De heer De Lille zou graag die speciale commissie en het rapport krijgen. Als hij dat krijgt, is hij tevreden.

De heer De Lille heeft vijf jaar lang zijn werk gedaan samen met mevrouw Grouwels: we hebben ervoor gezorgd dat het project gestart is. Dat was voordien niet het geval.

**De heer Vincent De Wolf (MR)** (*in het Frans*).- *Mijnheer de voorzitter, het parlement moet het laatste woord krijgen.*

**De heer Bruno De Lille (Groen)** (*in het Frans*).- *De minister mag het woord nemen om te antwoorden, maar niet om parlementsleden te beschuldigen.*

**De voorzitter**.- Mijnheer de minister, u mag heel kort reageren op het intentieproces waarvan u eventueel het slachtoffer bent.

**De heer Pascal Smet, minister**.- Zodra het finale rapport er is, zal ik het ter beschikking stellen. Alle parlementsleden die deel uitmaken van een partij die al in een regering gezeten heeft, zouden toch moeten weten hoe dit functioneert. Deze werkwijze staat trouwens in de wetgeving omschreven. Meiser werd niet geschrapt om financiële redenen, maar enkel en alleen ter wille van de levenskwaliteit.

(*verder in het Frans*)

*In het kader van Beliris heeft de federale regering aangekondigd dat ze jaarlijks 50 miljoen euro voor de metro zal uittrekken, maar wij hebben daarvan nog geen officiële bevestiging gekregen.*

*Wij beschikken enkel over het tussentijdse verslag. Zodra we het eindverslag ontvangen, zullen we dat aan het parlement bezorgen, zodat er een debat kan worden georganiseerd.*

**De voorzitter**.- Het lijkt mij nuttig om na te gaan hoe dat document werd gelekt. Het is niet normaal dat het parlement het pas als laatste te zien krijgt. Dat is een deontologisch probleem.

mais ce n'est pas normal. Pour certains, cela pose un problème de nature déontologique.

- *Les incidents sont clos.*

## COMMUNICATION FAITE AU PARLEMENT

### MODIFICATIONS DE LA COMPOSITION DES COMMISSIONS

**M. le président.** - Par courriel du 16 octobre 2015, le groupe PS communique des modifications à la composition des commissions permanentes.

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

### 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 sur le transport routier entre le gouvernement du Royaume de Belgique et la République de Moldavie, signé à Chisinau le 21 mai 1996 (n<sup>o</sup>s A-166/1 et 2 – 2014/2015).

Il est procédé au vote.

### RÉSULTAT DU VOTE 1

71 membres sont présents.  
70 répondent oui.  
1 s'abstient.

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 l'Accord entre le Royaume de

- *De incidenten zijn gesloten.*

## MEDEDELING AAN HET PARLEMENT

### WIJZIGINGEN AAN DE SAMENSTELLING VAN DE COMMISSIES

**De voorzitter.** - Bij mail van 16 oktober 2015 deelt de PS-fractie wijzigingen mee aan de samenstelling van de vaste commissies.

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

### NAAMSTEMMINGEN

**De voorzitter.** - Aan de orde is de naamstemming over het geheel van het ontwerp van ordonnantie houdende instemming met het akkoord over het wegvervoer tussen de regering van het Koninkrijk België en de Republiek Moldavië, ondertekend te Chisinau op 21 mei 1996 (nrs. A-166/1 en 2 – 2014/2015).

Tot stemming wordt overgegaan.

### UITSLAG VAN DE STEMMING 1

71 leden zijn aanwezig.  
70 antwoorden ja.  
1 onthoudt zich.

Bijgevolg neemt het parlement het ontwerp van ordonnantie aan. Het zal ter bekragting 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 akkoord tussen het

Belgique et le Royaume du Maroc concernant les transports routiers internationaux de voyageurs et de marchandises, ainsi qu'au protocole conclu en vertu de l'article 22 de l'Accord, signé à Rabat le 14 juillet 1997 (n<sup>o</sup>s A-167/1 et 2 – 2014/2015).

Il est procédé au vote.

### RÉSULTAT DU VOTE 2

71 membres sont présents.

70 répondent oui.

1 s'abstient.

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 l'Accord entre le gouvernement du Royaume de Belgique et le gouvernement de l'Ukraine sur le transport routier, signé à Kiev le 28 juillet 1997 (n<sup>o</sup>s A-168/1 et 2 – 2014/2015).

Il est procédé au vote.

### RÉSULTAT DU VOTE 3

71 membres sont présents.

70 répondent oui.

1 s'abstient.

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 l'Accord sur le transport routier entre le gouvernement du Royaume de Belgique et le gouvernement macédonien, signé à Skopje le 10 septembre 1998 (n<sup>o</sup>s A-169/1 et 2 – 2014/2015).

Il est procédé au vote.

Koninkrijk België en het Koninkrijk Marokko betreffende het internationaal vervoer over de weg van personen en goederen, en het protocol opgemaakt krachtens artikel 22 van het akkoord, ondertekend in Rabat op 14 juli 1997 (nrs. A-167/1 en 2 - 2014/2015).

Tot stemming wordt overgegaan.

### UITSLAG VAN DE STEMMING 2

71 leden zijn aanwezig.

70 antwoorden ja.

1 onthoudt zich.

Bijgevolg neemt het parlement het ontwerp van ordonnantie aan. Het zal ter bekraftiging 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 akkoord tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van Oekraïne over het wegvervoer, ondertekend te Kiev op 28 juli 1997 (nrs. A-168/1 en 2 – 2014/2015).

Tot stemming wordt overgegaan.

### UITSLAG VAN DE STEMMING 3

71 leden zijn aanwezig.

70 antwoorden ja.

1 onthoudt zich.

Bijgevolg neemt het parlement het ontwerp van ordonnantie aan. Het zal ter bekraftiging 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 akkoord over het wegvervoer tussen de regering van het Koninkrijk België en de Macedonische regering, ondertekend te Skopje op 10 september 1998 (nrs. A-169/1 en 2 – 2014/2015).

Tot stemming wordt overgegaan.

## RÉSULTAT DU VOTE 4

71 membres sont présents.

70 répondent oui.

1 s'abstient.

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 l'Accord sur le transport routier entre le gouvernement du Royaume de Belgique et le gouvernement de la Géorgie, signé à Bruxelles le 19 mars 2002 (n<sup>os</sup> A-170/1 et 2 – 2014/2015).

Il est procédé au vote.

## RÉSULTAT DU VOTE 5

71 membres sont présents.

70 répondent oui.

1 s'abstient.

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 l'Accord sur le transport routier entre le gouvernement du Royaume de Belgique et le gouvernement de la République d'Albanie, signé à Tirana le 25 avril 2006 (n<sup>os</sup> A-171/1 et 2 – 2014/2015).

Il est procédé au vote.

## RÉSULTAT DU VOTE 6

71 membres sont présents.

70 répondent oui.

1 s'abstient.

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

## UITSLAG VAN DE STEMMING 4

71 leden zijn aanwezig.

70 antwoorden ja.

1 onthoudt zich.

Bijgevolg neemt het parlement het ontwerp van ordonnantie aan. Het zal ter bekraftiging 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 akkoord over het wegvervoer tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van Georgië, ondertekend te Brussel op 19 maart 2002 (nrs. A-170/1 en 2 – 2014/2015).

Tot stemming wordt overgegaan.

## UITSLAG VAN DE STEMMING 5

71 leden zijn aanwezig.

70 antwoorden ja.

1 onthoudt zich.

Bijgevolg neemt het parlement het ontwerp van ordonnantie aan. Het zal ter bekraftiging 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 akkoord over het wegvervoer tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van de Republiek Albanië, ondertekend te Tirana op 25 april 2006 (nrs. A-171/1 en 2 – 2014/2015).

Tot stemming wordt overgegaan.

## UITSLAG VAN DE STEMMING 6

71 leden zijn aanwezig.

70 antwoorden ja.

1 onthoudt zich.

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

**M. le président.**- L'ordre du jour appelle le vote nominatif sur l'ensemble du projet d'ordonnance portant assentiment à l'Accord sur le transport routier entre le gouvernement du Royaume de Belgique et le gouvernement de la République du Kazakhstan, signé à Bruxelles le 5 décembre 2006 (n<sup>o</sup>s A-172/1 et 2 – 2014/2015).

Il est procédé au vote.

#### RÉSULTAT DU VOTE 7

71 membres sont présents.  
70 répondent oui.  
1 s'abstient.

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 l'Accord sur le transport routier entre le gouvernement du Royaume de Belgique et le gouvernement de la Fédération de Russie, signé à Moscou le 2 mars 2007 (n<sup>o</sup>s A-173/1 et 2 – 2014/2015).

Il est procédé au vote.

#### RÉSULTAT DU VOTE 8

71 membres sont présents.  
70 répondent oui.  
1 s'abstient.

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 l'Accord sur le transport routier entre le gouvernement du Royaume de Belgique et le gouvernement de la République du Kosovo, signé à Bruxelles le 18 juin 2010 (n<sup>o</sup>s A-174/1 et 2 – 2014/2015).

Il est procédé au vote.

**De voorzitter.**- Aan de orde is de naamstemming over het geheel van het ontwerp van ordonnantie houdende instemming met het akkoord over het wegvervoer tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van de Republiek Kazachstan, ondertekend te Brussel op 5 december 2006 (nrs. A-172/1 en 2 – 2014/2015).

Tot stemming wordt overgegaan.

#### UITSLAG VAN DE STEMMING 7

71 leden zijn aanwezig.  
70 antwoorden ja.  
1 onthoudt zich.

Bijgevolg neemt het parlement het ontwerp van ordonnantie aan. Het zal ter bekraftiging 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 akkoord tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van de Russische Federatie over het wegvervoer, ondertekend te Moskou op 2 maart 2007 (nrs. A-173/1 en 2 – 2014/2015).

Tot stemming wordt overgegaan.

#### UITSLAG VAN DE STEMMING 8

71 leden zijn aanwezig.  
70 antwoorden ja.  
1 onthoudt zich.

Bijgevolg neemt het parlement het ontwerp van ordonnantie aan. Het zal ter bekraftiging 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 akkoord over het wegvervoer tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van de Republiek Kosovo, ondertekend te Brussel op 18 juni 2010 (nrs. A-174/1 en 2 – 2014/2015).

Tot stemming wordt overgegaan.

## RÉSULTAT DU VOTE 9

71 membres sont présents.

70 répondent oui.

1 s'abstient.

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 l'Accord sur le transport routier entre le gouvernement du Royaume de Belgique et le gouvernement du Monténégro, signé à Podgorica le 16 février 2010 (n° A-175/1 et 2 – 2014/2015).

Il est procédé au vote.

## RÉSULTAT DU VOTE 10

71 membres sont présents.

70 répondent oui.

1 s'abstient.

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 l'Accord sur le transport routier entre le gouvernement du Royaume de Belgique et le gouvernement de la République de Serbie, signé à Bruxelles le 5 mars 2010 (n° A-176/1 et 2 – 2014/2015).

Il est procédé au vote.

## RÉSULTAT DU VOTE 11

71 membres sont présents.

70 répondent oui.

1 s'abstient.

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

## UITSLAG VAN DE STEMMING 9

71 leden zijn aanwezig.

70 antwoorden ja.

1 onthoudt zich.

Bijgevolg neemt het parlement het ontwerp van ordonnantie aan. Het zal ter bekraftiging 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 akkoord over het wegvervoer tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van Montenegro, ondertekend te Podgorica op 16 februari 2010 (nrs. A-175/1 en 2 – 2014/2015).

Tot stemming wordt overgegaan.

## UITSLAG VAN DE STEMMING 10

71 leden zijn aanwezig.

70 antwoorden ja.

1 onthoudt zich.

Bijgevolg neemt het parlement het ontwerp van ordonnantie aan. Het zal ter bekraftiging 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 akkoord over het wegvervoer tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van de Republiek Servië, ondertekend te Brussel op 5 maart 2010 (nrs. A-176/1 en 2 – 2014/2015).

Tot stemming wordt overgegaan.

## UITSLAG VAN DE STEMMING 11

71 leden zijn aanwezig.

70 antwoorden ja.

1 onthoudt zich.

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

**M. le président.**- L'ordre du jour appelle le vote nominatif sur l'ensemble du projet d'ordonnance portant assentiment à la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, 2007, faite à Nairobi le 18 mai 2007 (n<sup>o</sup>s A-181/1 et 2 – 2014/2015).

Il est procédé au vote.

#### RÉSULTAT DU VOTE 12

71 membres sont présents.

70 répondent oui.

1 s'abstient.

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 l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN), fait à Genève le 19 janvier 1996 (n<sup>o</sup>s A-182/1 et 2 – 2014/2015).

Il est procédé au vote.

#### RÉSULTAT DU VOTE 13

71 membres sont présents.

70 répondent oui.

1 s'abstient.

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 les ordres du jour déposés en conclusion de l'interpellation de M. Dominiek Lootens-Stael 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, concernant "le rôle de Bruxelles en tant que plaque tournante du djihadisme international" et de l'interpellation jointe de Mme Annemie Maes

**De voorzitter.**- Aan de orde is de naamstemming over het geheel van het ontwerp van ordonnantie houdende instemming met het Internationaal Verdrag van Nairobi betreffende de verwijdering van wrakken, 2007, opgemaakt in Nairobi op 18 mei 2007 (nrs. A-181/1 en 2 – 2014/2015).

Tot stemming wordt overgegaan.

#### UITSLAG VAN DE STEMMING 12

71 leden zijn aanwezig.

70 antwoorden ja.

1 onthoudt zich.

Bijgevolg neemt het parlement het ontwerp van ordonnantie aan. Het zal ter bekraftiging 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 Europees Verdrag inzake hoofdwaterwegen die van internationaal belang zijn (AGN), opgemaakt in Genève op 19 januari 1996 (nrs. A-182/1 en 2 - 2014/2015).

Tot stemming wordt overgegaan.

#### UITSLAG VAN DE STEMMING 13

71 leden zijn aanwezig.

70 antwoorden ja.

1 onthoudt zich.

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

**De voorzitter.**- Aan de orde is de naamstemming over de moties ingediend tot besluit van de interpellatie van de heer Dominiek Lootens-Stael tot 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 "de rol van Brussel als draaischijf voor het internationaal jihadisme" en de toegevoegde interpellatie van mevrouw Annemie Maes betreffende "de aanpak van illegale

concernant "l'approche du commerce illégal d'armes, de l'insécurité et du radicalisme en Région bruxelloise".

Trois ordres du jour ont été déposés :

- un ordre du jour motivé a été déposé par M. Dominiek Lootens-Stael ;

- un ordre du jour motivé a été déposé par M. Johan Van den Driessche, Mes Liesbet Dhaene et Cieltje Van Achter.

- l'ordre du jour pur et simple est proposé par MM. Jamal Ikazban, Amet Gjanaj et Fouad Ahidar.

L'ordre du jour pur et simple ayant la priorité de droit, je mets cet ordre du jour aux voix.

**M. Bruno De Lille (Groen).** - Est-il possible de voter séparément sur les trois ordres du jour ?

**M. le président.** - Le règlement impose que, lorsqu'il y a un ordre du jour pur et simple, il passe en priorité.

**Mme Zoé Genot (Ecolo).** - Pour être clair, on ne vote pas de la même façon pour l'ordre du jour pur et simple quand c'est le Vlaams Belang ou quand cela ne l'est pas. Nous voulons être certains qu'il y ait deux votes distincts.

**M. Johan Van den Driessche (N-VA) (en néerlandais).** - *Ne pouvons-nous pas voter deux fois puisqu'il y a deux ordres du jour motivés ?*

**M. le président.** - Non. Une seule fois.

**M. Johan Van den Driessche (N-VA) (en néerlandais).** - *Ne pouvons-nous pas scinder les votes ?*

**M. le président.** - Non. Cela ne change rien de toute façon. L'ordre du jour pur et simple a la priorité de droit.

La parole est à M. Lootens-Stael pour une explication de vote.

wapenhandel, onveiligheid en radicalisme in het Brussels Gewest".

Drie moties werden ingediend:

- een gemotiveerde motie werd ingediend door de heer Dominiek Lootens-Stael;

- een gemotiveerde motie werd ingediend door de heer Johan Van den Driessche, mevrouw Liesbet Dhaene en mevrouw Cieltje Van Achter;

- de eenvoudige motie wordt door de heren Jamal Ikazban, Amet Gjanaj en Fouad Ahidar voorgesteld.

Daar de eenvoudige motie van rechtswege voorrang heeft, breng ik deze motie in stemming.

**De heer Bruno De Lille (Groen) (in het Frans).** - *Kunnen we over de drie moties afzonderlijk stemmen ?*

**De voorzitter.** - In het reglement is bepaald dat de eenvoudige motie voorrang heeft.

**Mevrouw Zoé Genot (Ecolo) (in het Frans).** - *Voor alle duidelijkheid: over een eenvoudige motie van het Vlaams Belang stemmen we niet hetzelfde als over een andere. We willen zeker zijn dat we twee afzonderlijke stemmen kunnen uitbrengen.*

**De heer Johan Van den Driessche (N-VA).** - *Kunnen we niet tweemaal stemmen, omdat er twee gemotiveerde moties zijn ?*

**De voorzitter.** - Neen. Een keer.

**De heer Johan Van den Driessche (N-VA).** - *Kunnen wij niet splitsen ?*

**De voorzitter.** - Neen. Dat verandert er hoe dan ook niets aan. De eenvoudige motie heeft van rechtswege voorrang.

De heer Lootens-Stael heeft het woord voor een stemverklaring.

**M. Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang) (en néerlandais).** - Bruxelles devient véritablement une plaque tournante du djihadisme, comme le montrent les événements récents, à savoir l'attaque du musée juif, l'attentat sanglant commis contre l'hebdomadaire Charlie Hebdo et l'attentat manqué dans le Thalys. À chaque fois, les armes utilisées ou les auteurs venaient de Bruxelles.

*Il ressort de mon interpellation adressée au ministre-président que le gouvernement n'a rien entrepris de concret ces derniers mois, ce qui augmente mon inquiétude. Il est utile que le parlement rappelle le gouvernement à l'ordre afin qu'il mette en œuvre les huit mesures qu'il propose lui-même. J'invite donc toutes les personnes sensées, qu'elles appartiennent à la majorité ou à l'opposition, à demander au gouvernement de faire ce qui doit être fait.*

*Je tiens cependant à me distancier du contenu de l'ordre du jour de la N-VA. Il n'est pas utile ou souhaitable de laisser les communautés musulmanes nous dicter notre stratégie de communication ou notre politique.*

**M. le président.** - La parole est à M. Van den Driessche.

**M. Johan Van den Driessche (N-VA) (en néerlandais).** - Nous ne soutiendrons pas l'ordre du jour pur et simple. Notre ordre du jour motivé est pertinent, compte tenu de l'évolution de la radicalisation violente.

*Les actions que nous demandons sont en réalité très simples :*

- mettre en œuvre au plus vite le plan d'action du gouvernement ;
- apporter notre pleine collaboration à ce qui a été convenu à l'échelle fédérale ;

**De heer Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang).** - De voorbije maanden wordt steeds duidelijker dat Brussel een draaischijf wordt van het internationale jihadisme. Ik verwijst daarbij naar de aanslag op het Joods Museum en naar de bloederige aanslag op het weekblad Charlie Hebdo, waarbij de wapens uit Brussel kwamen. Ik kan verwijzen naar de gebeurtenissen op de Thalystrein, waarbij zowel de wapens als de dader uit Brussel kwamen. Het is dus de hoogste tijd dat de ogen geopend worden en dat er zonder taboes kan worden gesproken en gehandeld.

Uit mijn interpellatie tot de minister-president is gebleken dat de regering de voorbije maanden bijzonder weinig heeft ondernomen. Er werd nagedacht, er werd gepland, maar er werd geen enkele actie ondernomen. Daarom is mijn ongerustheid alleen maar toegenomen. Het is nuttig dat het parlement de regering ter orde roept en dat wij niet zomaar overgaan tot de orde van de dag maar de regering oproepen om uit te voeren wat zij zelf heeft voorgesteld. Daarbij verwijst ik naar de acht voorgestelde maatregelen, waarvan tot nu toe weinig in huis is gekomen. Daarom roep ik iedereen met gezond verstand, oppositie en meerderheid, op om de regering te vragen om te doen wat moet gebeuren.

Ik wil mij wel distantiëren van de inhoud van de motie van de N-VA. Volgens mij is het niet nuttig of wenselijk om de moslimgemeenschappen onze communicatiestrategie of ons beleid te laten bepalen.

**De voorzitter.** - De heer Van den Driessche heeft het woord.

**De heer Johan Van den Driessche (N-VA).** - Wij zullen de eenvoudige motie niet steunen, omdat wij vinden dat onze gemotiveerde motie wel degelijk relevant is, gezien de evolutie op het vlak van de gewelddadige radicalisering.

De zaken waartoe wij oproepen zijn eigenlijk heel eenvoudig, namelijk:

- het actieplan van de regering zo snel mogelijk uitvoeren;
- onze volle medewerking verlenen aan wat er op federaal vlak is afgesproken;

- bien communiquer avec la communauté musulmane sur les maisons de prières agréées.

*Cet ordre du jour motivé ne contient pas de points négatifs et tous les membres de ce parlement peuvent donc y adhérer.*

**M. le président.**- Nous procédons maintenant au vote nominatif sur l'ordre du jour pur et simple.

Il est procédé au vote.

#### RÉSULTAT DU VOTE 14

71 membres sont présents.

66 répondent oui.

4 répondent non.

1 s'abstient.

En conséquence, le parlement l'adopte.

**M. le président.**- L'ordre du jour appelle le vote nominatif sur les ordres du jour déposés en conclusion de l'interpellation de M. Arnaud Pinxteren 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 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 "les propositions d'augmentation tarifaire d'Hydrobru", de l'interpellation jointe de Mme Carla Dejonghe concernant "les tarifs d'Hydrobru" et de l'interpellation jointe de M. Michaël Verbauwheide concernant "l'augmentation annoncée du prix de l'eau à Bruxelles et la nécessité de l'empêcher".

Deux ordres du jour ont été déposés :

- un ordre du jour motivé a été déposé par M. Vincent De Wolf ;

- un ordre du jour pur et simple est proposé par

- goed communiceren met de moslimgemeenschap omrent welke gebedshuizen erkend zijn.

Ik denk dat er geen negatieve punten in die gemotiveerde motie staan, dat iedereen zich erin kan vinden en dat iedereen er zich dan ook zal bij aansluiten.

**De voorzitter.**- Wij gaan thans over tot de naamstemming over de eenvoudige motie.

Tot stemming wordt overgegaan.

#### UITSLAG VAN DE STEMMING 14

71 leden zijn aanwezig.

66 antwoorden ja.

4 antwoorden neen.

1 onthoudt zich.

Bijgevolg neemt het parlement de eenvoudige motie aan.

**De voorzitter.**- Aan de orde is de naamstemming over de moties ingediend tot besluit van de interpellatie van de heer Arnaud Pinxteren tot 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 mevrouw Céline Fremault, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Huisvesting, Levenskwaliteit, Leefmilieu en Energie, betreffende "de voorstellen voor een tariefverhoging van Hydrobru", de toegevoegde interpellatie van mevrouw Carla Dejonghe betreffende "de tarieven van Hydrobru" en de toegevoegde interpellatie van de heer Michaël Verbauwheide betreffende "de aangekondigde stijging van de waterprijs te Brussel en de nood om die te verhinderen".

Twee moties werden ingediend:

- een gemotiveerde motie werd ingediend door de heer Vincent De Wolf;

- een eenvoudige motie wordt door mevrouw

Mme Simone Susskind, MM. Jef Van Damme, Eric Bott et Pierre Kompany.

L'ordre du jour pur et simple ayant la priorité de droit, je mets cet ordre du jour aux voix.

La parole est à M. De Wolf.

**M. Vincent De Wolf (MR).**– Je souhaite prendre la parole pour faire un rappel au règlement. Je vous en ai d'ailleurs prévenu.

Nous sommes confrontés à une difficulté procédurale. Je pense que la majorité s'est emmêlée les pinceaux dans le déroulement des choses. En effet, notre règlement prévoit, en son article 113.4, que "chaque membre du parlement peut, suite à la transmission d'un ordre du jour motivé, déposer un ordre du jour pur et simple". Ce qui est clair ne mérite pas d'être interprété : il faut d'abord qu'un ordre du jour motivé soit déposé et, ensuite, la majorité peut déposer un ordre du jour pur et simple. C'est donc l'un après l'autre.

En l'espèce, j'ai déposé le 1er octobre 2015 un ordre du jour motivé, suite aux interpellations développées en Commission de l'environnement sur l'eau. Or, c'est le 30 septembre - soit la veille - que des parlementaires de la majorité ont déposé un ordre du jour pur et simple. "Dat mag niet en dat kan niet, natuurlijk". C'est une violation manifeste du règlement.

**M. Emmanuel De Bock (FDF).**– Êtes-vous certain que vous ne vous êtes pas trompé de date ?

**M. Vincent De Wolf (MR).**– M. De Bock, vous apprendrez que quand je dis ce genre de choses, je vérifie préalablement mes informations. Vous pourriez au moins me reconnaître la précision dans ce genre de matière. Ayez cette élégance !

**M. Emmanuel De Bock (FDF).**– Dans le secteur privé, on aurait demandé une expertise !

**M. Vincent De Wolf (MR).**– M. le président, je ne vois pas comment on peut déposer une motion pure et simple sur un ordre du jour motivé que l'on n'a pas reçu. Ce n'est pas possible et c'est contraire au règlement.

Simone Susskind, de heren Jef Van Damme, Eric Bott en Pierre Kompany voorgesteld.

Daar de eenvoudige motie van rechtswege voorrang heeft, breng ik deze motie in stemming.

De heer De Wolf heeft het woord.

**De heer Vincent De Wolf (MR) (in het Frans).**– *Ik wil nog even het reglement in herinnering brengen.*

*We worden met een procedureprobleem geconfronteerd. De meerderheid is de draad kwijtgeraakt wat de afwikkeling van de zaken betreft. In het reglement lezen we dat elk parlementslid na de indiening van een gemotiveerde motie een eenvoudige motie kan indienen. Dat is duidelijk: eerst een gemotiveerde motie, daarna een eenvoudige.*

*Op 1 oktober 2015 diende ik een gemotiveerde motie in na de interpellaties over de waterprijs in de commissie voor het Leefmilieu. De meerderheid diende echter op 30 september - een dag eerder - al een eenvoudige motie in. Het betreft hier een duidelijke overtreding van het reglement.*

**De heer Emmanuel De Bock (FDF) (in het Frans).**– Bent u zeker dat u zich niet van datum vergist?

**De heer Vincent De Wolf (MR) (in het Frans).**– *Als ik zo iets kom beweren, heb ik dat wel vooraf gecontroleerd, mijnheer De Bock. U zou toch mogen weten dat ik altijd nauwgezet te werk ga!*

**De heer Emmanuel De Bock (FDF) (in het Frans).**– *In de privésector zouden ze om een deskundigenonderzoek hebben gevraagd!*

**De heer Vincent De Wolf (MR) (in het Frans).**– *Mijnheer de voorzitter, ik begrijp niet hoe het mogelijk is om een eenvoudige motie in te dienen over een motie die men nog niet heeft gekregen. Dat is onmogelijk en druist tegen het reglement in.*

Je vous demande donc de voter sur l'ordre du jour motivé que j'ai déposé, point à la ligne. Dans le cas contraire, vous violez votre règlement.

(Colloques)

**M. le président.**- Moi, j'ai été formé dans de bonnes écoles !

(Rires)

Nul ne pouvait ignorer l'intention de M. De Wolf de déposer un ordre du jour motivé.

**M. Vincent De Wolf (MR).**- Alors là, cela vient vraiment des écoles dont vous parlez ! Si vous continuez dans cette voie, c'est vraiment extraordinaire !

(Rires et applaudissements)

Cela, c'est fort !

**M. le président.**- Il est évident que tout ceci était prévisible !

**M. Vincent De Wolf (MR).**- Monsieur le président, je vous rappelle que vous avez axé votre discours de rentrée sur le respect de la démocratie parlementaire. Si vous ne respectez pas votre règlement, vous mangez votre parole ! On peut en rire, on peut dire que c'était prévisible, mais vous ne pouvez pas agir de la sorte !

(Applaudissements sur les bancs de l'opposition)

**M. le président.**- Tout d'abord, je ne ris pas ! Je pense qu'il y a une ambiguïté quant au mode de transmission des ordres du jour et qu'il faudrait la lever.

**M. Vincent De Wolf (MR).**- Nous avons une Commission du règlement pour cela.

**M. le président.**- Ce que je retiens de quelques expériences parlementaires, c'est que l'ordre du jour pur et simple a toujours la priorité, comme le prévoit d'ailleurs l'article 113.7 de notre règlement.

**M. Vincent De Wolf (MR).**- Sur ce point, je suis

*Ik verzoek u dan ook om te stemmen over de gemotiveerde motie die ik indiende. Anders overtreedt u het reglement.*

(Samenspraak)

**De voorzitter.**- Ik ben naar een goede school geweest!

(Gelach)

Iedereen weet toch waarom de heer De Wolf een gemotiveerde motie heeft ingediend.

**De heer Vincent De Wolf (MR) (in het Frans).**- *Dat is een kenmerkende opmerking voor het type school waar u uw opleiding hebt genoten!*

(Gelach en applaus)

*Dat is sterk!*

**De voorzitter.**- Dit was toch voorspelbaar!

**De heer Vincent De Wolf (MR) (in het Frans).**- *Uw hele toespraak bij het begin van het parlementaire jaar was gebaseerd op het respect voor de democratie. Als u uw eigen reglement niet naleeft, dan waren dat holle woorden. U mag ermee lachen en zeggen dat het voorspelbaar was, maar wat u doet, is onaanvaardbaar.*

(Applaus bij de oppositie)

**De voorzitter.**- Ik lach helemaal niet. Er bestaat dubbelzinnigheid over de manier waarop moties worden ingediend, en die moet verdwijnen.

**De heer Vincent De Wolf (MR) (in het Frans).**- *Daar hebben we een commissie voor het Reglement voor.*

**De voorzitter.**- Een eenvoudige motie heeft altijd voorrang, zoals ook blijkt uit artikel 113.7 van het reglement.

**De heer Vincent De Wolf (MR) (in het Frans).**-

d'accord avec vous. À condition que l'ordre du jour pur et simple soit déposé comme il se doit.

(Rires)

**M. le président.**- À partir du moment où l'ordre du jour motivé a été annoncé, on peut considérer qu'il était recevable. En effet, je ne vois pas quelle raison nous pourrions invoquer pour juger irrecevable un ordre du jour pur et simple.

**M. Vincent De Wolf (MR).**- Cela ne va pas ! Vous ne connaissez pas le contenu de l'ordre du jour motivé ! On demande aux parlementaires qui vont déposer un ordre du jour motivé de l'annoncer. On l'annonce et vous en profitez pour déposer un ordre du jour pur et simple avant ! Cela n'a pas de sens !

(Colloques)

**M. le président.**- Le 29 septembre, le groupe MR annonce qu'il déposera un ordre du jour motivé à la suite des interpellations adressées à Mme Fremault concernant les propositions d'augmentations tarifaires d'Hydrobru. L'information circule dans les couloirs le jour même et est confirmée le lendemain, ce qui provoque le dépôt d'un ordre du jour pur et simple.

Nous pouvons ergoter tant que nous voulons, mais il est évident que depuis le début du processus, nous savions qu'il y aurait un ordre du jour pur et simple.

Si vous contestez cela, il faut clarifier le règlement.

**M. Vincent De Wolf (MR).**- Une règle claire ne s'interprète pas. Même M. De Bock le confirmera, maintenant qu'il a presque terminé ses études !

**M. le président.**- Je vais alors demander que le mode de transmission soit formalisé. Il ne doit pas se limiter à une annonce et être exempt d'écrit.

Nous retiendrons de cet incident de procédure qu'il faut préciser les choses.

Nous procéderons maintenant au vote nominatif sur

*Dat klopt, op voorwaarde dat die correct wordt ingediend.*

(Gelach)

**De voorzitter.**- Als de gemotiveerde motie werd aangekondigd, mag men ervan uitgaan dat ze ontvankelijk is. Er is geen enkele reden om een eenvoudige motie onontvankelijk te verklaren.

**De heer Vincent De Wolf (MR) (in het Frans).**- *Dat is niet correct, als u niet weet waarover de gemotiveerde motie gaat! Parlementsleden die een gemotiveerde motie willen indienen, wordt gevraagd ze aan te kondigen. Dat is gebeurd en u maakt van die gelegenheid gebruik om daarvoor nog een gewone motie in te dienen! Dat heeft geen zin.*

(Samenspraak)

**De voorzitter.**- Op 29 september kondigde de MR-fractie aan dat ze een gemotiveerde motie zou indienen na de interpellations aan mevrouw Fremault over de voorstellen voor tariefwijzigingen bij Hydrobru. De informatie deed dezelfde dag nog de ronde en werd de volgende dag bevestigd, wat leidde tot de indiening van de eenvoudige motie.

We kunnen hierover blijven muggenziften, maar het is duidelijk dat we van bij het begin wisten dat er een eenvoudige motie zou volgen.

Als u dat betwist, moeten we het reglement duidelijker maken.

**De heer Vincent De Wolf (MR) (in het Frans).**- *Duidelijke regels zijn niet verkeerd te interpreteren. Dat zal de heer De Bock kunnen bevestigen nu hij zijn studie bijna rond heeft!*

**De voorzitter.**- Dan zal ik vragen om de manier van indiening formeel vast te leggen. Die mag zich niet tot een aankondiging beperken en moet schriftelijk gebeuren.

We leren uit dit procedure-incident dat we de zaken altijd duidelijk moeten stellen.

l'ordre du jour pur et simple, que j'ai jugé recevable.  
*(L'opposition quitte l'hémicycle)*

**M. Emmanuel De Bock (FDF).**- M. le président, ne pourraient-on pas voter contre l'ordre du jour motivé de M. De Wolf ? Ce serait plus simple.

*(Rumeurs)*

**M. le président.**- Le quorum n'étant pas atteint, le vote est reporté, conformément à l'article 51.3 du règlement.

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 18h01.*

We gaan thans over tot de naamstemming over de eenvoudige motie, die ik ontvankelijk heb verklaard.

*(De oppositie verlaat de zaal)*

**De heer Emmanuel De Bock (FDF) (in het Frans).**- *Mijnheer de voorzitter, kunnen we niet tegen de gemotiveerde motie van de heer De Wolf stemmen? Dat zou gemakkelijker zijn.*

*(Rumoer)*

**De voorzitter.**- Aangezien het quorum niet wordt bereikt, wordt de stemming overeenkomstig artikel 51.3 van het reglement uitgesteld.

De plenaire vergadering van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement is gesloten.

Volgende plenaire vergadering na bijeenroeping door de voorzitter.

*- De vergadering wordt gesloten om 18.01 uur.*

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

<b>Oui</b>	<b>70</b>	<b>Ja</b>
------------	-----------	-----------

Fouad Ahidar, Eric Bott, Jacques Brotchi, Michèle Carthé, Ridouane Chahid, Bernard Clerfayt, Michel Colson, René Coppens, Stefan Cornelis, 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, Boris Dilliès, Christos Doulkeridis, Hervé Doyen, Willem Draps, André du Bus de Warnaffe, Dominique Dufourny, Mathilde El Bakri, Ahmed El Ktibi, Nadia El Yousfi, Hamza Fassi-Fihri, Zoé Genot, Claire Geraets, Marc-Jean Gyssels, Amet Gjanaj, Brigitte Grouwels, Youssef Handichi, Evelyne Huytebroeck, Jamal Ikazban, Véronique Jamoulle, Abdallah Kanfaoui, Pierre Kompany, Hasan Koyuncu, Marion Lemesre, Marc Loewenstein, Annemie Maes, Fabian Maingain, Joëlle Maison, Bertin Mampaka Mankamba, Zahoor Ellahi Manzoor, Catherine Moureaux, Martine Payfa, Caroline Persoons, Charles Picqué, Arnaud Pinxteren, Elke Roex, Jacqueline Rousseaux, Fatoumata Sidibé, Viviane Teitelbaum, Sevket Temiz, Barbara Trachte, Julien Uyttendaele, Cielte Van Achter, Jef Van Damme, Johan Van den Driessche, Gaëtan Van Goidsenhoven, Michaël Verbauwheide, Arnaud Verstraete.

<b>Abstention</b>	<b>1</b>	<b>Onthouding</b>
-------------------	----------	-------------------

Dominiek Lootens-Stael.

**VOTE 2 / STEMMING 2**

<b>Oui</b>	<b>70</b>	<b>Ja</b>
------------	-----------	-----------

Fouad Ahidar, Eric Bott, Jacques Brotchi, Michèle Carthé, Ridouane Chahid, Bernard Clerfayt, Michel Colson, René Coppens, Stefan Cornelis, 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, Boris Dilliès, Christos Doulkeridis, Hervé Doyen, Willem Draps, André du Bus de Warnaffe, Dominique Dufourny, Mathilde El Bakri, Ahmed El Ktibi, Nadia El Yousfi, Hamza Fassi-Fihri, Zoé Genot, Claire Geraets, Marc-Jean Ghysels, Amet Gjanaj, Brigitte Grouwels, Youssef Handichi, Evelyne Huytebroeck, Jamal Ikazban, Véronique Jamoulle, Abdallah Kanfaoui, Pierre Kompany, Hasan Koyuncu, Marion Lemesre, Marc Loewenstein, Annemie Maes, Fabian Maingain, Joëlle Maison, Bertin Mampaka Mankamba, Zahoor Ellahi Manzoor, Catherine Moureaux, Martine Payfa, Caroline Persoons, Charles Picqué, Arnaud Pinxteren, Elke Roex, Jacqueline Rousseaux, Fatoumata Sidibé, Viviane Teitelbaum, Sevket Temiz, Barbara Trachte, Julien Uyttendaele, Cieltje Van Achter, Jef Van Damme, Johan Van den Driessche, Gaëtan Van Goidsenhoven, Michaël Verbauwheide, Arnaud Verstraete.

<b>Abstention</b>	<b>1</b>	<b>Onthouding</b>
-------------------	----------	-------------------

Dominiek Lootens-Stael.

**VOTE 3 / STEMMING 3**

<b>Oui</b>	<b>70</b>	<b>Ja</b>
------------	-----------	-----------

Fouad Ahidar, Eric Bott, Jacques Brotchi, Michèle Carthé, Ridouane Chahid, Bernard Clerfayt, Michel Colson, René Coppens, Stefan Cornelis, 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, Boris Dilliès, Christos Doulkeridis, Hervé Doyen, Willem Draps, André du Bus de Warnaffe, Dominique Dufourny, Mathilde El Bakri, Ahmed El Ktibi, Nadia El Yousfi, Hamza Fassi-Fihri, Zoé Genot, Claire Geraets, Marc-Jean Ghysnels, Amet Gjanaj, Brigitte Grouwels, Youssef Handichi, Evelyne Huytebroeck, Jamal Ikazban, Véronique Jamoulle, Abdallah Kanfaoui, Pierre Kompany, Hasan Koyuncu, Marion Lemesre, Marc Loewenstein, Annemie Maes, Fabian Maingain, Joëlle Maison, Bertin Mampaka Mankamba, Zahoor Ellahi Manzoor, Catherine Moureaux, Martine Payfa, Caroline Persoons, Charles Picqué, Arnaud Pinxteren, Elke Roex, Jacqueline Rousseaux, Fatoumata Sidibé, Viviane Teitelbaum, Sevket Temiz, Barbara Trachte, Julien Uyttendaele, Cieltje Van Achter, Jef Van Damme, Johan Van den Driessche, Gaëtan Van Goidsenhoven, Michaël Verbauwheide, Arnaud Verstraete.

<b>Abstention</b>	<b>1</b>	<b>Onthouding</b>
-------------------	----------	-------------------

Dominiek Lootens-Stael.

**VOTE 4 / STEMMING 4**

<b>Oui</b>	<b>70</b>	<b>Ja</b>
------------	-----------	-----------

Fouad Ahidar, Eric Bott, Jacques Brotchi, Michèle Carthé, Ridouane Chahid, Bernard Clerfayt, Michel Colson, René Coppens, Stefan Cornelis, 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, Boris Dilliès, Christos Doulkeridis, Hervé Doyen, Willem Draps, André du Bus de Warnaffe, Dominique Dufourny, Mathilde El Bakri, Ahmed El Ktibi, Nadia El Yousfi, Hamza Fassi-Fihri, Zoé Genot, Claire Geraets, Marc-Jean Ghysnels, Amet Gjanaj, Brigitte Grouwels, Youssef Handichi, Evelyne Huytebroeck, Jamal Ikazban, Véronique Jamoulle, Abdallah Kanfaoui, Pierre Kompany, Hasan Koyuncu, Marion Lemesre, Marc Loewenstein, Annemie Maes, Fabian Maingain, Joëlle Maison, Bertin Mampaka Mankamba, Zahoor Ellahi Manzoor, Catherine Moureaux, Martine Payfa, Caroline Persoons, Charles Picqué, Arnaud Pinxteren, Elke Roex, Jacqueline Rousseaux, Fatoumata Sidibé, Viviane Teitelbaum, Sevket Temiz, Barbara Trachte, Julien Uyttendaele, Cieltje Van Achter, Jef Van Damme, Johan Van den Driessche, Gaëtan Van Goidsenhoven, Michaël Verbauwheide, Arnaud Verstraete.

<b>Abstention</b>	<b>1</b>	<b>Onthouding</b>
-------------------	----------	-------------------

Dominiek Lootens-Stael.

**VOTE 5 / STEMMING 5**

<b>Oui</b>	<b>70</b>	<b>Ja</b>
------------	-----------	-----------

Fouad Ahidar, Eric Bott, Jacques Brotchi, Michèle Carthé, Ridouane Chahid, Bernard Clerfayt, Michel Colson, René Coppens, Stefan Cornelis, 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, Boris Dilliès, Christos Doulkeridis, Hervé Doyen, Willem Draps, André du Bus de Warnaffe, Dominique Dufourny, Mathilde El Bakri, Ahmed El Ktibi, Nadia El Yousfi, Hamza Fassi-Fihri, Zoé Genot, Claire Geraets, Marc-Jean Ghysnels, Amet Gjanaj, Brigitte Grouwels, Youssef Handichi, Evelyne Huytebroeck, Jamal Ikazban, Véronique Jamoulle, Abdallah Kanfaoui, Pierre Kompany, Hasan Koyuncu, Marion Lemesre, Marc Loewenstein, Annemie Maes, Fabian Maingain, Joëlle Maison, Bertin Mampaka Mankamba, Zahoor Ellahi Manzoor, Catherine Moureaux, Martine Payfa, Caroline Persoons, Charles Picqué, Arnaud Pinxteren, Elke Roex, Jacqueline Rousseaux, Fatoumata Sidibé, Viviane Teitelbaum, Sevket Temiz, Barbara Trachte, Julien Uyttendaele, Cieltje Van Achter, Jef Van Damme, Johan Van den Driessche, Gaëtan Van Goidsenhoven, Michaël Verbauwheide, Arnaud Verstraete.

<b>Abstention</b>	<b>1</b>	<b>Onthouding</b>
-------------------	----------	-------------------

Dominiek Lootens-Stael.

**VOTE 6 / STEMMING 6**

<b>Oui</b>	<b>70</b>	<b>Ja</b>
------------	-----------	-----------

Fouad Ahidar, Eric Bott, Jacques Brotchi, Michèle Carthé, Ridouane Chahid, Bernard Clerfayt, Michel Colson, René Coppens, Stefan Cornelis, 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, Boris Dilliès, Christos Doulkeridis, Hervé Doyen, Willem Draps, André du Bus de Warnaffe, Dominique Dufourny, Mathilde El Bakri, Ahmed El Ktibi, Nadia El Yousfi, Hamza Fassi-Fihri, Zoé Genot, Claire Geraets, Marc-Jean Ghysels, Amet Gjanaj, Brigitte Grouwels, Youssef Handichi, Evelyne Huytebroeck, Jamal Ikazban, Véronique Jamoulle, Abdallah Kanfaoui, Pierre Kompany, Hasan Koyuncu, Marion Lemesre, Marc Loewenstein, Annemie Maes, Fabian Maingain, Joëlle Maison, Bertin Mampaka Mankamba, Zahoor Ellahi Manzoor, Catherine Moureaux, Martine Payfa, Caroline Persoons, Charles Picqué, Arnaud Pinxteren, Elke Roex, Jacqueline Rousseaux, Fatoumata Sidibé, Viviane Teitelbaum, Sevket Temiz, Barbara Trachte, Julien Uyttendaele, Cieltje Van Achter, Jef Van Damme, Johan Van den Driessche, Gaëtan Van Goidsenhoven, Michaël Verbauwheide, Arnaud Verstraete.

<b>Abstention</b>	<b>1</b>	<b>Onthouding</b>
-------------------	----------	-------------------

Dominiek Lootens-Stael.

**VOTE 7 / STEMMING 7**

<b>Oui</b>	<b>70</b>	<b>Ja</b>
------------	-----------	-----------

Fouad Ahidar, Eric Bott, Jacques Brotchi, Michèle Carthé, Ridouane Chahid, Bernard Clerfayt, Michel Colson, René Coppens, Stefan Cornelis, 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, Boris Dilliès, Christos Doulkeridis, Hervé Doyen, Willem Draps, André du Bus de Warnaffe, Dominique Dufourny, Mathilde El Bakri, Ahmed El Ktibi, Nadia El Yousfi, Hamza Fassi-Fihri, Zoé Genot, Claire Geraets, Marc-Jean Ghysnels, Amet Gjanaj, Brigitte Grouwels, Youssef Handichi, Evelyne Huytebroeck, Jamal Ikazban, Véronique Jamoulle, Abdallah Kanfaoui, Pierre Kompany, Hasan Koyuncu, Marion Lemesre, Marc Loewenstein, Annemie Maes, Fabian Maingain, Joëlle Maison, Bertin Mampaka Mankamba, Zahoor Ellahi Manzoor, Catherine Moureaux, Martine Payfa, Caroline Persoons, Charles Picqué, Arnaud Pinxteren, Elke Roex, Jacqueline Rousseaux, Fatoumata Sidibé, Viviane Teitelbaum, Sevket Temiz, Barbara Trachte, Julien Uyttendaele, Cieltje Van Achter, Jef Van Damme, Johan Van den Driessche, Gaëtan Van Goidsenhoven, Michaël Verbauwheide, Arnaud Verstraete.

<b>Abstention</b>	<b>1</b>	<b>Onthouding</b>
-------------------	----------	-------------------

Dominiek Lootens-Stael.

**VOTE 8 / STEMMING 8**

<b>Oui</b>	<b>70</b>	<b>Ja</b>
------------	-----------	-----------

Fouad Ahidar, Eric Bott, Jacques Brotchi, Michèle Carthé, Ridouane Chahid, Bernard Clerfayt, Michel Colson, René Coppens, Stefan Cornelis, 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, Boris Dilliès, Christos Doulkeridis, Hervé Doyen, Willem Draps, André du Bus de Warnaffe, Dominique Dufourny, Mathilde El Bakri, Ahmed El Ktibi, Nadia El Yousfi, Hamza Fassi-Fihri, Zoé Genot, Claire Geraets, Marc-Jean Ghysnels, Amet Gjanaj, Brigitte Grouwels, Youssef Handichi, Evelyne Huytebroeck, Jamal Ikazban, Véronique Jamoulle, Abdallah Kanfaoui, Pierre Kompany, Hasan Koyuncu, Marion Lemesre, Marc Loewenstein, Annemie Maes, Fabian Maingain, Joëlle Maison, Bertin Mampaka Mankamba, Zahoor Ellahi Manzoor, Catherine Moureaux, Martine Payfa, Caroline Persoons, Charles Picqué, Arnaud Pinxteren, Elke Roex, Jacqueline Rousseaux, Fatoumata Sidibé, Viviane Teitelbaum, Sevket Temiz, Barbara Trachte, Julien Uyttendaele, Cieltje Van Achter, Jef Van Damme, Johan Van den Driessche, Gaëtan Van Goidsenhoven, Michaël Verbauwheide, Arnaud Verstraete.

<b>Abstention</b>	<b>1</b>	<b>Onthouding</b>
-------------------	----------	-------------------

Dominiek Lootens-Stael.

**VOTE 9 / STEMMING 9**

<b>Oui</b>	<b>70</b>	<b>Ja</b>
------------	-----------	-----------

Fouad Ahidar, Eric Bott, Jacques Brotchi, Michèle Carthé, Ridouane Chahid, Bernard Clerfayt, Michel Colson, René Coppens, Stefan Cornelis, 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, Boris Dilliès, Christos Doulkeridis, Hervé Doyen, Willem Draps, André du Bus de Warnaffe, Dominique Dufourny, Mathilde El Bakri, Ahmed El Ktibi, Nadia El Yousfi, Hamza Fassi-Fihri, Zoé Genot, Claire Geraets, Marc-Jean Ghysels, Amet Gjanaj, Brigitte Grouwels, Youssef Handichi, Evelyne Huytebroeck, Jamal Ikazban, Véronique Jamoulle, Abdallah Kanfaoui, Pierre Kompany, Hasan Koyuncu, Marion Lemesre, Marc Loewenstein, Annemie Maes, Fabian Maingain, Joëlle Maison, Bertin Mampaka Mankamba, Zahoor Ellahi Manzoor, Catherine Moureaux, Martine Payfa, Caroline Persoons, Charles Picqué, Arnaud Pinxteren, Elke Roex, Jacqueline Rousseaux, Fatoumata Sidibé, Viviane Teitelbaum, Sevket Temiz, Barbara Trachte, Julien Uyttendaele, Cieltje Van Achter, Jef Van Damme, Johan Van den Driessche, Gaëtan Van Goidsenhoven, Michaël Verbauwheide, Arnaud Verstraete.

<b>Abstention</b>	<b>1</b>	<b>Onthouding</b>
-------------------	----------	-------------------

Dominiek Lootens-Stael.

**VOTE 10 / STEMMING 10**

<b>Oui</b>	<b>70</b>	<b>Ja</b>
------------	-----------	-----------

Fouad Ahidar, Eric Bott, Jacques Brotchi, Michèle Carthé, Ridouane Chahid, Bernard Clerfayt, Michel Colson, René Coppens, Stefan Cornelis, 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, Boris Dilliès, Christos Doulkeridis, Hervé Doyen, Willem Draps, André du Bus de Warnaffe, Dominique Dufourny, Mathilde El Bakri, Ahmed El Ktibi, Nadia El Yousfi, Hamza Fassi-Fihri, Zoé Genot, Claire Geraets, Marc-Jean Ghysels, Amet Gjanaj, Brigitte Grouwels, Youssef Handichi, Evelyne Huytebroeck, Jamal Ikazban, Véronique Jamoulle, Abdallah Kanfaoui, Pierre Kompany, Hasan Koyuncu, Marion Lemesre, Marc Loewenstein, Annemie Maes, Fabian Maingain, Joëlle Maison, Bertin Mampaka Mankamba, Zahoor Ellahi Manzoor, Catherine Moureaux, Martine Payfa, Caroline Persoons, Charles Picqué, Arnaud Pinxteren, Elke Roex, Jacqueline Rousseaux, Fatoumata Sidibé, Viviane Teitelbaum, Sevket Temiz, Barbara Trachte, Julien Uyttendaele, Cieltje Van Achter, Jef Van Damme, Johan Van den Driessche, Gaëtan Van Goidsenhoven, Michaël Verbauwheide, Arnaud Verstraete.

<b>Abstention</b>	<b>1</b>	<b>Onthouding</b>
-------------------	----------	-------------------

Dominiek Lootens-Stael.

**VOTE 11 / STEMMING 11**

<b>Oui</b>	<b>70</b>	<b>Ja</b>
------------	-----------	-----------

Fouad Ahidar, Eric Bott, Jacques Brotchi, Michèle Carthé, Ridouane Chahid, Bernard Clerfayt, Michel Colson, René Coppens, Stefan Cornelis, 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, Boris Dilliès, Christos Doulkeridis, Hervé Doyen, Willem Draps, André du Bus de Warnaffe, Dominique Dufourny, Mathilde El Bakri, Ahmed El Ktibi, Nadia El Yousfi, Hamza Fassi-Fihri, Zoé Genot, Claire Geraets, Marc-Jean Ghysels, Amet Gjanaj, Brigitte Grouwels, Youssef Handichi, Evelyne Huytebroeck, Jamal Ikazban, Véronique Jamoulle, Abdallah Kanfaoui, Pierre Kompany, Hasan Koyuncu, Marion Lemesre, Marc Loewenstein, Annemie Maes, Fabian Maingain, Joëlle Maison, Bertin Mampaka Mankamba, Zahoor Ellahi Manzoor, Catherine Moureaux, Martine Payfa, Caroline Persoons, Charles Picqué, Arnaud Pinxteren, Elke Roex, Jacqueline Rousseaux, Fatoumata Sidibé, Viviane Teitelbaum, Sevket Temiz, Barbara Trachte, Julien Uyttendaele, Cieltje Van Achter, Jef Van Damme, Johan Van den Driessche, Gaëtan Van Goidsenhoven, Michaël Verbauwheide, Arnaud Verstraete.

<b>Abstention</b>	<b>1</b>	<b>Onthouding</b>
-------------------	----------	-------------------

Dominiek Lootens-Stael.

**VOTE 12 / STEMMING 12**

<b>Oui</b>	<b>70</b>	<b>Ja</b>
------------	-----------	-----------

Fouad Ahidar, Eric Bott, Jacques Brotchi, Michèle Carthé, Ridouane Chahid, Bernard Clerfayt, Michel Colson, René Coppens, Stefan Cornelis, 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, Boris Dilliès, Christos Doulkeridis, Hervé Doyen, Willem Draps, André du Bus de Warnaffe, Dominique Dufourny, Mathilde El Bakri, Ahmed El Ktibi, Nadia El Yousfi, Hamza Fassi-Fihri, Zoé Genot, Claire Geraets, Marc-Jean Ghysnels, Amet Gjanaj, Brigitte Grouwels, Youssef Handichi, Evelyne Huytebroeck, Jamal Ikazban, Véronique Jamoulle, Abdallah Kanfaoui, Pierre Kompany, Hasan Koyuncu, Marion Lemesre, Marc Loewenstein, Annemie Maes, Fabian Maingain, Joëlle Maison, Bertin Mampaka Mankamba, Zahoor Ellahi Manzoor, Catherine Moureaux, Martine Payfa, Caroline Persoons, Charles Picqué, Arnaud Pinxteren, Elke Roex, Jacqueline Rousseaux, Fatoumata Sidibé, Viviane Teitelbaum, Sevket Temiz, Barbara Trachte, Julien Uyttendaele, Cieltje Van Achter, Jef Van Damme, Johan Van den Driessche, Gaëtan Van Goidsenhoven, Michaël Verbauwheide, Arnaud Verstraete.

<b>Abstention</b>	<b>1</b>	<b>Onthouding</b>
-------------------	----------	-------------------

Dominiek Lootens-Stael.

**VOTE 13 / STEMMING 13**

<b>Oui</b>	<b>70</b>	<b>Ja</b>
------------	-----------	-----------

Fouad Ahidar, Eric Bott, Jacques Brotchi, Michèle Carthé, Ridouane Chahid, Bernard Clerfayt, Michel Colson, René Coppens, Stefan Cornelis, 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, Boris Dilliès, Christos Doulkeridis, Hervé Doyen, Willem Draps, André du Bus de Warnaffe, Dominique Dufourny, Mathilde El Bakri, Ahmed El Ktibi, Nadia El Yousfi, Hamza Fassi-Fihri, Zoé Genot, Claire Geraets, Marc-Jean Ghysels, Amet Gjanaj, Brigitte Grouwels, Youssef Handichi, Evelyne Huytebroeck, Jamal Ikazban, Véronique Jamoulle, Abdallah Kanfaoui, Pierre Kompany, Hasan Koyuncu, Marion Lemesre, Marc Loewenstein, Annemie Maes, Fabian Maingain, Joëlle Maison, Bertin Mampaka Mankamba, Zahoor Ellahi Manzoor, Catherine Moureaux, Martine Payfa, Caroline Persoons, Charles Picqué, Arnaud Pinxteren, Elke Roex, Jacqueline Rousseaux, Fatoumata Sidibé, Viviane Teitelbaum, Sevket Temiz, Barbara Trachte, Julien Uyttendaele, Cieltje Van Achter, Jef Van Damme, Johan Van den Driessche, Gaëtan Van Goidsenhoven, Michaël Verbauwheide, Arnaud Verstraete.

<b>Abstention</b>	<b>1</b>	<b>Onthouding</b>
-------------------	----------	-------------------

Dominiek Lootens-Stael.

**VOTE 14 / STEMMING 14**

<b>Oui</b>	<b>66</b>	<b>Ja</b>
------------	-----------	-----------

Fouad Ahidar, Eric Bott, Jacques Brotchi, Michèle Carthé, Ridouane Chahid, Bernard Clerfayt, Michel Colson, René Coppens, Stefan Cornelis, 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, Boris Dilliès, Christos Doulkeridis, Hervé Doyen, Willem Draps, André du Bus de Warnaffe, Dominique Dufourny, Mathilde El Bakri, Ahmed El Ktibi, Nadia El Yousfi, Hamza Fassi-Fihri, Zoé Genot, Claire Geraets, Marc-Jean Ghysels, Amet Gjanaj, Brigitte Grouwels, Youssef Handichi, Evelyne Huytebroeck, Jamal Ikazban, Véronique Jamoulle, Abdallah Kanfaoui, Pierre Kompany, Hasan Koyuncu, Marion Lemesre, Marc Loewenstein, Annemie Maes, Fabian Maingain, Joëlle Maison, Bertin Mampaka Mankamba, Zahoor Ellahi Manzoor, Catherine Moureaux, Martine Payfa, Caroline Persoons, Charles Picqué, Arnaud Pinxteren, Elke Roex, Jacqueline Rousseaux, Fatoumata Sidibé, Viviane Teitelbaum, Sevket Temiz, Barbara Trachte, Julien Uyttendaele, Jef Van Damme, Gaëtan Van Goidsenhoven, Michaël Verbauwheide.

<b>Non</b>	<b>4</b>	<b>Neen</b>
------------	----------	-------------

Liesbet Dhaene, Dominiek Lootens-Stael, Cieltje Van Achter, Johan Van den Driessche.

<b>Abstention</b>	<b>1</b>	<b>Onthouding</b>
-------------------	----------	-------------------

Arnaud Verstraete.

**ANNEXES / BIJLAGEN****MODIFICATIONS DE LA COMPOSITION  
DES COMMISSIONS**

- Par courriel du 16 octobre 2015, le groupe PS communique les modifications suivantes :
- **COMMISSION DU LOGEMENT**
  - la désignation de M. Mohamed OURIAGHLI comme membre effectif de la Commission du Logement, en remplacement de M. Bea DIALLO.
- **COMMISSION DE L'INFRASTRUCTURE**
  - la désignation de M. Hasan KOYUNCU comme membre effectif de la Commission de l'Infrastructure, en remplacement de Mme Nadia EL YOUSFI.
  - la désignation de M. Marc-Jean GHYSSELS comme membre effectif de la Commission de l'Infrastructure.
  - la désignation de M. Mohamed AZZOUZI comme membre suppléant de la Commission de l'Infrastructure, en remplacement de Mme Isabelle EMMERY.
- **COMMISSION DU DEVELOPPEMENT TERRITORIAL**
  - la désignation de Mme Caroline DÉSIR comme membre suppléante de la Commission du Développement territorial.
- **COMMISSION DE L'ENVIRONNEMENT ET DE L'ENERGIE**
  - la désignation de M. Emin ÖZKARA comme membre effectif de la Commission de l'Environnement et de l'Energie.
- **COMMISSION CHARGEÉE DES QUESTIONS EUROPEENNES**
  - la désignation de Mme Michèle CARTHÉ comme membre suppléante de la Commission chargée des Questions européennes, en remplacement de Mme Nadia EL YOUSFI.
  - la désignation de Mme Véronique JAMOULLE comme membre suppléante de la Commission chargée des Questions européennes, en remplacement de M. Hasan KOYUNCU.

\* \* \*

## WIJZIGINGEN VAN DE SAMENSTELLING VAN DE COMMISSIES

- Bij mail van 16 oktober 2015 deelt de PS-fractie de volgende wijzigingen mee :
- **COMMISSIE VOOR DE HUISVESTING**
  - de aanwijzing van de heer Mohamed OURIAGHLI als vast lid van de Commissie voor de Huisvesting, ter vervanging van de heer Bea DIALLO.
- **COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR**
  - de aanwijzing van de heer Hasan KOYUNCU als vast lid van de Commissie voor de Infrastructuur, ter vervanging van mevrouw Nadia EL YOUSFI.
  - de aanwijzing van de heer Marc-Jean GHYSSELS als vast lid van de Commissie voor de Infrastructuur.
  - de aanwijzing van de heer Mohamed AZZOUZI als plaatsvervangend lid van de Commissie voor de Infrastructuur, ter vervanging van mevrouw Isabelle EMMERY.
- **COMMISSIE VOOR DE TERRITORIALE ONTWIKKELING**
  - de aanwijzing van mevrouw Caroline DÉSIR als plaatsvervangend lid van de Commissie voor de Territoriale Ontwikkeling.
- **COMMISSIE VOOR HET LEEFMILIEU EN DE ENERGIE**
  - de aanwijzing van de heer Emin ÖZKARA als vast lid van de Commissie voor het Leefmilieu en de Energie.
- **COMMISSIE BELAST MET DE EUROPESE AANGELEGENDEN**
  - de aanwijzing van mevrouw Michèle CARTHÉ als plaatsvervangend lid van de Commissie belast met de Europese aangelegenheden, ter vervanging van mevrouw Nadia EL YOUSFI.
  - de aanwijzing van mevrouw Véronique JAMOULLE als plaatsvervangend lid van de Commissie belast met de Europese aangelegenheden, ter vervanging van de heer Hasan KOYUNCU.

\* \* \*

|

**LISTE DES MEMBRES PRÉSENTS,  
ABSENTS OU EXCUSÉS  
(Application de l'article 51.4 du règlement)**

Ordres du jour déposés en conclusion de l'interpellation de M. Arnaud PINXTEREN (F) 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 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'Energie, concernant «les propositions d'augmentation tarifaire d'Hydrobrux», de l'interpellation jointe de Mme Carla DEJONGHE (N) concernant «les tarifs d'Hydrobrux» et de l'interpellation jointe de M. Michaël VERBAUWHEDE (F) concernant «l'augmentation annoncée du prix de l'eau à Bruxelles et la nécessité de l'empêcher»

*Présents*

MM. Fouad Ahidar, Eric Bott, Ridouane Chahid, Bernard Clerfayt, Michel Colson, René Coppens, Stefan Cornelis, Emmanuel De Bock, Mme Julie de Groote, M. Serge de Patoul, Mme Carla Dejonghe, M. Paul Delva, Mme Caroline Désir, MM. Hervé Doyen, André du Bus de Warnaffe, Ahmed El Ktibi, Mme Nadia El Yousfi, MM. Hamza Fassi-Fihri, Marc-Jean Ghysels, Amet Gjanaj, Mme Brigitte Grouwels, M. Jamal Ikazban, Mme Véronique Jamoulle, MM. Pierre Kompany, Hasan Koyuncu, Marc Loewenstein, Fabian Maingain, Mme Joëlle Maison, MM. Bertin Mampaka Mankamba, Zahoor Ellahi Manzoor, Mmes Catherine Moureaux, Martine Payfa, Caroline Persoons, M. Charles Picqué, Mmes Elke Roex, Fatoumata Sidibé, MM. Sevket Temiz, Julien Uyttendaele, Jef Van Damme

**LIJST VAN DE AANWEZIGE, AFWEZIGE  
OF VERONTSCHULDIGDE LEDEN  
(Toepassing van artikel 51.4 van het  
reglement)**

Moties ingediend tot besluit van de interpellatie van de heer Arnaud PINXTEREN (F) tot 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 mevrouw Céline FREMAULT, Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Huisvesting, Levenskwaliteit, Leefmilieu en Energie, betreffende «de voorstellen voor een tariefverhoging van Hydrobrux», de toegevoegde interpellatie van mevrouw Carla DEJONGHE (N) betreffende «de tarieven van Hydrobrux» en de toegevoegde interpellatie van de heer Michaël VERBAUWHEDE (F) betreffende «de aangekondigde stijging van de waterprijs te Brussel en de nood om die te verhinderen»

*Aanwezig*

De heren Fouad Ahidar, Eric Bott, Ridouane Chahid, Bernard Clerfayt, Michel Colson, René Coppens, Stefan Cornelis, Emmanuel De Bock, mevrouw Julie de Groote, de heer Serge de Patoul, mevrouw Carla Dejonghe, de heer Paul Delva, mevrouw Caroline Désir, de heren Hervé Doyen, André du Bus de Warnaffe, Ahmed El Ktibi, mevrouw Nadia El Yousfi, de heren Hamza Fassi-Fihri, Marc-Jean Ghysels, Amet Gjanaj, mevrouw Brigitte Grouwels, de heer Jamal Ikazban, mevrouw Véronique Jamoulle, de heren Pierre Kompany, Hasan Koyuncu, Marc Loewenstein, Fabian Maingain, mevrouw Joëlle Maison, de heren Bertin Mampaka Mankamba, Zahoor Ellahi Manzoor, mevrouw Catherine Moureaux, mevrouw Martine Payfa, Caroline Persoons, de heer Charles Picqué, mevrouw Elke Roex, mevrouw Fatoumata Sidibé, de heren Sevket Temiz, Julien Uyttendaele, Jef Van Damme

<i>Excusés</i>	<i>Verontschuldigd</i>
Mme Els Ampe, MM. Philippe Close, Alain Courtois, Mmes Barbara d'Ursel-de Lobkowicz, Corinne De Permentier, M. Bea Diallo, Mmes Isabelle Emmery, Mahinur Ozdemir	Mevrouw Els Ampe, de heren Philippe Close, Alain Courtois, mevrouw Barbara d'Ursel-de Lobkowicz, mevrouw Corinne De Permentier, de heer Bea Diallo, mevrouw Isabelle Emmery, mevrouw Mahinur Ozdemir
<i>Absents</i>	<i>Afwezig</i>
M. Mohamed Azzouzi, Mme Françoise Bertieaux, M. Jacques Brotchi, Mme Michèle Carthé, M. Benoît Cerexhe, Mme Anne-Charlotte d'Ursel, MM. Olivier de Clippele, Armand De Decker, Bruno De Lille, Vincent De Wolf, Mme Céline Delforge, M. Alain Destexhe, Mme Liesbet Dhaene, MM. Boris Dilliès, Christos Doulkeridis, Willem Draps, Mmes Dominique Dufourny, Isabelle Durant, Mathilde El Bakri, M. Ahmed El Khannouss, Mmes Zoé Genot, Claire Geraets, M. Youssef Handichi, Mme Evelyne Huytebroeck, de heer Abdallah Kanfaoui, Mme Marion Lemesre, M. Dominiek Lootens-Stael, Mme Annemie Maes, MM. Alain Maron, Mohamed Ouriaghli, Emin Özkara, Arnaud Pinxteren, Mmes Jacqueline Rousseaux, Simone Susskind, Viviane Teitelbaum, Barbara Trachte, Cieltje Van Achter, MM. Johan Van den Driessche, Gaëtan Van Goidsenhoven, Michaël Verbauwheide, Arnaud Verstraete, Mme Khadija Zamouri	De heer Mohamed Azzouzi, mevrouw Françoise Bertieaux, de heer Jacques Brotchi, mevrouw Michèle Carthé, de heer Benoît Cerexhe, mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, de heren Olivier de Clippele, Armand De Decker, Bruno De Lille, Vincent De Wolf, mevrouw Céline Delforge, de heer Alain Destexhe, mevrouw Liesbet Dhaene, de heren Boris Dilliès, Christos Doulkeridis, Willem Draps, mevrouw Dominique Dufourny, mevrouw Isabelle Durant, mevrouw Mathilde El Bakri, de heer Ahmed El Khannouss, mevrouw Zoé Genot, mevrouw Claire Geraets, de heer Youssef Handichi, mevrouw Evelyne Huytebroeck, de heer Abdallah Kanfaoui, mevrouw Marion Lemesre, de heer Dominiek Lootens-Stael, mevrouw Annemie Maes, de heren Alain Maron, Mohamed Ouriaghli, Emin Özkara, Arnaud Pinxteren, mevrouw Jacqueline Rousseaux, mevrouw Simone Susskind, mevrouw Viviane Teitelbaum, mevrouw Barbara Trachte, mevrouw Cieltje Van Achter, de heren Johan Van den Driessche, Gaëtan Van Goidsenhoven, Michaël Verbauwheide, Arnaud Verstraete, mevrouw Khadija Zamouri