

PARLEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

COMPTE RENDU INTÉGRAL

INTEGRAAL VERSLAG

SÉANCE PLÉNIÈRE DU VENDREDI 8 JUILLET 2016

(Séance de l'après-midi)

PLENAIRE VERGADERING VAN VRIJDAG 8 JULI 2016

(Namiddagvergadering)

COMPTE RENDU PROVISOIRE

Non encore approuvé par les orateurs.
Ne pas citer sans mentionner la source.

VOORLOPIG VERSLAG

Nog niet goedgekeurd door de sprekers.
Niet citeren zonder de bron te vermelden.

PRÉSIDENCE : M. CHARLES PICQUÉ, PRÉSIDENT.

[101]

- *La séance est ouverte à 14h37.*

EXCUSÉS

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

- Mme Barbara d'Ursel-de Lobkowicz ;

- Mme Corinne De Permentier ;

- Mme Joëlle Milquet ;

- M. Hamza Fassi-Fihri, à l'étranger dans le cadre de l'Assemblée parlementaire de la francophonie (APF) ;

- Mme Nadia El Yousfi, à l'étranger dans le cadre de l'Assemblée parlementaire de la francophonie (APF).

QUESTIONS D'ACTUALITÉ

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

QUESTION D'ACTUALITÉ DE M. VINCENT DE WOLF

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'impact du Small Business Act sur les mesures actuelles d'aide aux entreprises".

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

M. Vincent De Wolf (MR).- Dans le cadre d'une question d'actualité, je ne vous demanderai certainement pas d'exposer l'ensemble des 77 mesures constituant votre plan. Ce ne serait pas correct, ni conforme à la durée des questions d'actualité.

Mon œil a cependant cligné à la lecture de l'une de vos déclarations faites à la presse : "Le ministre de l'Emploi et de l'Économie de la Région ne dépensera pas plus d'argent qu'elle n'en a déjà dépensé en matière d'économie, d'emploi et de formation. Toutes les mesures qui ne sont pas dans le Small Business Act et qui sont financées aujourd'hui disparaîtront. Les économies ainsi réalisées seront réinvesties dans les mesures du plan. Il n'y aura pas de croissance budgétaire, mais une réorganisation des moyens".

Qu'est-ce que cela signifie exactement ? De quoi parle-t-on ? De quel budget ? Quels sont les montants concernés ? Quelles sont les politiques qui vont disparaître ? Quelles sont les entreprises qui sont concernées ?

[113]

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

M. Didier Gosuin, ministre.- Je remercie notre collègue de m'interroger sur le Small Business Act qui, manifestement, a été très bien reçu par l'ensemble des partenaires, surtout des classes moyennes. De fait, il est vrai que certaines politiques devront laisser la place à d'autres initiatives, dans un cadre général. Je vais vous donner deux exemples.

Le premier concerne la prime à la transition. Certes, ce dispositif va coûter de l'argent et entraînera peut-être des dépenses nouvelles. Mais, d'un autre côté, il va s'inscrire dans le cadre des mécanismes de mise à l'emploi. Nous allons utiliser des moyens pour les affecter à ce type de mesures en restant dans un cadre budgétaire.

De même, lorsque nous réorganisons les aides à l'expansion économique, nous faisons évidemment des choix par rapport à des décisions antérieures, de façon à réorienter les budgets. Quand nous parlons de "package" aux entreprises, c'est pour rendre plus cohérent et plus lisible un ensemble de mesures, certes fort intéressantes, mais parfois disparates.

Nous ne pouvons faire coexister indéfiniment toutes les mesures. C'est d'ailleurs l'une des raisons pour lesquelles je n'étais pas favorable à votre proposition sur les Jobs+ qui aurait ajouté encore une couche supplémentaire.

Il faut une politique d'ensemble et faire avec les moyens qui sont les nôtres. Je l'ai déjà prouvé par le passé, quand j'ai réorganisé l'ensemble des subsides facultatifs. Cela n'a pas fait plaisir à tout le monde, mais c'était dans la même masse budgétaire. Nous créons des contrats d'insertion, notamment par une réorganisation des ACS.

En d'autres termes, je fais mien un objectif que, je pense, vous devriez chérir : il ne faut pas "plus de Région", mais "mieux de Région". Mais peut-être n'y croyez-vous plus !

[115]

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

M. Vincent De Wolf (MR).- Je ne comprends pas l'agressivité du ministre dans sa réponse.

M. Didier Gosuin, ministre.- Je ne suis pas agressif.

M. Vincent De Wolf (MR).- Il fut un temps où nous galopions ensemble à la poursuite des mêmes objectifs. Le Small Business Act était alors au cœur de la campagne du MR et de la vôtre. Même si nous estimons qu'il y a trop de mesures et que le plan n'est pas nécessairement clair, nous soutenons que son fond est positif.

Nous voulions savoir quelles politiques allaient disparaître, quels montants seraient concernés et quelles entreprises auraient éventuellement des réorientations à effectuer. Nous poserons ces questions dans une interpellation, afin d'obtenir davantage de détails.

Nous croyons encore et toujours dans la Région. C'est la raison pour laquelle nous nous battons avec force dans ce sens.

[119]

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 gezondheidstoestand van de horecasector".

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Op de website van Bruzz stond enkele dagen geleden te lezen dat het aantal faillissementen in Brussel voor de eerste zes maanden van dit jaar een kwart lager ligt dan in dezelfde periode vorig jaar. In de horeca zijn de cijfers iets minder positief, maar is er toch een status quo met vorig jaar. Dat is onverwacht nieuws, zeker gelet op de paniekberichten van de horecasector in de laatste maanden naar aanleiding van de lockdown, de aanslagen en de voetgangerszone. Hoe verklaart u dat grote verschil tussen de realiteit en de paniekberichten van de sector?

Dat er maar even veel faillissementen zijn als vorig jaar, wil niet zeggen dat de sector financieel gezond is. De studies van onder meer Graydon en van de VUB tonen aan dat er wel degelijk een probleem is, maar dat

ligt blijkbaar eerder binnen de sector. Er zijn weinig marges, maar dat komt omdat de horecasector minder publiek aantrekt dan mogelijk is omdat hij niet moderniseert, niet meegaat met zijn tijd, niet aantrekkelijk genoeg is en omdat de bediening niet altijd optimaal is.

[123]

Mijnheer de minister, erkent u dat de sector op dat vlak kampt met een structureel probleem? Hoe denkt u dat aan te pakken?

Zult u eventueel een initiatief nemen via Atrium, dat voornamelijk starters begeleidt en veel minder ondernemingen die al een tijd actief zijn, terwijl zij toch vooral met kleinere winstmarges af te rekenen hebben?

[125]

De voorzitter.- De heer Gosuin heeft het woord.

De heer Didier Gosuin, minister.- Het klopt dat de Brusselse horecasector enkele zwakke plekken vertoont. Hoewel het aantal faillissementen voornamelijk niet alarmerend mag genoemd worden, mogen we de noodkreet van de sector over zijn toekomst niet negeren. De gezondheid van de sector hangt rechtstreeks af van de aantrekkelijkheid van het gewest en van kwetsbare factoren als bereikbaarheid, milieu, veiligheidsgevoel, netheid, fiscale en normgevende stabiliteit, enzovoort. Daarom besteedt de regering bijzondere aandacht aan de handel, de horeca en de andere economische activiteiten die afhangen van het toerisme.

Als reactie op de huidige crisis heeft de regering een aantal bijzondere maatregelen goedgekeurd om die sectoren te ondersteunen. Het gaat om een globaal plan ter waarde van 66 miljoen euro. Van alle ondernemingen die een beroep doen op steun van de Brusselse overheid, behoort 24% tot de horecasector. Naast de thesauriekredieten en de gewestelijke waarborgen, hebben we een systeem van individuele begeleiding ingevoerd voor ondernemingen die het moeilijk hebben. De nadruk wordt gelegd op specifieke begeleiding van winkels, cafés en restaurants.

[127]

Op structureel vlak heb ik beslist de volledige levenscyclus van de bedrijven onder de loep te nemen. Dat is de essentie van de door de regering onlangs goedgekeurde Small Business Act (SBA) en van het eerste Kmo-Plan van het gewest, dat een globale visie biedt op de maatregelen ter ondersteuning van de ondernemers in het Brussels Gewest.

De horecasector vormt ook een van mijn prioriteiten op het vlak van werkgelegenheid en beroepsopleiding. In dat kader heb ik een sectorale rondetafelconferentie opgestart, die toekomstscenario's voor de ontwikkeling van de horecasector zal uitwerken en het aanbod aan competenties in het Brussels Gewest zal kruisen. De conferentie moet resulteren in aanbevelingen voor de aanpassing van het huidige onderwijs- en opleidingsaanbod, met de verdere ontwikkeling van stages, zodat enerzijds de Brusselaars een job vinden en anderzijds de noden van de sector worden gelenigd.

Een van de grootste uitdagingen van de horecasector is dat hij moet inspelen op de vraag en de immer veranderende wensen van de klanten. Daarvoor zetten de gewestelijke instellingen voor begeleiding, lokalisatie, financiering, opleiding en werkgelegenheid zich permanent in, en dat in elke fase van het leven van een horecazaak.

[129]

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Ik denk niet dat de getroffen maatregelen tot dusver al enige impact hebben gehad op de toestand van de horecazaken. We moeten de komende maanden nagaan of er echt iets verandert. Rapport na rapport toont aan dat de Brusselse horecasector in de problemen zit. Ook de sector zelf wordt daarbij met de vinger gewezen. De sector moet goed beseffen dat het niet volstaat om te klagen of om elke vorm van verandering tegen te houden. Hij moet bereid zijn om op de veranderende omstandigheden in te spelen. Vandaag is dat blijkbaar nog niet mogelijk. De regering moet de horecasector dan maar bij het handje nemen.

Over een jaar zullen we nagaan of er echt iets veranderd is.

[133]

DRINGENDE VRAAG VAN DE HEER JOHAN VAN DEN DRIESSCHE

**AAN DE HEER GUY VANHENGEL, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE
REGERING, BELAST MET FINANCIËN, BEGROTING, EXTERNE BETREKKINGEN EN
ONTWIKKELINGSSAMENWERKING,**

betreffende "de recente verklaringen van de minister over het Eurostadion".

TOEGEVOEGDE DRINGENDE VRAAG VAN DE HEER ARNAUD VERSTRAETE,

betreffende "het interview van de minister over het toekomstige Eurostadion".

De voorzitter.- De heer Van den Driessche heeft het woord.

De heer Johan Van den Driessche (N-VA).- Deze week had minister Vanhengel het in Bruzz over de onderhandelingen met RSC Anderlecht over het Eurostadion. Hij haalde bij die gelegenheid fel uit naar een van de topmensen van de club en naar het bedrijf waar die man tot voor kort werkte.

RSC Anderlecht heeft op de uitlatingen van de minister gereageerd met een persbericht. Daarin staat dat er tot op heden alleen maar een principeakkoord werd gesloten. Klopt dit? Zo ja, onder welke voorwaarden kan dat akkoord definitief worden?

Was het wel opportuun om zo hevig tekeer te gaan? Denkt u dat het toch niet veel meer uitmaakt, omdat een akkoord niet meer haalbaar is op korte termijn?

[139]

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

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- U hebt in het interview toegegeven dat er overheidsgeld gemoeid is met het project van het Eurostadion. U haalde ook uit naar de partners van het project, namelijk RSC Anderlecht en de stad Brussel. Voorts zei u dat het Eurostadion misschien niet op tijd wordt afgewerkt. In dat verband hebt u bevestigd dat er in een schadeclaim is voorzien.

Kunt u het bedrag toelichten? Hoeveel moet Ghelamco betalen als het stadion niet op tijd wordt opgeleverd? Waarom hebt u gezegd hoe Ghelamco die claim eventueel kan omzeilen? Kan Ghelamco een schadeclaim indienen bij het Brussels Gewest als het project van het Eurostadion niet doorgaat?

Als de deadline in 2020 niet wordt gehaald, kan het project dan nog worden bijgestuurd of gaat het sowieso door?

Iedereen is het erover eens dat Brussel een voetbalstadion nodig heeft. Er is ook een oplossing nodig voor de Memorial Van Damme. Welke alternatieven worden er voorbereid? Wordt het geen tijd om de renovatie van het Koning Boudewijnstadion te bestuderen, zodat u een alternatief achter de hand hebt als het project van het Eurostadion niet doorgaat?

[141]

De voorzitter.- De heer Vanhengel heeft het woord.

De heer Guy Vanhengel, minister.- Mijnheer Van den Driessche, in oktober vorig jaar tekenden Ghelamco en RSC Anderlecht een principeovereenkomst. Die kan worden beschouwd als een precontractuele verbintenis waarin de krachtlijnen van de samenwerking vrij gedetailleerd worden omschreven en de basiselementen van de samenwerking worden opgelijst. Op verzoek van beide partijen staat er een geheimhoudingsclausule in de overeenkomst. Het gaat dus om een vertrouwelijk document, voor zover de bepalingen in het document geen aanleiding geven tot discussie. In geval van discussie zullen beide partijen ongetwijfeld de tekst openbaar maken om gelijk te krijgen.

Mijnheer Verstraete, de in de overeenkomsten opgenomen schadeclaims kunnen in beide richtingen gaan. Ik illustreer dat aan de hand van een voorbeeld. Als Ghelamco niet tijdig oplevert, kan de stad Brussel een schadeclaim indienen tegen Ghelamco. Het gewest is geen contractant in dit dossier. Wij hebben niets te maken met de erfpachtrekking.

[143]

Dit dossier kan tot schadeclaims leiden. Die gelden in alle richtingen en voor alle betrokken partijen. Als de principiële voorwaarden niet worden nageleefd, verzeilen we onvermijdelijk in procedureslagen. In dat geval zal er naar verantwoordelijken worden gezocht en met schadeclaims worden geschermd.

Ik denk dat er nog altijd geen reden is om aan de haalbaarheid van het project te twijfelen. Het dossier vordert gestaag.

U stelde ook een vraag over de Memorial Van Damme. Ik wijs erop dat we in Brussel nog altijd over een groot stadion beschikken, namelijk het Koning Boudewijnstadion. Dat stadion is nog steeds geschikt voor de organisatie van de Memorial Van Damme, maar het beantwoordt al lang niet meer aan de normen die vandaag voor internationale voetbalwedstrijden worden opgelegd. Alle partners die bij dit dossier betrokken zijn, trachten dat probleem op te lossen.

[145]

De heer Johan Van den Driessche (N-VA).- Met alle respect, mijnheer de minister, u hebt niet echt geantwoord. Ik heb twee vragen gesteld. Op de ene hebt u niet geantwoord en op de andere maar heel algemeen. U moet toch toegeven dat de onderhandelingen met RSCA belangrijk zijn, anders zou u vandaag niet over het contract beschikken. Het feit dat u geen contracterende partij bent, maar wel het contract in uw bezit hebt, wil zeggen dat het belangrijk is. We proberen enkel na te gaan in welke mate.

RSCA is voor het Eurostadion een belangrijke partner. Het is politiek relevant om te weten hoe groot de kans is dat het contract gesloten wordt. Op die vraag had ik graag een antwoord gehad. Ik veronderstel dat u goed op de hoogte bent.

De heer Guy Vanhengel, minister.- U vraagt hoe groot de kans is dat er een contract gesloten kan worden tussen twee partijen waarbij ik niet betrokken ben.

De heer Johan Van den Driessche (N-VA).- Het lijkt me heel onwaarschijnlijk dat u niet betrokken bent. Ik begrijp anders niet waarom u zo naar RSCA uithaalt. Als u helemaal niet van het contract op de hoogte bent, dan vind ik de uithaal naar de ploeg en die persoon totaal misplaatst.

De heer Guy Vanhengel, minister.- U vindt wat u wilt.

De heer Johan Van den Driessche (N-VA).- Mijnheer de minister, uw verhaal klopt gewoon niet.

De heer Guy Vanhengel, minister.- Het is uw verhaal dat niet klopt. Als u al uw verhalen van de laatste maanden op een rij zet, dan moet u toch toegeven dat het vooral de uwe zijn die niet kloppen.

De heer Johan Van den Driessche (N-VA).- Waarop baseert u zich om zoiets te beweren?

De heer Guy Vanhengel, minister.- Ik baseer me op alles wat u al over het onderwerp gezegd hebt. In oktober zei u dat er helemaal niets van terecht zou komen en dat er nooit een beginselverklaring zou komen.

De heer Johan Van den Driessche (N-VA).- Ik heb in oktober gezegd dat er vier leugens waren en die zijn er nog altijd.

De heer Guy Vanhengel, minister.- Bedoelt u uw eigen vier leugens?

De heer Johan Van den Driessche (N-VA).- Als ik net als mijn collega meer uitleg vraag, dan krijg ik die niet. Dat is niet democratisch. Loontje komt om zijn boontje, mijnheer de minister.

De heer Guy Vanhengel, minister.- U moet de uitleg vragen op de juiste plaats, mijnheer Van den Driessche. Ik had eigenlijk verwacht dat u me een vraag zou stellen over het nieuwe advies van de Raad van State over Uplace. U hebt me daarover vorige keer ondervraagd en toen hebt u me ook allerlei zaken verweten, maar wat blijkt vandaag?

[157]

De voorzitter.- De heer Verstraete heeft het woord.

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Mijnheer de minister, u hebt bevestigd dat er verscheidene schadeclaims zijn. Kunt u daar een bedrag op kleven?

De heer Guy Vanhengel, minister.- Neen.

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Dat is dus niet mogelijk?

De heer Guy Vanhengel, minister.- Het gewest is ook daar geen contracterende partij.

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Ik vraag niet of u contracterende partij bent.

De heer Guy Vanhengel, minister.- U moet die vraag stellen aan de partijen, die het contract ondertekend hebben.

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Ik noteer uw suggestie.

Voorts hebt u al verscheidene keren uitgelegd waarom u niet gelooft in het alternatief, mijnheer de minister. Nochtans stel ik vast dat West Ham nabij Londen bijvoorbeeld wel een atletiekpiste met een voetbalstadion kan combineren. Het stadion is uitschuifbaar over de atletiekpiste.

De heer Guy Vanhengel, minister.- Juventus, Bayern München, VfB Stuttgart en AS Roma hebben net het omgekeerde gedaan.

De heer Stefan Cornelis (Open Vld).- En hoeveel kost dat stadion in Londen? Wie financiert dat? Stop met dat populistisch gedoe, mijnheer Verstraete! We volgen hier niet de agenda van de N-VA!

De heer Bruno De Lille (Groen).- Dat alternatief zal alvast minder kosten dan als we een tweede stadion moeten bouwen.

De heer Guy Vanhengel, minister.- Excuseer?! Het stadion in Londen, dat ook een Olympisch stadion is, heeft zoveel gekost als drie Belgische stadions samen.

De heer Stefan Cornelis (Open Vld).- Mijnheer Verstraete, u volgt volledig de agenda van de N-VA. Stop daarmee!

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Er moet opnieuw onderhandeld worden met het oog op een alternatief.

De heer Guy Vanhengel, minister.- Nogmaals, het stadion in Londen kost driemaal zoveel als een stadion bij ons.

De heer Bruno De Lille (Groen).- We zeggen niet dat u het stadion van Londen moet nabouwen. Maar u moet ervoor zorgen dat het huidige stadion gebruikt kan worden.

(Samenspraak)

[173]

QUESTION D'ACTUALITÉ DE M. ARNAUD PINXTEREN

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

concernant "l'ouverture aux cyclistes de la future ligne RER entre Ottignies et Bruxelles".

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

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Le sujet dont je vais vous parler, le vélo express régional (VER), a fait l'actualité cette semaine. Lors des récentes grèves, des habitants du Brabant wallon ont en effet rejoint Bruxelles en empruntant, à vélo, la dalle prévue pour un réseau express régional (RER) qui se fait attendre. Ils ont ainsi parcouru très rapidement 16,2 kilomètres et ont trouvé cette solution très pratique.

Le VER est ainsi devenu une route cyclable rapide intéressante à exploiter pour offrir une alternative, certes sportive, pour rejoindre Bruxelles rapidement et efficacement.

Je ne reviendrai pas sur les détails, que vous connaissez, mais des discussions ont eu lieu et un blogueur a diffusé une vidéo. Tant Infrabel que le ministre fédéral de la Mobilité ont toutefois estimé qu'utiliser cette piste cyclable était pure folie et qu'il était très dangereux de circuler à vélo juste à côté de voies de chemin de fer.

La photo montre cependant que les cyclistes ne roulent pas juste à côté de la voie de chemin de fer et que de nombreux itinéraires conçus dans le cadre du Réseau autonome des voies lentes (Ravel) correspondent aux mêmes critères. Par ailleurs, de nombreuses pistes cyclables jouxtent des voiries automobiles et sont donc tout aussi exposées.

Bref, M. Bellot invoque un problème de sécurité et vous avez, quant à vous, été le seul ministre de la Mobilité à ne pas vous opposer à cette idée et à estimer au contraire qu'il fallait l'encourager.

[177]

J'ai deux considérations à ce propos. M. Smet, comment envisagez-vous de convaincre vos collègues de l'État fédéral, de la Région wallonne et sans doute en partie, de la Région flamande pour faire en sorte que cela puisse voir le jour ?

Plus concrètement, au niveau bruxellois, je crois savoir qu'il y a juste un tunnel qu'il conviendrait de rendre plus accessible, en tout cas, de désabler, me dit-on, pour permettre qu'à l'arrivée dans Bruxelles, à Watermael-Boitsfort, le parcours du futur RER puisse être emprunté par les cyclistes. Notre idée n'est évidemment pas de dire qu'il faut ralentir le RER. Notre idée est de dire que si le RER n'avance pas et qu'il n'y a pas de travaux prévus à court terme sur cette dalle, autant qu'elle puisse servir à un meilleur déplacement, un déplacement durable.

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

[181]

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

M. Pascal Smet, ministre.- Je suis d'accord pour dire qu'il s'agit d'une bonne idée. Plus vite le RER sera en application, mieux ce sera, et tout le monde s'accorde à le dire. Cela prendra tout de même encore un peu de temps et, d'ici là, nous devons, si possible, encourager les cyclistes à circuler là-bas.

Il est clair que le souci d'Infrabel et de mon collègue au niveau fédéral est justifié : les cyclistes qui passent à côté des chemins de fer doivent être en sécurité. À ce titre, vous avez donné des exemples d'endroits où les pistes cyclables sont situées à côté des chemins de fer.

En outre, j'ai déjà été en contact avec Infrabel par le passé, pour faire en sorte, dans le cadre de ces lieux où des pistes cyclables passent à côté de chemins de fer traversant Bruxelles, que des pistes cyclables "express" soient aménagées, étant donné que le terrain est plat et facilement praticable.

La société Infrabel s'était montrée enthousiaste en la matière, mais c'est le gouvernement fédéral qui a décidé de lui retirer un certain nombre de crédits. Le financement n'est donc malheureusement plus immédiatement disponible pour ce faire, mais Infrabel n'était pas opposé à cette idée.

Dans les prochains jours, j'écrirai une lettre à mes homologues ministres de la Mobilité, ainsi qu'au responsable d'Infrabel pour leur dire que c'est une bonne idée, qu'il nous faut l'explorer et donner un signal en la matière. J'ai déjà demandé une première estimation du coût.

En septembre, se tiendra une nouvelle réunion interministérielle entre les ministres de la Mobilité et je mettrai ce point à l'ordre du jour en rappelant que tant Bruxelles, que la Flandre et la Wallonie doivent contribuer à la mise en œuvre de ce projet. Il nous faut juste éviter que les gens à vélo ou les enfants ne s'aventurent sur le chemin de fer, mais, à ce titre, il me semble que l'installation d'un grillage ne serait pas si onéreuse. Les risques en la matière sont donc facilement gérables.

Par conséquent, je me montrerai proactif dans ce dossier.

[183]

Malheureusement, tout ne dépend pas que de moi. Je vais essayer de convaincre mes collègues, bien que la décision initiale revienne au niveau fédéral, à la Flandre et à la Wallonie. Je suis favorable à cette ouverture et vais m'impliquer dans le dossier.

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

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Je suis ravi de l'entendre. Nous vous encouragerons dans cette voie.

Je souhaite attirer votre attention sur le fait qu'en Flandre, il y a toute une série de pistes cyclables qui ont été construites sur les terrains d'Infrabel. Ce qui est possible en Flandre devrait également l'être en Wallonie et à Bruxelles.

[187]

M. Pascal Smet, ministre.- C'est la raison pour laquelle j'ai pris, en début de législature, contact avec le directeur général d'Infrabel, M. Lallemand.

Il était favorable à mes propositions, mais vous le savez comme moi, le gouvernement fédéral n'a pas encore approuvé le plan d'investissement des chemins de fer. Il a décidé de réduire le budget d'un milliard d'euros en cinq ans. C'est une somme considérable. Dans ces conditions, pour les chemins de fer, je comprends qu'aménager une piste cyclable ou participer à la construction d'une piste cyclable n'est pas une priorité. En période de restrictions, c'est normal de se concentrer sur sa mission principale qui reste le transport ferroviaire. Favoriser les autres modes de transports est une mission secondaire.

Je dis toujours qu'on ne peut arrêter la force d'une bonne idée, on peut tout au plus la retarder. Je pense que cette idée est très forte et que nous devons, à Bruxelles, à côté des chemins de fer, construire des pistes cyclables qui permettent de traverser notre Région. Ce serait une véritable autoroute pour cyclistes : c'est rapide, c'est plat, c'est facile et cela va arriver. Ce n'est plus qu'une question de temps.

[189]

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

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- C'est une bonne idée. Si vous en savez plus sur le calendrier RER et si des travaux ne sont pas prévus à court terme, vous et moi ne comprendrions pas qu'on n'exploite pas cette dalle pour une mobilité durable. Par ailleurs, si ce test est concluant, il sera encore plus facile de plaider pour des infrastructures à côté des voiries une fois que le RER sera présent.

Bon courage donc pour cette entreprise !

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

[195]

QUESTION D'ACTUALITÉ DE M. EMMANUEL DE BOCK

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

concernant "le remplacement des affiches publicitaires dans les stations de métro par des messages contre le TTIP".

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

M. Emmanuel De Bock (DéFI).- Nous avons appris que dans la nuit de mercredi à jeudi, un collectif d'activistes s'est introduit dans une cinquantaine de stations de métro de la STIB et a remplacé plus de 700 affiches publicitaires par d'autres messages relatif au Partenariat transatlantique de commerce et d'investissement (TTIP). Ce collectif a donc agi plusieurs heures au sein de nos infrastructures pour effectuer ces remplacements.

Loin de moi l'intention de faire la publicité de ce type d'initiatives. Je me pose toutefois certaines questions quant au mode opératoire de ce collectif. En principe, nos stations sont en effet sécurisées.

Je m'interroge également concernant le message. Imaginons que ce dernier émane de l'extrême droite ! La facilité avec laquelle cette initiative a pu être menée, ainsi que l'absence d'intervention des services de sécurité, m'interpellent.

Avez-vous fait le bilan des dégradations commises ? J'imagine qu'il a fallu remettre les affiches initiales, puisque nous percevons sans doute des recettes publicitaires pour la pose de celles-ci.

Que s'est-il passé réellement ? Avez-vous tiré un bilan de cette opération ? Des mesures spéciales de sécurité vont-elles être prises pour que l'incursion de militants activistes, quel que soit leur message, ne se reproduise plus ?

[199]

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

M. Pascal Smet, ministre.- Une enquête est en cours. Selon les premiers éléments de celle-ci, cet affichage a été réalisé pendant les heures d'exploitation. Les militants ont été très rapides et très organisés.

La STIB et le concessionnaire, qui est chargé du nettoyage, vont porter plainte. L'analyse des caméras est en cours.

(Rumeurs)

Vu la réaction de M. Maron, une question m'intrigue. Mme Céline Delforge était-elle avec les activistes, oui ou non ?

(Rires)

Je suis vraiment curieux de le savoir !

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Eh bien, puisque les plus fins limiers de la Région sont sur le coup, vous aurez certainement la réponse rapidement !

[203]

M. Pascal Smet, ministre.- Étiez-vous là, oui ou non ? C'est une question que je me pose.

(Colloques)

M. le président, je vois clairement que le groupe Ecolo est très excité par la question. J'ai pensé qu'il allait peut-être m'interroger.

De toute façon, il est clair qu'une nouvelle fois, les activistes ont opéré de manière très rapide et très organisée. Les images sont en cours d'analyse. Aujourd'hui, il est trop tôt pour donner une estimation des coûts. C'est toujours comme cela avec des actions pareilles. Toutes les affiches d'une campagne avaient déjà été recouvertes par le passé.

Il est un peu trop tôt pour avancer des conclusions. Une enquête est en cours. La STIB et le concessionnaire m'ont dit qu'ils allaient sans doute porter plainte. Ils ont la compétence pour le faire. Nous ne devons pas intervenir au niveau politique. Nous connaissons peut-être un jour les résultats de cette action.

[205]

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

M. Emmanuel De Bock (DéFI).- Des vidéos circulent sur internet. Peut-être certains y reconnaîtront-ils des activistes et auront-ils leur propre point de vue.

(Remarques)

Je crois que ceux qui bénéficient de l'immunité parlementaire ne peuvent être punis, mais l'enquête le dira.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Vous êtes un adepte des rumeurs et du complot !

M. Emmanuel De Bock (DéFI).- On en rit, mais cela aurait pu être beaucoup plus grave en fonction du message. Que des activistes puissent impunément s'introduire et rester un certain temps dans les stations, en soi, ne met pas péril en la demeure, mais le message aurait pu être beaucoup plus inquiétant. Je pense notamment à l'extrême-droite. Nous aurions un peu moins ri, car ce qui est possible pour un message l'est pour un autre.

J'attire votre attention sur la nécessité que cela ne se reproduise plus et d'être vraiment très vigilant. Et si cela venait à se reproduire, il faudrait une veille au niveau des stations de métro. Je ne peux en effet imaginer que l'on ne se soit rendu compte que le lendemain matin que des gens circulaient impunément dans les stations pendant la nuit.

[211]

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

M. Pascal Smet, ministre.- Vous savez que le gouvernement va engager 107 personnes supplémentaires pour garantir la sécurité dans le métro. Certaines stations seront attribuées systématiquement aux mêmes agents, de manière à ce que le concept de gestionnaire de station prévale à l'avenir.

M. Emmanuel De Bock (DéFI).- Je vous remercie.

[217]

QUESTION D'ACTUALITÉ DE M. ALAIN MARON

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 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 "le projet de démolition-reconstruction des logements du Rempart des Moines".

QUESTION D'ACTUALITÉ JOINTE DE MME BRIGITTE GROUWELS,

concernant "la réhabilitation du site du Rempart des Moines".

M. le président.- La ministre Céline Fremault répondra à la question d'actualité.

La parole est à M. Maron.

M. Alain Maron (Ecolo).- Bruzz a publié des informations sur l'avenir du site du Rempart des Moines, localisé en plein centre-ville. Il s'agit de grands immeubles réunissant 320 logements sociaux. La décision semble avoir été prise de les détruire et d'en reconstruire de nouveaux à la place. On assisterait ainsi à une densification de la zone, puisque la surface construite sera plus grande que l'actuelle et qu'il y aura également davantage de logements.

En revanche, il y aura moins de logements sociaux, puisque l'on passe de 320 à 240 logements sociaux et logements moyens. Ce sont les chiffres cités dans la presse.

Confirmez-vous ces informations ? Pourquoi le principe d'une démolition-reconstruction a-t-il été choisi, plutôt que celui d'une rénovation ?

Le terrain appartient à une société de logement social. Est-ce cette même société qui sera l'opérateur des logements moyens, ou s'agira-t-il d'un autre opérateur ?

Enfin, qu'en est-il de l'information et de la participation des habitants quant à ce projet ? En effet, de nombreuses familles résident et résideront à cet endroit.

Concernant plus spécifiquement la salle de sports, même si ce point peut sembler anecdotique, il s'agit d'une belle salle de sports, dessinée par un excellent architecte et réalisée dans le cadre des contrats de quartier. Or, il est visiblement prévu de raser également cette infrastructure, qui a moins de quinze ans. Pourquoi cette décision a-t-elle été prise ? Le cas échéant, sera-t-elle remplacée par une autre salle ?

[223]

Les subsides régionaux dont elle a bénéficié vont-ils devoir être remboursés ? En effet, ces subsides sont normalement liés au fait que le résultat de l'investissement doit durer au moins trente ans, ce qui ne sera pas le cas.

[225]

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

Mevrouw Brigitte Grouwels (CD&V).- Via de pers konden we vernemen dat de verloederde site van de Papenvest grondig aangepakt zal worden. De woontorens gaan tegen de vlakte en er komen 350 nieuwe woningen, waaronder 210 sociale appartementen en 140 woningen voor de middenklasse.

We kunnen die plannen alleen maar toejuichen. In de loop der jaren groeiden de woontorens van de Papenvest immers uit tot een echt getto. De site vormde het favoriete actieterrein voor hangjongeren, die vooral 's nachts voor veel overlast zorgden. De Papenvestsite viel steeds vaker ten prooi aan vandalisme en drugsoverlast.

Dankzij de nieuwe plannen zal de levenskwaliteit van de bewoners aanzienlijk toenemen. Ik hoop dat er een betere sociale mix zal ontstaan, waardoor de wijk een stevige boost krijgt en uitgroeit tot een volwaardige ontmoetingsplaats voor alle bewoners.

De huidige monotone hoogbouw met zijn negen verdiepingen is helemaal afgeleefd. Waardoor zal die vervangen worden? Komt er nieuwe hoogbouw voor in de plaats?

[227]

Voor de levenskwaliteit van een wijk is de aanwezigheid van sociale voorzieningen en voldoende groen cruciaal. Hoe wordt daar met het nieuwe project voor gezorgd?

Welke inkomensvoorwaarden gelden er om in aanmerking te komen voor een van de 140 geplande middenklassewoningen?

Het aantal sociale woningen zal met 104 eenheden dalen. Hoe zal de selectie gemaakt worden tussen wie een dergelijke woning behoudt en wie niet?

Naast de Papenvest telt het Brussels Gewest nog een aantal andere getto's. Ik denk bijvoorbeeld aan de woonblokken in de Anderlechtse wijken Gondels en Peterbos. Plant de minister daar gelijkaardige projecten? Kan ik een overzicht krijgen van de plannen in dat verband?

[229]

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

Mme Céline Fremault, ministre.- En ce qui concerne les chiffres et les annonces qui ont été faites, je vous précise que le site du Rempart des Moines, en attente d'investissements depuis de très nombreuses années, a fait l'objet, le 30 juin dernier, d'une option de réhabilitation complète. Celle-ci a été validée par sa nouvelle direction et par le gouvernement bruxellois.

Ce projet prévoit la démolition des 314 logements sociaux existants et la reconstruction de 350 unités de logement, parmi lesquelles 210 logements sociaux et 140 logements moyens gérés par Le Logement bruxellois et la Ville de Bruxelles. C'est la régie de la Ville qui gèrera les logements moyens.

Vous m'interrogez sur les garanties données par la Ville de Bruxelles. Le projet est négocié depuis un certain temps en bonne collaboration avec la Ville de Bruxelles et son collègue s'est d'ailleurs prononcé à ce sujet le 2 juin dernier.

L'accord prévoit l'approbation de la construction de maximum 140 logements moyens par la Régie foncière, dont 20% au maximum pourront être pris en considération sur le marché acquisitif. Il a également été convenu d'approuver un principe d'avances remboursables de 4.900.000 euros et un subside du même montant au Logement bruxellois. Il a surtout été convenu d'approuver la mise à disposition de plusieurs terrains de la Ville au Logement bruxellois pour la construction de 104 logements sociaux, dits compensatoires.

[231]

Nous allons en effet abattre ces fameuses tours. Vous aurez donc 350 logements, dont 210 logements sociaux et 140 logements moyens. Les 104 logements compensatoires se trouveront sur un terrain que la Ville de Bruxelles n'a pas encore choisi. Elle étudie actuellement plusieurs possibilités.

Pourquoi privilégier l'optique de la démolition-reconstruction plutôt que celle de la rénovation ? Simplement parce que nous nous sommes rendu compte que, vu son état, il faudrait toucher à la structure du bâtiment.

Concernant la salle de sports, le choix entre le maintien ou la démolition n'a pas encore été fait. Par conséquent, il n'est pas encore question de remboursement. Effectivement, cette salle a récemment fait l'objet d'une rénovation, mais cela doit s'envisager dans le cadre d'un projet plus long.

Nous actionnerons aussi l'article 16 du contrat de gestion de la Société du logement de la Région de Bruxelles-Capitale (SLRB), qui concerne le fameux pour cent dédié aux équipements sportifs.

[233]

(verder in het Nederlands)

Mevrouw Grouwels, u vraagt welke de architecturale kenmerken van het toekomstige gebouw zullen zijn. Zover zijn we nog niet. We hebben een akkoord bereikt over de financiering van de studies en over het programma, maar nog niet over de architecturale details van het project.

[235]

(poursuivant en français)

Je pense qu'il sera nécessaire d'associer le maître-architecte à l'ensemble de la réflexion par rapport aux futurs contours architecturaux de ce bâtiment.

[237]

(verder in het Nederlands)

Het project voorziet in een dagcentrum voor bejaarden, gemeenschapsvoorzieningen zoals een crèche en sportvoorzieningen, en een parking. Dat alles moet tot een goede functionele mix leiden.

U vraagt welke inkomensnormen gehanteerd zullen worden bij het toewijzen van de middenklassewoningen.

[241]

(poursuivant en français)

J'ai eu l'occasion de m'exprimer à ce sujet il n'a pas très longtemps en Commission du logement. J'ai alors précisé qu'un texte était actuellement en discussion entre nos cabinets. On peut raisonnablement envisager son approbation à la rentrée.

[243]

(verder in het Nederlands)

De renovatie van andere grote sociale woonwijken wordt hoofdzakelijk in de financiering van de vierjarenplannen opgenomen.

[245]

(poursuivant en français)

Certains compléments s'opèrent aussi via Beliris.

[247]

(verder in het Nederlands)

De renovatie van de sociale woonblokken in de Grondelswijk, ter waarde van 16 miljoen euro, is opgenomen in het vierjarenplan 2014-2017.

[249]

(poursuivant en français)

Il s'agit dans ce cas de rénovation de façade et d'isolation.

[251]

(verder in het Nederlands)

Aan de renovatie van de sociale woonwijk Peterbos is al 13 miljoen euro besteed.

Daarnaast is er ook de sociale woonwijk Het Rad.

[253]

(poursuivant en français)

Là, un budget complémentaire de 11 millions d'euros a été dégagé pour la rénovation de 56 maisons. Nous disposons d'une liste très longue en matière de rénovation. Je vous invite à m'interroger en Commission du logement pour avoir le détail de l'ensemble des projets.

[255]

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

M. Alain Maron (Ecolo).- Je suis toujours interpellé par cette volonté d'augmenter la mixité sociale. J'entends bien que des projets intensifs de logements sociaux peuvent concentrer un public à certains endroits et générer des poches de pauvreté.

Je rappelle tout de même qu'environ 50% des Bruxellois sont dans les conditions d'accès au logement social et que, de prime abord, il ne s'agit pas d'une concentration d'extrême pauvreté, il s'agit d'un cliché, même si des problèmes existent et qu'ils doivent faire l'objet d'un accompagnement.

J'attire aussi votre attention sur le fait que quand certains quartiers concentrent quasi exclusivement 10 ou 20% de la population la plus riche de Bruxelles, cela ne pose de problème à personne en termes de mixité sociale. Personne ne se dit que tous ces gens restent entre eux et que ce n'est pas bon pour l'avenir de la ville.

Le discours sur la mixité sociale qui va toujours dans le même sens, devient un peu épuisant, d'autant que dans ce cas précis, on va diminuer le nombre de logements sociaux. Une compensation est prévue et j'entends la Ville de Bruxelles expliquer qu'elle va céder un certain nombre de terrains au Logement bruxellois pour construire du logement social. Tout cela prendra du temps.

[257]

Le projet dont on parle ici est sur les rails, mais au niveau des projets de compensation, on est parti pour dix à quinze ans. Je demande à voir comment cela va se passer et à voir spécifiquement quels seront les terrains qui seront activés.

Par ailleurs, j'imagine que les budgets de démolition et reconstruction sont également pris en charge par la Ville de Bruxelles et par sa régie foncière.

J'imagine que pour les logements qui seront gérés par la Ville de Bruxelles, ce ne sont pas les budgets de logement social, les budgets de rénovation et les quadriennaux de rénovation ou les budgets de l'alliance habitat sur le logement social qui vont être actifs, mais que ce seront les budgets de la Ville qui vont s'assurer de construire ces logements, qui sont des logements moyens et non des logements sociaux.

Je me réjouis que la décision ne soit pas encore prise au sujet de la salle de sport. C'est un bâtiment qui fonctionne, est estimé, et relativement récent. Il s'agit de prime abord d'imaginer un projet qui puisse intégrer cette salle de sport et non d'un projet qui imposerait de la raser.

[259]

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels (CD&V).- Heb ik het goed begrepen? Wordt de mogelijkheid geboden om de woningen voor de middeninkomens te verwerven? Kunt u daar wat meer over zeggen?

Zijn de bewoners van de huidige sociale woningen ook de doelgroep van de nieuwe sociale woningen? Niet alleen voor de site van de Papenvest maar ook voor de andere sociale woonwijken in het gewest is dat van belang.

Mevrouw de minister, de CD&V is al langer een groot voorstander van gemengde projecten met zowel woningen voor middeninkomens als sociale woningen, ook in rijkere buurten. U doet alsof u het warm water uitgevonden hebt, maar wij verdedigen zo'n projecten al lange tijd, omdat ze voordelig zijn voor alle inwoners van die wijken.

[261]

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

Mme Céline Fremault, ministre.- Je voudrais juste vous livrer quelques éléments de réponse. Je souhaite vous comprendre, M. Maron. Vous êtes favorable au projet ? Vous donnez l'impression de ne pas l'être. Vous êtes quand même favorable à ce qu'on puisse, à un certain moment, prendre une décision de démolition parce que la structure du bâtiment n'est plus du tout indiquée pour le faire.

M. Alain Maron (Ecolo).- Je ne sais pas. Je n'ai pas vu le projet. Je lis des chiffres dans la presse. Je ne sais donc pas si j'y suis favorable ou pas. Je n'ai pas consulté le dossier technique. Des ingénieurs disent qu'il faut reconstruire, mais je n'en sais rien.

Mme Céline Fremault, ministre.- J'espère quand même que vous êtes favorable à ce qu'on crée de la mixité et qu'on ait des résultats.

M. Alain Maron (Ecolo).- À Woluwe-Saint-Pierre aussi, alors !

Mme Céline Fremault, ministre.- Je pense que vous m'avez interpellée il n'y a pas si longtemps au sujet de Woluwe-Saint-Pierre et que je vous ai apporté tous les éléments pour vous rassurer.

[265]

Vous ne pouvez avoir ici un discours différent de celui que vous avez tenu en commission.

(M. Bernard Clerfayt, troisième vice-président, prend place au fauteuil présidentiel)

M. Alain Maron (Ecolo).- Je n'ai absolument pas un discours différent. Je suis en faveur de la mixité sociale partout. Dans le Pentagone, je pense qu'il y en a beaucoup.

(Colloques)

Mme Céline Fremault, ministre.- Pourrais-je terminer mon intervention ? Ce n'est pas grave. Nous allons renvoyer le débat en Commission du logement, puisque je n'ai plus le temps de répondre, tellement vous en avez pris pour vous justifier.

Je pense avoir très longuement répondu sur la notion de mixité et notamment à la suite d'interpellations relatives au voyage d'étude à Lyon, qui connaît une mixité dans des quartiers plus difficiles comme dans des quartiers plus favorisés.

Pour le reste, Mme Grouwels, j'ai expliqué qu'il y aura 20% d'acquisitif qui sera mis en place dans ce dispositif. Je vous invite à m'interroger en commission sur l'ensemble du projet.

M. Alain Maron (Ecolo).- Nous vous interrogerons aussi sur son financement, alors, puisque vous n'avez pas répondu à cette question.

[273]

QUESTION D'ACTUALITÉ DE MME MICHÈLE CARTHÉ

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

concernant "l'adoption en première lecture de la réforme du bail à loyer".

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

Mme Michèle Carthé (PS).- Nous avons appris que le projet de décret concernant la régionalisation du bail a été approuvé en première lecture par le gouvernement. Nous avons également pris connaissance des différentes communications faites, notamment à la presse, à ce sujet.

Il importe de légiférer et de préciser toutes les relations entre locataires et propriétaires, notamment pour des aspects aussi importants que la colocation, le loyer, les logements pour étudiants, le bail glissant, etc. Nous sommes bien conscients du travail long et fastidieux que représente la régionalisation de la loi sur le bail, et qui implique et impliquera encore des concertations et des discussions, car nous ne sommes pas au bout du processus.

Dans toutes vos communications, nous n'avons pas repéré d'informations sur les grilles de loyers. Or, selon l'accord de majorité, de manière plus générale, les grilles de référence de loyer indicatives seront établies et mises à disposition, à titre informatif, des locataires en tenant compte du profil socio-économique des Bruxellois, croisé avec les caractéristiques du logement, de l'état du bien comme de sa localisation.

Je suppose que vous allez nous rassurer et que dès la mise en place de ce projet de régionalisation du bail, il comportera des indications précises concernant cette grille.

[277]

Je songe à l'information du locataire, à la mention de la grille des loyers, au montant du loyer de référence et aux éléments principaux sur lesquels reposera l'élaboration de la grille des loyers. L'adoption du dispositif en première lecture constitue une étape importante du processus, sur laquelle nous souhaiterions être rassurés.

S'agissant de la garantie locative, il apparaît que l'avance sera gérée par le Fonds du logement, et pas par les CPAS, ce qui évitera de stigmatiser les populations les plus défavorisées. Il s'agit donc d'une bonne mesure, mais nous savons que ce même Fonds du logement accuse du retard sur plusieurs dossiers. Dès lors, son personnel sera-t-il renforcé ?

(M. Charles Picqué, président, reprend place au fauteuil présidentiel)

[281]

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

Mme Céline Fremault, ministre.- Nous n'avons pas dû lire les mêmes articles, car dans ceux que j'ai consultés, il était spécifié qu'il y aurait une grille. Je suis donc étonnée que vous n'en ayez pas trouvé trace.

Mme Michèle Carthé (PS).- Je ne dis pas que ce n'est pas le cas, mais je souhaiterais qu'elle soit déjà spécifiée à cette étape.

Mme Céline Fremault, ministre.- Je ne suis pas journaliste. Je n'écris pas les papiers et chacun est libre d'écrire ce qu'il veut : la liberté de la presse est essentielle. Je ne me préoccupe donc pas de vérifier si l'ensemble des éléments sont détaillés comme vous le souhaitez dans les articles !

Je vais vous rassurer au sujet de la grille indicative des loyers et vous lire l'extrait qui s'y rapporte : "Il est convenu que le gouvernement arrête une grille indicative des références de loyer à laquelle pourront se

référer les parties sans que cela constitue une contrainte supplémentaire au projet. Elle est construite sur la base des critères internes et externes au logement."

J'ai eu l'occasion de vous en parler il y a quinze jours lorsque vous m'avez interpellée en Commission du logement. En réalité, nous discutons du projet de régionalisation du bail lors de chaque réunion de la commission ! Cela nous donne l'occasion de faire le point en moyenne une fois tous les quinze jours sur ce dossier. J'en suis ravie !

J'aimerais préciser que le consultant désigné pour étudier la grille a remis son rapport final au début du mois de juin. Le gouvernement arrêtera, après la rentrée, le scénario de la grille. L'outil sera accessible via internet et développé sur la base de différents critères. Le preneur pourra alors évaluer le plus objectivement possible le loyer qui lui est demandé.

La référence à cette grille devra être mentionnée dans toute annonce de mise en location, ce qui permettra la diffusion de l'outil. J'espère que les acteurs du secteur du logement, les CPAS et les associations, en feront la promotion.

[287]

Je ne peux préjuger à ce stade de l'utilisation qui en sera faite par d'autres types d'acteurs, comme les juges de paix lors de procédures en révision.

En ce qui concerne la question du Fonds de garantie locative, j'avais indiqué en commission que nous avançons. Une réunion est programmée mercredi prochain en présence du Fonds du logement et des représentants des CPAS, pour étudier les manières de lever les appréhensions éventuelles quant au système envisagé.

La mise en place d'un tel système - et j'y suis favorable - va nécessiter l'engagement de personnel supplémentaire. Je ne peux cependant encore vous annoncer le nombre d'engagements concernés.

Pour le moment, on traite 350 dossiers par an, pour 170 prêts octroyés. Il est évident que le nouveau système va permettre d'étendre considérablement ces services. Je ne peux cependant, à ce stade, vous en dire plus ou avancer une fourchette chiffrée.

[289]

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

Mme Michèle Carthé (PS).- Je vous remercie pour vos réponses. Nous sommes bien d'accord et rassurés de voir que vous travaillez d'arrache-pied. Nous le savons et nous tenons à le souligner.

À propos de la grille des loyers, ce que nous demandons plus précisément, c'est que l'information, dès le projet d'ordonnance de régionalisation du bail, mentionne très clairement les possibilités, l'information et le contenu. Vous l'affirmez, mais nous le vérifierons lorsque le projet arrivera sur la table des parlementaires. Nous pourrions alors le vérifier.

Il faut que ce soit très précis et que dans le bail soit déjà mentionné le loyer de référence. Ce serait intéressant pour tout le monde, et surtout pour les locataires les plus défavorisés, qui sont parfois sujets à une exploitation non négligeable au niveau de leur logement.

Par ailleurs, en ce qui concerne le Fonds de garantie locative, nous sommes rassurés. En effet, vous nous dites que le Fonds du logement pourra bénéficier de personnel supplémentaire. Nous n'oublions pas non plus notre proposition de création d'un fonds public régional de garantie locative. Nous aurons peut-être l'occasion, à l'avenir, d'exposer plus précisément notre proposition en la matière.

(Applaudissements sur les bancs du PS)

- La séance est suspendue à 15h36.

[327]

- La séance est reprise à 15h46.

PROJETS D'ORDONNANCE ET PROPOSITIONS DE RÉOLUTION

PROJET D'ORDONNANCE MODIFIANT L'ORDONNANCE DU 22 NOVEMBRE 1990 RELATIVE À L'ORGANISATION DES TRANSPORTS EN COMMUN DANS LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE (NOS A-351/1 ET 2 – 2015/2016).

Discussion générale

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

La parole est à M. Ikazban, rapporteur.

M. Jamal Ikazban, rapporteur.- Le 20 juin dernier, les membres de la Commission de l'infrastructure se sont penchés sur le projet d'ordonnance modifiant l'ordonnance du 22 novembre 1990 relative à l'organisation des transports en commun dans la Région de Bruxelles-Capitale.

L'introduction proposée par le ministre Pascal Smet a permis de comprendre que l'objet de ce projet d'ordonnance était de rendre plus efficace le régime de constatation et de poursuite administrative, en cas d'infraction aux règles de transport de la STIB, de manière analogue au mécanisme d'application au sein de la société De Lijn.

[335]

Avec cette réforme, la STIB sera directement chargée de l'infliction des amendes administratives, alors que cette mission était jusqu'ici confiée à Bruxelles Mobilité. Cette institution ne dispose d'ailleurs pas d'agent sanctionnateur depuis janvier 2014.

Le fonctionnaire sanctionnateur, qui relèvera directement de la STIB, pourra voir l'indépendance de l'exercice de sa fonction encadrée par le gouvernement.

Lors de la rédaction d'un procès-verbal d'infraction aux règles de transport de la STIB, celui-ci sera toujours transmis au Parquet, qui jugera de la pertinence ou non de traiter lui-même le dossier.

Une limite d'âge à seize ans pour les contrevenants a été intégrée et une attention particulière est prêtée aux droits de la défense des mineurs, en garantissant l'implication des parents du contrevenant durant toute la procédure.

Celle-ci prévoit notamment une médiation orale et la possibilité d'un service communautaire volontaire adapté de quinze heures maximum. S'il y a refus ou échec de cette médiation, une amende pourra être infligée.

[337]

Le mineur conserve la possibilité d'interjeter appel de cette décision auprès du tribunal de la jeunesse, qui donnera un avis définitif.

La discussion générale a été très instructive. Mme Anne-Charlotte d'Ursel, qui s'était réjouie de ces modifications, a fait remarquer que malgré les nombreuses mesures prises pour diminuer la fraude dans les véhicules de la STIB, celle-ci semblait avoir augmenté en 2015.

Ses questions ont porté sur la désignation des contrôleurs, sur le nombre d'agents habilités à constater les infractions, sur le nombre d'agents sanctionneurs, sur la manière dont ils seront choisis, sur la durée de leur formation, sur le coût de celles-ci, ainsi que sur l'encadrement des prestations volontaires citoyennes.

Mme Céline Delforge, après avoir salué les dispositions relatives à la protection des mineurs, a demandé pourquoi Bruxelles Mobilité ne parvenait pas à remplir sa mission de manière satisfaisante. Elle s'est inquiétée également de l'indépendance de la STIB, qui pourrait risquer d'être considérée comme étant juge et partie lorsqu'elle infligera elle-même les amendes.

Jugeant que la réponse donnée il y a peu à sa question sur les quotas de procès-verbaux à la STIB n'était pas convaincante, elle a fait part de son intention de s'abstenir lors du vote.

Mme Joëlle Maison a salué différentes dispositions du projet d'ordonnance concernant les mineurs, le mécanisme de médiation, de prestations citoyennes et de discrimination des moins de seize ans, pour lesquels les parents seront toujours informés des faits commis.

Concernant les faits plus graves et récurrents devant faire l'objet d'une transmission au Parquet de la jeunesse, Mme Maison s'est interrogée sur les critères de gravité et de récurrence et a demandé pourquoi il n'est pas fait d'office mention de la désignation d'office d'un avocat par la saisine du Barreau, comme le stipule la réglementation sur la protection de la jeunesse.

[339]

M. Bruno De Lille a souligné les points positifs de ce projet, avant de regretter un manque de clarté dans la notion de prestation citoyenne. Par ailleurs, il a fait remarquer que la réglementation sur les sanctions administratives utilise la médiation pour faire comprendre au jeune qu'il ne faut non seulement pas

recommencer, mais qu'il faut également réparer. Or, en l'occurrence, si la médiation échoue, la prestation citoyenne fera partie de la sanction.

Il s'est inquiété, comme ses collègues, du fait que la STIB puisse être juge et partie, et que la présence d'un avocat ne soit pas obligatoire quand un mineur est entendu. S'appuyant sur le mémorandum de 2014 du service bruxellois de médiation de dettes, qui identifie une liste de problèmes relatifs au recours aux huissiers, le député a demandé si des avis ont été pris auprès de ce service.

Le ministre a pris la parole pour réaffirmer sa volonté de renforcer les contrôles et a souligné qu'il est normal que ce soit le ministre qui désigne les personnes habilitées à sanctionner.

Poursuivant sur les questions de Mme Delforge, qui voulait notamment savoir pourquoi Bruxelles Mobilité ne parvenait pas à remplir ces missions, il a précisé que l'audit de cette institution était en cours et qu'il était préférable que ce soit la STIB qui procède au processus sanctionnateur.

[341]

La députée a trouvé l'argument un peu léger et a encouragé le ministre à régler les problèmes à Bruxelles Mobilité, plutôt que de donner une compétence à une institution qui devient de fait juge et partie. Le ministre a réfuté ce risque, en rappelant que quiconque utilise les transports doit payer et ne pas dégrader le matériel, d'où l'importance d'établir un maximum de constats d'infraction.

Mme Delforge a alors rappelé sa crainte de voir les agents sanctionneurs incités à trouver des infractions à tout prix. Le ministre s'est voulu rassurant en déclarant qu'il ne le permettrait pas, mais a toutefois ajouté que le fait de pouvoir dresser systématiquement un procès-verbal est toujours utile en matière de statistiques.

Mme Delforge lui a alors rappelé que les chiffres ne sont que le reflet d'une activité policière ou sanctionnatrice, et non le reflet d'une réalité.

Concernant la présence d'un avocat pour les mineurs, le ministre a précisé avoir pris exemple sur le mécanisme des sanctions administratives communales (SAC), qui ne fonctionnent pas, et sur l'inutilité de tout judiciaire. Il a ajouté que la grande majorité des parents préféreraient payer que de suivre cette procédure de médiation et de service citoyen.

À M. De Lille, qui regrettait la confusion terminologique entre "médiation" et "prestation citoyenne", le ministre a précisé que l'essentiel résidait dans une prise de conscience par le jeune de sa faute et dans le fait

qu'il lui soit donné la possibilité de réparer les désagréments causés, par exemple en nettoyant les quais. Le ministre a dès lors considéré qu'il était logique que ce soit la STIB qui mette ce système en place.

À Mme d'Ursel, qui s'interrogeait sur le nombre d'agents sanctionneurs, le ministre a expliqué qu'il convenait de faire la distinction entre la personne qui constate l'infraction et celle qui inflige la sanction.

[343]

Ainsi, les agents sanctionneurs ne seront pas plus de deux.

M. De Lille s'est joint aux interrogations de Mme Delforge sur les risques de pression liés au nombre d'amendes à infliger, ainsi que sur l'indépendance du médiateur. Le ministre a précisé qu'en cas de désaccord sur la sanction, il était toujours possible de recourir à la justice.

M. De Lille s'est alors inquiété du fait que la plupart des parents n'auront peut-être pas les moyens de le faire et qu'il faudrait idéalement la présence d'un tiers indépendant pour protéger les jeunes usagers.

Mme Maison a rappelé que le propre de cette ordonnance était d'augmenter le civisme dans les transports. Elle a regretté les dires du ministre, selon lequel il est probable que les parents préféreront payer l'amende plutôt que d'opter pour la mise en place d'une médiation.

L'ensemble du projet d'ordonnance a été adopté par treize voix pour et deux abstentions.

(Applaudissements)

[351]

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Je remercie M. Ikazban pour son rapport exhaustif. Néanmoins, il reste des choses à dire. De fait, j'avais accueilli positivement l'idée d'introduire la possibilité de travaux d'intérêt général pour ce qui concerne les mineurs, mais le projet d'ordonnance qui nous est soumis pose une série de questions.

La première qu'a rappelée M. Ikazban, c'est le fait qu'on transfère de Bruxelles Mobilité à la STIB une mission que Bruxelles Mobilité s'avère purement et simplement incapable de remplir. Je continue à trouver qu'en matière de gouvernance, c'est quand même un peu particulier. À ma connaissance, si la mission n'est pas effectuée correctement, on y remédie, mais on ne refile pas le problème à une autre institution, d'autant que je vois quand même une petite différence entre une administration, même si elle est publique, et une société de transport.

Par ailleurs, cette société de transport héberge à la fois ceux qui vont constater les infractions et ceux qui vont les sanctionner. Là-dessus, il y a, je le maintiens, un problème de juge et partie, d'autant que nous n'avons toujours pas éclairci cette histoire de politique du chiffre qui comporte pourtant des éléments très tangibles. Vous les niez. Vous niez l'évidence. Nous avons pourtant vu les échanges dans la presse, de contrôleurs qui reçoivent des injonctions à faire du chiffre, à remplir un nombre minimal de procès-verbaux. Vous me demandiez alors si je m'opposais au fait de sanctionner les fraudeurs.

J'ai donné de nombreux exemples. Il est ainsi interdit de boire ou de manger dans un transport public.

[353]

À l'époque où la liste d'infractions a été établie, le ministre m'avait affirmé par exemple qu'il n'était pas question de sanctionner quelqu'un qui mange discrètement un bonbon ou un chocolat. Il s'agissait de sanctionner les gens qui mangent leurs frites et qui mettent des miettes partout. Et justement, le jour où la politique du chiffre s'inquiétera de ces infractions, je vous promets que des usagers se prendront des procès-verbaux parce qu'ils mangeaient leur petit chocolat discrètement, mais malheureusement l'agent sanctionnateur n'avait pas rempli son quota d'infractions.

Je n'ai toujours aucune assurance qu'il n'y a pas de quotas imposés aux agents. C'est le contraire qui se présente, d'autant qu'une série d'infractions sont de l'ordre de l'appréciation. Prenons par exemple, l'interdiction de perturber l'ordre ou de gêner des personnes présentes. Nous n'avons pas tous la même notion de ce qui est dérangeant et, par ailleurs, toute une série de comportements dérangeants peuvent aussi se régler autrement que par des sanctions. On peut s'interroger sur ce qui se trouve ou ne se trouve pas dans cette liste d'infractions.

En ce qui concerne l'offre de médiation et la prestation citoyenne qui a plus de sens pour un jeune que de payer une amende bête et vilaine, il reste une série de questions pendantes. Le Conseil d'État remarque qu'il convient de compléter la disposition examinée dans cette procédure afin de préciser ce que recouvre la procédure de médiation. Nous n'avons pas obtenu de réponse, puisqu'il conviendrait par ailleurs de distinguer la médiation à proprement parler de la prestation et de ne pas appeler médiation ce qui se révèle être une proposition. Nous sommes plutôt dans le cadre de la transaction.

[355]

Par ailleurs, plusieurs questions n'ont pas reçu de réponses. Qu'est-ce qu'une offre de médiation orale ? A-t-elle lieu en présence physique du mineur, comme évoqué dans l'exposé des motifs ? Qui est le médiateur ? Cette dernière question est tout de même importante, surtout si l'on considère qu'une formation de deux jours à peine a été évoquée pour exercer cette fonction. Sans aller jusqu'à dire que la formule est insultante pour les personnes qui ont suivi des formations longues en médiation, elle est à tout le moins dédaigneuse. Il faudrait éviter de tout mélanger ou offrir de vraies formations un peu plus consistantes.

Que recouvre le processus de médiation et comment se déroule-t-il précisément ? On n'en sait toujours rien et l'on ne sait pas davantage ce que recouvre la prestation citoyenne, ni quel type de tâches est prévu et qui les encadrera. Il serait intéressant de savoir si une dimension éducative est envisagée. Nous ignorons tout cela.

Un article précise tout de même que l'amende administrative infligée à un mineur tient compte des circonstances particulières, entre autres sa personnalité et son degré de maturité.

[357]

Par ailleurs, nous ne savons pas qui en jugera, car nous ne connaissons pas les compétences de la personne.

Enfin, à l'heure actuelle, on ne parle peut-être plus de tribunal de la jeunesse, mais bien de tribunal de la famille et de la jeunesse. C'est probablement un détail eu égard aux autres remarques que j'ai formulées.

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

[361]

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

Mme Joëlle Maison (DéFI).- D'une manière générale, les députés de DéFI se réjouissent de ce texte, qui va d'abord contribuer à diminuer la fraude dans les transports publics et partant, le manque à gagner pour la STIB, accroître le civisme et contribuer à accorder une protection accrue aux mineurs d'âge.

En effet, les mineurs de moins de seize ans ne seront plus susceptibles d'être sanctionnés, sauf pour les infractions graves ou récurrentes. Dans ce cas, le dossier sera transmis au tribunal de la jeunesse et de la famille, comme l'a relevé Mme Delforge. Il conviendra de préciser avec exactitude les faits qui

correspondront à cette qualification d'infraction grave et récurrente, comme je vous l'ai demandé en commission, afin qu'il n'y ait pas d'insécurité juridique à ce propos.

Au-delà de ces deux catégories de faits - infractions graves et récurrentes pour les mineurs de moins de seize ans -, les infractions simples commises par des mineurs seront juste communiquées aux parents par une simple lettre, qui aura une visée informative pour les parents et éducative pour les enfants.

En ce qui concerne les mineurs âgés de seize à dix-huit ans, le fonctionnaire sanctionnateur sera tenu d'impliquer les parents dans la procédure, conformément à la loi du 24 juin 2013 sur les sanctions administratives communales (SAC). Il devra également proposer une médiation orale et des peines de travaux d'intérêt collectif. Ce service communautaire durera au maximum quinze heures.

[363]

En cas de refus ou d'échec de la médiation, et partant, du service communautaire - au contraire de la loi sur les sanctions administratives communales, ces deux étapes sont imbriquées - une amende sera infligée.

C'est le tribunal de la jeunesse, et non le tribunal de police, qui assurera la compétence d'appel pour les mineurs de seize à dix-huit ans. Cela constitue une garantie supplémentaire à leur égard, puisqu'il s'agit naturellement d'une juridiction qui leur est adaptée.

De même, il conviendra de prévenir l'Ordre des avocats - c'est une remarque que j'avais déjà formulée en commission - conformément à l'article 16 de la loi sur les sanctions administratives communales, et d'une manière générale, conformément à la réglementation sur la protection de la jeunesse. Ceci est d'application dès qu'un mineur est impliqué dans une procédure.

M. le ministre, vous avez déclaré en commission qu'en pratique, vous pensez que les parents préféreront dans leur grande majorité payer l'amende plutôt que d'impliquer leurs enfants dans des procédures de médiation et de travaux d'intérêt général. Je pense que cette décision dépendra inévitablement de la manière dont la procédure de médiation sera portée à la connaissance des parents et dont cette procédure sera gérée en pratique.

De ce fait, il me semble indispensable d'encourager par tous les moyens possibles une procédure qui met le mineur d'âge devant ses responsabilités et qui comporte une visée éducative susceptible d'avoir une portée bien plus large que celle de l'infraction initiale, au détriment du paiement de l'amende qui ne constitue, de mon point de vue, qu'un pis-aller.

Je l'ai dit en début d'intervention, l'idée en filigrane de ce texte est qu'il convient de restaurer plus de civisme dans les transports en commun, et plus largement dans l'espace public. Le fait de placer les mineurs devant leurs responsabilités en les faisant participer à des travaux d'intérêt collectif constitue à ce titre un précieux investissement à moyen et long termes.

(Applaudissements sur les bancs de la majorité)

[367]

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Face à un régime actuel peu efficace et lacunaire en matière de constatations et de poursuites administratives en cas d'infraction aux règles de transport de la STIB, le groupe MR est satisfait que le gouvernement s'attelle à développer un dispositif plus opérant en aval du travail effectué par les 280 collaborateurs de la STIB habilités à constater les infractions.

En effet, il était regrettable de devoir composer en permanence avec une situation où Bruxelles Mobilité constituait l'unique autorité en charge de l'infliction des amendes administratives dans les transports en commun. Avec ce texte, nous dotons la STIB de la capacité à être l'acteur central en la matière. On facilite et rend plus cohérent un ensemble de procédures et on prévoit également un cadre pour la formation des agents en matière de gestion des conflits.

Tout aussi important, le nouveau dispositif s'inspire des sanctions administratives communales prévues dans la loi du 24 juin 2013 pour la gestion des cas d'infractions commises par des mineurs d'âge, avec une offre de médiation, en concertation avec le mineur, et une prestation citoyenne volontaire et proportionnelle aux faits commis, organisée en lieu et place d'une amende administrative.

Étant donné que le dispositif légal présenté aujourd'hui constitue un moyen plus efficace pour lutter contre les infractions, et notamment la fraude au sein de la STIB, le groupe MR soutiendra l'adoption du texte proposé.

(Applaudissements)

[371]

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Er staan eerlijk gezegd heel wat goede zaken in dit ontwerp van ordonnantie.

[375]

Ik denk bijvoorbeeld aan het onderscheid tussen minderjarigen die jonger zijn dan zestien jaar en oudere personen, aan de invoering van de gemeenschapsdienst en aan de verduidelijking van de termijn. Volgens Groen zijn dat goede zaken.

Groen is het echter niet eens met een aantal andere elementen. Onze kritiek wordt trouwens gedeeld door de Raad van State. Zo wil de MIVB in geval van bemiddeling waarbij een minderjarige is betrokken, geen beroep doen op een onpartijdige derde. De MIVB stelt zich dus tegelijkertijd als rechter en partij op. Als de MIVB schade heeft geleden, moet ze zogezegd op neutrale wijze bemiddelen met de veroorzaker van de schade.

Dat leidt tot een onevenwichtige situatie, met aan de ene kant de MIVB, een grote instelling die een beroep kan doen op vele experts en fondsen, en aan de andere kant gewone burgers. Het verschil is enorm, zeker in het geval van een minderjarige. Het risico van een subjectieve aanpak is dan ook bijzonder groot. Zelfs als de MIVB zich volslagen objectief zou gedragen, zou er toch een vermoeden van vooringenomenheid worden gewekt.

[377]

De legitimiteit van de straffen wordt dus meteen onderuit gehaald. De minister zegt in de commissie echter dat hij dat bezwaar niet begrijpt en dat de zaken alleen maar complexer worden als de regeling nog wordt veranderd. Dat begrijp ik dan weer niet. Een eerlijke behandeling is volgens mij een grondrecht in onze maatschappij, zelfs bij een overtreding. Het is zeer gevaarlijk om dat principe achteloos van de tafel te vegen onder het mom van een vereenvoudiging.

Een aantal aspecten van het ontwerp werden duidelijk geïnspireerd door de wetgeving betreffende de gemeentelijke administratieve sancties (GAS). Het is jammer dat er op bepaalde belangrijke punten wordt afgeweken van de GAS-wetgeving. Het zou logischer zijn als dezelfde principes steevast zouden worden toegepast. Dat zou leiden tot een betere kennis van de wet en van de regels en bijgevolg tot een betere aanvaarding ervan.

Een van de verschillen is dat in het ontwerp van ordonnantie het begrip bemiddeling wordt verward met het opleggen van de straf zelf. Een bemiddeling is in de GAS-regeling bedoeld om de band te herstellen met de overtreder, zodat het voorval zich niet meer zou herhalen of om de overtreder de kans te geven om zijn fout recht te zetten. Pas wanneer de bemiddeling faalt, wordt nagegaan welke straf er opgelegd moet worden. Dat kan ofwel een boete ofwel gemeenschapsdienst zijn. In dit ontwerp is bemiddeling echter beperkt tot een keuze tussen gemeenschapsdienst en een boete. Eigenlijk is er dus geen bemiddeling. Er wordt meteen een straf opgelegd en de overtreder kan enkel een keuze maken tussen de twee alternatieven.

[379]

Het is vreemd en onbegrijpelijk dat partijen die bemiddeling noodzakelijk vonden voor de GAS, ze niet langer onontbeerlijk achten voor dit ontwerp. Ik vrees dat er daarvoor geen logische uitleg is.

Ten slotte bepaalt de wet dat een minderjarige door een advocaat moet worden bijgestaan. Het gezagsorgaan dat een straf wil opleggen, is verplicht de Orde van Advocaten op de hoogte te brengen, zodat er altijd een advocaat voor de betrokken minderjarige aanwezig kan zijn. Dit ontwerp van ordonnantie gaat daar tegenin en bepaalt enkel dat een minderjarige door een advocaat kan worden bijgestaan. Dat volstaat echter niet. Wie de wet kent en genoeg geld heeft, zal goed worden verdedigd, terwijl anderen zich zonder advocaat zullen moeten behelpen. We weten allemaal wie in Brussel een straf zal krijgen en wie daaraan zal ontsnappen.

Ik sta met deze mening niet alleen. Ook de Raad van State heeft zich in die zin uitgesproken. Ik had gehoopt dat de regering de tekst aan de opmerkingen van de Raad van State zou hebben aangepast, maar niets is minder waar. De minister vond de opmerkingen vervelend en nodeloos ingewikkeld en wees ze af met een emotioneel discours. Hij zei dat iedereen die de tram neemt, moet betalen, dat passagiers zich respectvol moeten gedragen en noemde het schandalig dat sommigen dat niet doen.

[381]

Natuurlijk moeten overtredingen aangepakt worden. Als overheid of instelling kan je echter alleen maar geloofwaardig zijn als je garandeert dat iedereen op dezelfde wijze wordt aangepakt, dat de straffen in verhouding staan tot de overtreding en dat de rechten van de tegenpartij consequent gerespecteerd worden. Emotie is daarbij een zeer slechte raadgever.

Groen en Ecolo hebben daarom beslist om dit ontwerp niet goed te keuren. Als de minister niet inziet dat met dit ontwerp een aantal basisregels om de zwakkeren in onze maatschappij te beschermen, met de voeten worden getreden, hebben we een groot probleem. Ik vraag de minister dan ook om het ontwerp opnieuw te bekijken en het aan te passen. De Raad van State heeft daartoe trouwens heel wat aanzetten geformuleerd. Het zou bijzonder onverstandig zijn om die adviezen in de wind te slaan. De positieve elementen in dit ontwerp worden door de negatieve ondergesneeuwd. We mogen de zwakkeren in onze maatschappij niet in de kou laten staan.

(Applaus bij Groen en Ecolo)

[385]

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cielte Van Achter (N-VA).- De N-VA-fractie steunt dit ontwerp van ordonnantie. Het is een goede zaak dat de regering eindelijk werk maakt van een efficiënte boeteafhandeling.

Wij vonden het zeer verwonderlijk dat de voorbije jaren boetes in de lade bleven liggen en dat dossiers niet efficiënt werden afgehandeld, omdat daar geen ambtenaar beschikbaar voor was. Dat geldt des te meer in een stad waar één op vijf reizigers zwartrijdt. Die situatie leidt trouwens tot heel wat ergernis bij de Brusselaars. Afgelopen week zat ik nog aan tafel met een Schaarbeekse dame die haar beklag maakte over het grote aantal zwartrijders op bussen en trams. Wij moeten optreden tegen zwartrijders, want zulk gedrag is onaanvaardbaar.

Ik verheug mij er dus over dat de regering stappen zet om een efficiënt handhavingsbeleid te kunnen voeren.

[387]

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- Net zoals zo veel andere Brusselaars en pendelaars neem ik doorgaans zonder problemen het openbaar vervoer in Brussel. Ik ben op de tram, de bus, de metro of de trein nog maar zelden getuige geweest van overtredingen. Er is echter niet veel nodig om het imago van het openbaar vervoer ernstig te beschadigen. Een groep mensen blijkt erg hardleers te zijn en weigert een aantal basisregels te respecteren. Dat komt het imago van het openbaar vervoer niet ten goede en heeft een effect op het aantal gebruikers.

Ik herinner me ernstige incidenten eerder dit jaar, waarbij een auto van een metrotrap geduwd werd, personeel van de MIVB aangevallen werd, vandalisme werd gepleegd in het nieuwe treinstation Mouterij enzovoort. Dergelijke zaken kunnen niet door de beugel.

In vergelijking met zulke vergrijpen lijkt bijvoorbeeld het meeglippen met een andere passagier door de poortjes van de metro niet zo erg. Toch zijn er nog veel te veel zwartrijders in het Brussels Gewest. Dat is nadelig voor de financiële middelen en het imago van de MIVB. Het leidt ook tot een groter onveiligheidsgevoel in de metro. Tegen zulke zaken moet de overheid optreden.

De pakkans moet dan ook groter worden, al volstaat dat niet. Wanneer iemand betrappt wordt op een overtreding en er een proces-verbaal wordt opgesteld, moet er ook een straf volgen. Het overgrote deel van de Brusselaars en de gebruikers van het openbaar vervoer deelt die mening.

Dit ontwerp van ordonnantie draagt bij aan beide aspecten: zowel de pakkans als de straffkans wordt groter. In de tekst wordt rekening gehouden met de leeftijd van de overtreders en wordt de mogelijkheid geboden om verschillende soorten straffen op te leggen, waaronder gemeenschapsdienst. Dat is een goede zaak. De tekst is evenwichtig opgesteld en dient de aanpak van een probleem op een manier waar veel Brusselaars achter staan.

In het openbaar vervoer zitten we vaak dicht op elkaar. Dat kan alleen maar perfect verlopen als enkele eenvoudige regels strikt worden nageleefd. Dit ontwerp van ordonnantie draagt daartoe bij.

Het succes van het openbaar vervoer in Brussel staat of valt met het imago. We verwachten allemaal terecht een stipt, veilig en proper openbaar vervoer. We zijn dan ook allen gebaat met een efficiënte werking van de MIVB, maar ook met passagiers die de MIVB haar werk laten doen en elkaar respecteren. De CD&V steunt het ontwerp dan ook met veel overtuiging.

(Applaus)

De voorzitter.- De algemene bespreking is gesloten.

Artikelsgewijze bespreking

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

Artikel 1

Geen bezwaar?

Aangenomen.

Artikel 2

Geen bezwaar?

Aangenomen.

De artikelsgewijze bespreking is gesloten.

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

[393]

PROJET D'ORDONNANCE PORTANT MODIFICATION DE L'ORDONNANCE DU 22 JANVIER 2009 PORTANT ORGANISATION DE LA POLITIQUE DU STATIONNEMENT ET CRÉATION DE L'AGENCE DU STATIONNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE ET DE L'ORDONNANCE DU 3 AVRIL 2014 RELATIVE AUX RÈGLEMENTS COMPLÉMENTAIRES SUR LA CIRCULATION ROUTIÈRE ET SUR LA POSE ET LE COÛT DE LA SIGNALISATION ROUTIÈRE (NOS A-352/1 ET 2 – 2015/2016).

Discussion générale

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

La parole est à M. Ikazban, rapporteur.

M. Jamal Ikazban, rapporteur.- Chers collègues, je vais vous épargner toute l'introduction. La discussion générale a débuté avec l'intervention de Mme d'Ursel exprimant sa satisfaction, au nom du groupe MR, notamment en ce qui concerne la prise en considération par le projet d'ordonnance des personnes ayant un handicap. Elle a également émis l'espoir que l'ensemble des dérogations qui suivront intègrent les prestataires paramédicaux, les services de soins à domicile, outre les aides familiales et les livreurs de repas chauds à domicile, de même que toutes les personnes utilisant leur véhicule pour leur activité professionnelle.

Elle a par ailleurs posé plusieurs questions sur les plans d'action communaux de stationnement (PACS), leur caractère contraignant pour les communes ou encore les variations de tarification à proximité des transports publics.

Le ministre a alors précisé que les PACS auront une durée de cinq ans et qu'ils pourront être modifiés par les conseils communaux. Il a également annoncé que la tarification par zone sera réglée dans les arrêtés d'exécution, permettant ainsi au gouvernement d'adapter sa politique à la réalité de terrain. Concernant la tarification à la minute, il a également confirmé vouloir l'appliquer dans toutes les zones, répondant ainsi à une large demande des commerçants favorables à la rotation dans l'occupation des places de stationnement. Le ministre a également souligné que le stationnement gratuit pendant un quart d'heure sera toujours possible afin de favoriser cette rotation.

M. Handichi a, pour sa part, rappelé l'enjeu crucial de la réduction du nombre de voitures en Région bruxelloise face aux embouteillages et à la pollution de l'air, responsable d'après lui de plus de 600 décès par an. Il a également souhaité un changement de mentalité chez les citoyens.

[399]

Le ministre a rappelé alors que la Région ambitionne d'investir 5,2 milliards dans les transports publics dans les dix prochaines années et a cité l'exemple du dernier projet d'ordonnance sur l'autopartage en free floating. Par ailleurs, il a précisé qu'à Bruxelles, un habitant sur deux ne possède pas de voiture et que le prix du stationnement restera malgré tout nettement moins cher qu'à Amsterdam, Barcelone et Copenhague.

Se référant à l'avis du Conseil d'État, M. Bruno De Lille a insisté sur le fait que ces mesures étaient susceptibles d'avoir un impact différent sur les hommes et sur les femmes. Sur le fond, les députés ont estimé que peu de choses changeaient, mis à part des adaptations techniques utiles, mais qui avaient

malheureusement nécessité deux ans de travail et que, de toute façon, les arrêtés d'exécution devraient être pris à la suite de son adoption.

Le ministre a répondu que, dès l'adoption de ce projet, les avant-projets d'exécution seraient soumis au Conseil d'État en même temps que les tests de genre. M. De Lille a souligné que le précédent gouvernement avait déjà planché sur le sujet, ce qui rend d'autant plus regrettable à ses yeux le retard qu'accuse le Plan régional de politique du stationnement (PRPS).

[401]

Enfin, M. Chahid a salué, au nom du groupe PS, l'arrivée de ce projet d'ordonnance. Le groupe socialiste est favorable à ce qu'une institution publique unique régule le stationnement sur tout le territoire de la Région bruxelloise. Toutefois, avant d'y arriver, il faudra s'assurer que les dispositions transitoires garantissent la sécurité juridique des communes encore liées à des concessionnaires privés. Le ministre a confirmé la possibilité d'amender en ce sens l'article 17 portant les dispositions transitoires.

L'ensemble du projet d'ordonnance a été adopté par treize voix pour et deux abstentions.

(Applaudissements)

[405]

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

M. Vincent De Wolf (MR).- La majorité est en ébullition à propos de ce dossier. À raison ! En effet, ce qui vous est présenté aujourd'hui n'est pas conforme aux engagements pris depuis de nombreuses années, notamment lors de réunions bilatérales ou avec la Conférence des bourgmestres.

La politique d'harmonisation du stationnement, initiée en 2009, n'a pas beaucoup évolué. On peut donc comprendre que le ministre s'énerve à ce sujet. Cela étant, il en va de la responsabilité régionale.

Pour rappel, c'est le ministre Smet qui, s'inspirant d'un Plan local de stationnement qui m'est cher, avait évoqué un nouveau projet de zone rouge et de zone verte dans un journal de la capitale. Mme Grouwels est ensuite arrivée, avant que M. Smet ne revienne. Pourtant, nous sommes toujours dans une situation d'atermolement.

Concernant le principe fondamental qui soutient cette politique, nous sommes tout à fait en faveur d'une harmonisation, d'une centralisation et d'une meilleure gestion. Un élément important trahit pourtant l'esprit - pas toujours positif - de collaboration entre majorité et opposition. Ainsi, nous avons introduit une proposition d'ordonnance demandant que les personnes porteuses d'un handicap soient protégées par l'ordonnance. Le même texte est aujourd'hui intégré à votre projet, alors que vous aviez voté contre notre proposition ! Il faudra m'expliquer le but de pareil jeu politique.

Vous aviez procédé de la même manière dans le dossier du "free floating", lorsque nous avons demandé que les automobilistes puissent déposer leur voiture à un autre endroit que celui où ils l'avaient empruntée. Vous aviez également voté contre notre texte, dont vos arrêtés recopient aujourd'hui purement et simplement le contenu !

Le problème, à l'heure actuelle, c'est que vous faites des propositions que nous ne pouvons accepter en tenant compte des intérêts de l'ensemble des Bruxellois, qu'ils soient usagers, commerçants, médecins ou prestataires de services : plus aucune garantie n'existe.

[407]

Pourquoi ? Dans votre ordonnance de 2016 en projet, vous proposez purement et simplement d'ajouter les mots "par le gouvernement" après les mots "sauf dérogation". Cela signifie que vous entendez déposséder totalement les communes du pouvoir de délivrer des dérogations.

Il ne s'agit pas ici de revendiquer que les communes conservent leur pouvoir de dérogation. Le problème n'est pas là, mais les collèges des bourgmestre et échevins des différentes communes n'en sont pas pour autant stupides. Ce sont les communes qui connaissent les quartiers commerçants, ceux qui ne le sont plus et ceux qui se modifient. Elles connaissent la densité de population et les projets immobiliers. Bref, elles ont une connaissance fine du terrain.

Dans l'ancien texte de 2009, il était prévu que les dérogations pour les zones rouges, vertes et bleues soient octroyées, en fonction de l'arrêté du 16 septembre 2013, par les collèges des bourgmestre et échevins. De quoi parle-t-on ici ? Des cartes de dérogation aux riverains.

La carte de dérogation aux riverains est octroyée par le collège des bourgmestre et échevins aux personnes inscrites au registre de la population. L'ancien texte parle notamment du nombre de cartes à délivrer et de leurs motivations, ainsi que des dérogations à accorder pour les prestataires de soins médicaux urgents ou non urgents. Les Collèges sont toujours habilités à délivrer ces dérogations dans le cadre fixé par la Région.

Ce texte envisage encore les cartes de dérogation pour les voitures partagées, les cartes de dérogation facultatives, les cartes multisecteurs temporaires, les cartes destinées aux autres usagers, aux visiteurs, etc.

Je ne prolongerai pas inutilement le débat, mais j'attire votre attention sur le fait que toute la vie quotidienne est touchée par ce texte.

[409]

Nous parlons des entreprises, des chauffagistes, des placeurs de châssis et de tous ceux qui travaillent en ville, utilisent une camionnette, une voiture, partent au travail.

Avec vos techniciens et les nôtres, nous avons passé du temps dans votre cabinet à négocier les secteurs et les autres éléments. Cela fait des années que nous nous concertons !

Par ailleurs, la moindre des choses serait que vous m'écoutez...

M. Pascal Smet, ministre.- Je suis capable de faire deux choses à la fois.

M. Vincent De Wolf (MR).- Avec votre ordonnance, il n'est pas exclu qu'un gouvernement, celui-ci ou un autre, décide de ne plus délivrer de cartes habitants, temporaires, visiteurs, entreprises, indépendants ou prestataires de soins médicaux urgents et non urgents, ou qu'il le fasse à d'autres conditions, sans concertation avec les secteurs et les collègues.

En commission, je vous ai demandé d'adopter notre amendement, qui demande à tout le moins de consulter les collègues pour vous éclairer et vous guider. Vous garderiez la main et le pouvoir de décider, in fine.

Vous avez dit que cette disposition figurerait dans votre arrêté, mais pourquoi ne figure-t-elle pas dans l'ordonnance ? Au moins, elle aurait été fixée dans la loi.

[415]

Nous vous demandons - et nous déposons un amendement en ce sens - que les collègues et fédérations concernés soient au moins entendus et informés de vos souhaits de modifications éventuelles.

Nous espérons que les prestataires paramédicaux (kinésithérapeutes, ostéopathes, infirmiers, prestataires de soins à domicile, aides familiales, livreurs de repas chauds) soient intégrés.

Je pense aussi aux enseignants, car nous avons beaucoup de hautes écoles et d'écoles secondaires dans notre Région. Les personnes qui prestent des temps partiels ou qui ont une charge de travail éclatée entre plusieurs écoles ou plusieurs sites doivent tout le temps bouger. Vous croyez qu'elles vont pouvoir se rendre d'Anderlecht à Uccle ou à Etterbeek en tram ou à vélo ? Elles doivent garder la possibilité de se déplacer en voiture et d'avoir des tarifs adaptés pour continuer à travailler.

Les tarifs que vous proposez dans votre projet sont à tomber par terre ! M. Ghysseels, c'est souligné dans le rapport, a dit que les interventions de mon groupe, par mon intermédiaire, étaient raisonnables et justifiées. C'est pour cela que la majorité ne sait plus sur quel pied danser et que M. Loewenstein propose dans la précipitation un amendement pour calmer le jeu, en proposant de reporter l'entrée en vigueur de l'ordonnance.

Ce procédé est indigne ! C'est indigne, parce que nous sommes dans un parlement et qu'un parlement vote des lois ! Les lois gèrent les gens. Elles gèrent les Bruxellois. Dire que l'on va mettre cela en vigueur à la fin de l'année et que dans l'intervalle, une commission discutera de l'arrêté, ce n'est pas correct.

En effet, le jour où vous changerez l'arrêté, il n'y aura plus de commission, ni aucune obligation d'en parler. Ce n'est pas une façon loyale de travailler et je ne pense même pas que cela respecte la législation. Subordonner l'entrée en vigueur d'une loi à l'entrée en vigueur d'un arrêté, je n'ai jamais vu une chose pareille !

Au niveau des tarifs, votre texte propose pour la première demi-heure la possibilité de multiplier jusqu'à six fois le montant actuel de l'arrêté de 2013. On passe de 0,5 à 3 euros pour une demi-heure. Pour la première heure, on passe de 2 à 5 euros. Pour la deuxième heure, on passe de 5 à 10 euros. La cerise sur le gâteau, c'est que dans certaines zones, on peut être amené à payer 15 euros par heure supplémentaire.

Prenons l'exemple d'un distrait qui se gare dans la zone la plus chère et la mieux desservie en transports en commun. S'il laisse sa voiture et revient le soir, nous avons calculé qu'il devra payer 99 euros.

[417]

Le prix que l'on paie pour un box de garage pour un mois, il devra le payer pour un jour ! Vous pouvez trouver cela raisonnable, mais nous, nous trouvons cela déraisonnable. C'est la raison pour laquelle nous avons déposé quatre amendements.

Le premier amendement est relatif à l'article 3 § 2 1°, qui dit : "Les mots 'sauf dérogation' seront remplacés par les mots : 'sauf dérogation arrêtée par le gouvernement après consultation des collèges des bourgmestres et échevins de chaque commune concernée. Dans l'hypothèse où le gouvernement ne suit pas l'avis du collège, le gouvernement devra motiver adéquatement sa décision.'" C'est démocratique et transparent ! Et cela tient compte de l'avis des collectivités locales, tout en vous laissant le pouvoir.

Le deuxième amendement insère un article 3bis rédigé comme suit : "À l'article 5, troisième alinéa de la même ordonnance, il est inséré après les mots 'd'un quartier particulier' les mots : 'un plan régional ou communal de stationnement peut introduire dans le cadre des cartes de dérogation aux riverains la possibilité pour ces derniers de choisir quatre zones de stationnement, à condition que ces dernières soient limitrophes et ne dépassent pas la limite des 150 hectares éventuellement majorés de 20%'."

Cela résulte de concertations entre nous et d'un accord obtenu lors d'une réunion de la Conférence des bourgmestres à laquelle vous aviez eu la gentillesse d'assister. Vous savez qu'un grand nombre de bourgmestres, y compris de la majorité, étaient mécontents de la règle des 150 hectares.

[419]

Une commune comme Anderlecht, avec son quartier de Neerpede qui fait plus 150 hectares, considère à juste titre qu'il est déplacé de ne pas accorder une carte de riverain verte pour l'ensemble de cette zone.

À Etterbeek, la carte coupe la commune en deux parties et cela ennuiera les riverains, car aujourd'hui, quand on est riverain d'une commune, on peut se garer en zone verte gratuitement. Par rapport aux navetteurs, les zones rouges commerçantes sont payantes. Vous n'avez pas voulu changer cette zone de 150 hectares, mais vous avez ouvert la possibilité d'agrandir les zones de 30 hectares. C'est déjà une chose !

Vous aviez dit que s'ils habitent dans des limites de zones, les riverains pourraient décider de prendre quatre secteurs limitrophes qui dépassent les frontières communales. Ils pourraient ainsi choisir de stationner là où ils travaillent, où ils habitent, où les enfants se rendent à l'école. C'est aussi conforme au développement durable.

Vous aviez affirmé que cet engagement se retrouverait dans votre arrêté. Ici, Monsieur le ministre, nous sommes au parlement, nous votons des lois et nous donnons des garanties aux citoyens qui sont pérennes car, pour changer une loi, il faut un débat parlementaire.

Je ne veux pas que vous confisquiez le pouvoir du parlement en quelques mots en affirmant que vous allez décider avec votre cabinet de la manière de procéder.

(Applaudissements sur les bancs du MR et d'Ecolo)

Nous vous demandons donc, dans cet amendement, que les quatre zones limitrophes promises soient maintenues.

De même, j'en termine avec les troisième et quatrième amendements. L'article 11 § 1 de la présente ordonnance est remplacé comme suit : "Après avis des communes concernées, le gouvernement fixe la durée de stationnement maximal et la redevance." On en revient à la redevance actuelle, qui est parfois six fois, deux fois ou dix fois moins chère.

[425]

Nous proposons également de permettre, selon les zones et avec avis des communes, que le quart d'heure gratuit soit remplacé par une demi-heure gratuite.

(Applaudissements sur les bancs du MR)

[429]

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

De heer Bruno De Lille (Groen). - Om tijd te besparen, neem ik ook het woord namens Ecolo.

Wie zegt dat Brussel nood heeft aan een efficiënt parkeerbeleid om de mobiliteitsproblemen aan te pakken, trapt een open deur in. Het huidige parkeerbeleid is helaas totaal inefficiënt. Het is versnipperd, er zit geen enkele lijn in, de gemeenten trachten de overlast op hun grondgebied zonder overleg door te schuiven naar buurgemeenten en het parkeerbeleid wordt niet zozeer beschouwd als een instrument om de mobiliteit te sturen, maar vooral als een middel om de schatkist te vullen.

Enkele jaren geleden keurde het Brussels parlement een ordonnantie goed die tot een geharmoniseerd parkeerbeleid moest leiden in heel het gewest. Die ordonnantie stond weliswaar vol slordigheden, er werden heel wat verantwoordelijkheden doorgeschoven naar de regering en ze was duidelijk het resultaat van een politiek compromis, maar ze had tenminste de verdienste dat ze bestond. De vorige regering heeft de uitvoeringsbesluiten opgesteld, zodat alles in kannen en kruiken was bij het aantreden van de huidige regering.

De nieuwe minister van Mobiliteit wilde de zaken echter anders aanpakken. Omdat hij liever zelf de uitvoeringsbesluiten wilde opstellen, verklaarde hij dan maar dat er enorme problemen waren met de geldende besluiten en dat ze onuitvoerbaar waren. Dat getuigde van weinig respect voor zijn voorganger, mevrouw Grouwels. Bovendien blijken de beweringen van de huidige minister niet te kloppen.

[431]

Als we de teksten zien die vandaag op tafel liggen, vragen wij ons af waarom het zo lang heeft geduurd om die voor te leggen aan het parlement. Moesten wij de uitvoering van het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan daarvoor twee jaar uitstellen? De aangekondigde belangrijke wijzigingen blijken vooral te bestaan uit technische aanpassingen en wat correcties van de teksten. Er is geen sprake meer van een leidend ambtenaar, maar van een directeur-generaal; het ophalen van het geld uit de parkeerautomaten werd vervangen door het ontvangen van het geld uit de parkeerautomaten; er kunnen nu ook overeenkomsten met private of publieke personen worden gesloten voor het ter beschikking stellen van parkeerplaatsen tijdens, en niet alleen buiten de openingsuren van kantoren, winkels en ondernemingen, enzovoort.

Een aantal wijzigingen zijn handig en misschien wel nodig, maar de bewering dat het ontbreken van die bepalingen de uitvoering van de ordonnantie onmogelijk zou hebben gemaakt, houdt geen steek.

Over een wat zwaarwichtiger wijziging, namelijk de verhoging van de maximale uurtarieven, waartegen de heer De Wolf zopas heeft gefulmineerd, zaaide de minister in commissie zo veel twijfel dat we nog steeds niet weten of hij die beslissing wel zal uitvoeren. Nochtans wilde de partij van de minister het initiële plan strenger maken. De sp.a wilde dat parkeren duurder zou worden, dat het aantal parkeerplaatsen zou verminderen en dat de zone waarin een bewonerskaart geldig was, zou worden beperkt.

Ik snap die bekommelingen en ik denk zelfs dat het bevorderlijk zou zijn voor de mobiliteit in Brussel als er rekening mee werd gehouden. Samen met mijn collega dacht en hoopte ik dat de minister zou aandringen op dergelijke bepalingen.

[433]

Helaas gebeurde dat niet. We hebben twee jaar lang moet wachten op wat uiteindelijk een lege doos blijkt te zijn. Rekening houdend met de enorme overlast die het verkeer veroorzaakt, de aantallen mensen die ziek worden door de luchtvervuiling en de vele miljoenen die de mobiliteitsknoop elk jaar aan de bedrijven kost, is het volslagen onverantwoord dat er twee jaar werd getalmd voor deze uiterst beperkte wijzigingen. Het

getreuzel van de minister heeft Brussel heel veel kostbare tijd doen verliezen. Dat is schadelijk voor de gezondheid van de Brusselaars en de economie.

Natuurlijk moeten er altijd kinderziektes uit de wereld geholpen worden en correcties aangebracht worden, maar dat was nog perfect mogelijk na de invoering van het plan. Uitstel was niet nodig. De regering zou trouwens op de steun van Groen hebben kunnen rekenen voor die uitvoering.

We moeten nu vaststellen dat minister Smet heeft nagelaten om het Parkeerplan uit te voeren, hoewel dat perfect haalbaar was. Dat maakt ons opstandig. Groen en Ecolo zullen zich daarom bij de stemming onthouden. We stemmen niet tegen het ontwerp, omdat Brussel wel degelijk een gewestelijk parkeerbeleid nodig heeft, maar we kunnen niet aanvaarden dat de minister politieke spelletjes meent te moeten spelen. Deze manoeuvres hebben immers een bijzonder grote impact op de levenskwaliteit van de inwoners en de economische aantrekkingskracht van het Brussels Gewest.

(Applaus bij Groen en Ecolo)

[437]

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

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Avant de vous faire part de la position de mon groupe sur ce projet d'ordonnance, et plus largement sur la politique régionale de stationnement, il me paraît utile de rappeler ce qu'on en dit dans notre déclaration de politique régionale : "Le plan régional de stationnement vise à harmoniser les règles communales et fixe un plafond de places en voirie. La suppression de stationnement en voirie devra faire l'objet de compensations hors voirie, entre autres via des parkings supplémentaires dans le cadre de constructions de logements. Le gouvernement travaillera en étroite concertation avec les communes, principalement en termes de mise en œuvre, entre autres de la délimitation de zone du plan. Par ailleurs, alors que les voiries sont saturées, une partie conséquente de l'offre de parking actuelle reste inaccessible pour les riverains. Le gouvernement cherchera toutes les solutions pour mettre les parkings privés et publics existant à disposition des Bruxellois en dehors des heures ouvrables."

Le projet d'ordonnance que nous allons voter aujourd'hui vise à modifier l'ordonnance du 22 janvier 2009 et celle du 3 avril 2014. Le groupe DéFI soutiendra le projet, tout en soulignant un élément auquel nous devons être attentifs pendant les deux prochaines années. En effet, un amendement a été voté concernant la possibilité pour les communes de prolonger les concessions privées venant à échéance le 1er juin 2018. Nous

espérons que parking.brussels sera prêt à temps pour prendre le relais via son marché de concession unique. A contrario, certaines communes seraient confrontées à un vide juridique après cette date.

Nous devons donc évaluer la situation au premier semestre 2018. À défaut de reprise possible dans les délais, il faudra envisager une nouvelle modification de l'ordonnance pour prolonger ce terme du 1er juin 2018.

[439]

Un deuxième point sur lequel je voulais revenir est l'entrée en vigueur du projet d'ordonnance aujourd'hui. L'article 18 prévoit que l'entrée en vigueur des chapitres 1 et 2 se fait par décision du gouvernement et ce, au plus tard le 1er octobre 2016. Par souci de sécurité juridique, pour éviter que l'ordonnance n'entre en vigueur avant la mise en œuvre des arrêtés d'exécution, la majorité propose un amendement pour que la date limite de l'entrée en vigueur de l'ordonnance soit fixée non au 1er octobre 2016, mais au 1er janvier 2017. Je dépose donc ici l'amendement qui sera soumis au vote tout à l'heure.

En marge de ce projet d'ordonnance, vu qu'on aborde la politique de stationnement, j'aimerais revenir sur plusieurs points qui seront traités par le gouvernement via des arrêtés, voire par d'autres dispositifs législatifs.

L'ordonnance de stationnement date de janvier 2009. Elle a sept ans et, si l'agence a entre-temps vu le jour et si certains dispositifs ont été mis en place çà et là, force est de constater que la politique régionale de stationnement n'a pas encore atteint son rythme de croisière.

L'une des raisons de cet important retard est sans doute liée au fait qu'on a beaucoup tourné en rond, que les communes et la Conférence des bourgmestres n'ont pas été suffisamment entendues par le passé.

La déclaration de politique régionale prévoit, comme je l'ai précisé, une étroite concertation avec les communes. Depuis le début de la législature, on peut tous s'accorder, majorité comme opposition, pour dire que cette concertation a bien lieu. Et cette concertation est nécessaire, non pas pour faire plaisir aux baronnies locales, comme certains pourraient le penser, mais bien parce que la commune reste le niveau de pouvoir le plus proche du citoyen et connaît mieux que quiconque les spécificités locales.

S'il est complexe d'arriver à un dispositif régional qui convient à tout le monde, il est néanmoins indispensable, tout en gardant l'objectif d'harmonisation, de tenir compte de cette expertise de terrain et de continuer à en tenir compte à l'avenir. La grande majorité des points qui posent question depuis des années sont traités dans les arrêtés. Ces arrêtés, aujourd'hui soumis au Conseil d'État, devront répondre, toujours bien sûr dans un nécessaire souci d'harmonisation, aux observations des communes. Il serait d'ailleurs souhaitable, M. le ministre, de venir exposer ces observations au parlement, si possible dès la rentrée de septembre, afin de pouvoir en discuter en commission.

Au nom de mon groupe, je reviendrai ici sur plusieurs points qui seront fixés par les arrêtés. S'agissant des secteurs, notre groupe plaide pour que les communes puissent définir seules les secteurs de validité des cartes de stationnement à l'intérieur de leurs frontières, sans que l'agence puisse les modifier. Si cela semble peine perdue pour les communes de pouvoir définir elles-mêmes la superficie de leur secteur, voire de prévoir un secteur unique sur tout leur territoire, nous avons été satisfaits d'apprendre de la bouche du ministre en commission que la superficie d'un secteur de stationnement sera de maximum 150 hectares, avec une possibilité de dérogation de 20% supplémentaires. Ce n'est pas encore l'idéal, c'est toujours mieux que la situation figée qui existait auparavant.

À la suite du groupe de travail technique qui s'est réuni en présence d'experts communaux, de l'Association de la ville et des communes de la Région de Bruxelles-Capitale (AVCB) et du cabinet du ministre, la notion de maille, comme subdivision de secteur a été introduite.

Nous espérons que les communes auront bien le choix du système qu'elles mettront en place et qu'elles ne seront pas contraintes à mettre en œuvre ce système de mailles.

[441]

M. Vincent De Wolf (MR).- Alors, on demande leur avis dans le texte, comme nous le proposons dans notre amendement. Votez pour notre amendement et ce sera réglé.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Pas du tout. Écoutez la fin de mon discours.

(Rires)

Si cette option répond à une certaine logique, nous estimons de notre côté que les habitants d'une commune connaissent mieux la définition des limites territoriales de leur commune que la définition territoriale d'éventuelles mailles. Si nous devons vous rassurer, M. le ministre, le fait d'avoir des réserves sur la notion de maille et la possibilité de tracer les secteurs à l'intérieur des frontières communales ne signifie en rien que nous ne souhaitons pas d'harmonisation.

Que l'on parle de secteurs, de mailles ou de frontières communales, il y aura par définition toujours une frontière à gérer et les communes auront l'obligation de s'accorder pour éviter les incohérences et effets de reports d'une zone réglementée à une autre plus accessible. Quant aux cartes de dérogations, si la volonté de la Région va à l'harmonisation et à la réduction de types de cartes, nous tenions à insister sur deux points.

Vu que la commune continuera de délivrer les cartes de dérogation valables sur son territoire et que l'agence se chargera désormais de la délivrance des cartes de dérogations transfrontalières, nous insistons sur la nécessité d'une communication des informations de l'agence vers les communes quant à la délivrance de telles cartes. Pourquoi ? Pour que les communes puissent avoir une connaissance précise du nombre de cartes de dérogation valables sur leur territoire, réguler l'offre et la demande, et adapter le cas échéant leur politique de stationnement.

Par ailleurs, à côté des cartes de dérogation prévues pour les riverains, les entreprises ou encore les enseignants, le groupe DÉFI insiste sur la nécessité de proposer une carte de dérogation "visiteur", je pense ici notamment, mais pas du tout exclusivement, aux personnes âgées qui reçoivent chaque semaine la visite d'un enfant ou petit-enfant.

[445]

Ces cartes ont une utilité certaine et nous espérons qu'elles seront bien autorisées dans les arrêtés à venir.

Enfin, pour ce qui est des cartes de riverain, notre souhait est que les arrêtés prévoient que trois cartes puissent être délivrées par ménage, tout en laissant à la commune un pouvoir d'appréciation pour en délivrer moins.

Nous plaidons pour la fixation d'un prix minimum afin de permettre aux communes de prévoir des tarifs différents, notamment sur la base de l'offre et de la demande.

En dehors de ces points traités dans les arrêtés, j'aimerais encore aborder deux éléments.

D'abord, la déclaration de politique régionale prévoit que la suppression de places de stationnement en voirie fera l'objet de compensation hors voirie ou ailleurs. Il s'agit là de l'une des missions de l'Agence de stationnement. Cela fait des mois que j'insiste sur la nécessité de mettre cette mesure en œuvre.

Vu la réponse reçue dernièrement à l'une de mes questions écrites sur le sujet, l'on sent bien que ce point ne constitue pas la plus grande priorité de l'agence, ni du gouvernement. Pourtant, la mesure est prévue dans l'accord de gouvernement et elle constitue une nécessité, notamment dans certains quartiers denses.

Un montant de 55.000 euros était inscrit en 2015 et 2016 au budget de l'agence pour engager un équivalent temps plein chargé de l'exécution du volet stationnement du Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie (Cobrace). Il y a quatre mois, cet agent n'était toujours pas engagé parce que le fonds pour le climat devant couvrir son salaire n'était pas suffisamment alimenté. Je profite de mon intervention pour vous interroger sur l'avancement de ce dossier et pour vous demander de vous concerter avec la ministre chargée de l'Environnement afin de procéder au plus vite à cet engagement.

Enfin, l'ordonnance stationnement et ses futurs arrêtés règlent, certes, la politique du stationnement en Région bruxelloise, mais s'attaquent très peu à un problème quotidien des habitants : trouver une place de stationnement lorsqu'ils rentrent chez eux le soir.

Si la solution à plus long terme peut résider dans des modes de transport alternatifs à la voiture - un transport public plus efficace ou l'autopartage, par exemple -, nous n'en sommes pas là et il faut répondre au problème par des mesures concrètes et rapidement exécutables.

[447]

Nous devons laisser aux Bruxellois le libre choix de leur mode de transport et je suis convaincu qu'ils se tourneront naturellement, s'ils le peuvent, vers des alternatives à la voiture lorsque celles-ci seront suffisamment développées.

Entre-temps, plusieurs solutions peuvent être apportées. Parmi elles, et j'y suis revenu à plusieurs reprises en commission, il y a la mise à disposition de parkings de bureaux ou de commerces pour les riverains, principalement en soirée.

Cela se fait aujourd'hui via un opérateur privé et via des incitants fiscaux dans certaines communes, mais cela pourrait également se faire via la mise en œuvre du Cobrace et grâce à un petit coup de pouce du gouvernement.

Comme pour la concertation étroite avec les communes et la compensation des places de parking supprimées, la déclaration de politique générale prévoit de régler le problème de saturation dans certains quartiers.

Nous insistons pour que tous ces engagements soient respectés.

(Applaudissements sur les bancs de DéFI)

[451]

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Comme l'a dit mon collègue Bruno De Lille, notre principale interrogation par rapport au texte qui nous est présenté aujourd'hui est la suivante : pourquoi, alors qu'un autre texte était prêt à l'emploi depuis deux ans, rien n'a-t-il été fait ?

Ce qui figure dans ce texte n'est pas mauvais, mais d'ici deux ans, on pourrait encore le rediscuter pour améliorer des choses à la marge sans que cela n'y porte atteinte. J'ai l'impression que vous agissez comme un chien qui veut marquer son territoire. Cela doit devenir votre ordonnance, et surtout pas celle du gouvernement précédent !

(Colloques)

Pourquoi perdre deux ans pour une politique importante qui offre un outil en matière de gestion du trafic automobile ? Ce n'est pas pour rien que des villes étrangères un peu plus à la pointe que nous en matière de mobilité se sont attaquées à la question depuis belle lurette et ont mis des politiques en œuvre.

Ce qui nous interpelle par ailleurs, c'est que l'on punit des communes qui ont joué le jeu depuis le début. Quand je vois que l'on va encore favoriser les communes qui ont fait le choix de concéder le parking à un opérateur privé, alors qu'elles savaient pertinemment bien qu'une ordonnance demanderait que le parking soit géré par un opérateur public, on peut s'interroger.

C'est par exemple le cas d'Ixelles, qui avait un gros problème vis-à-vis de la réglementation du stationnement et qui a sciemment signé une nouvelle convention avec un opérateur privé.

[455]

Elle savait pourtant très bien que désormais, la législation régionale prévoyait un recours au secteur public. On peut se demander s'il ne s'agit pas d'une concession aux détracteurs !

Je vois que vous avez traîné. Un certain consensus s'est dégagé il y a deux ans, puis vous avez remonté quelque peu la pression en créant à nouveau de la tension. On voit bien que le lobby communal - cette instance hautement transparente qu'est la Conférence des bourgmestres - est à nouveau en train de se pencher sur le sujet et d'essayer d'influencer l'ordonnance.

Monsieur le ministre, je pense que vous avez apposé votre marque. Je pense surtout que vous avez fait perdre beaucoup de temps à la politique de cette Région.

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

[459]

De voorzitter.- De heer Van Damme heeft het woord.

De heer Jef Van Damme (sp.a).- Ik ga niet in op de details van de vorige sprekers. Wel wil ik kort de voorgeschiedenis van het dossier schetsen. Het klopt dat er sinds de ordonnantie van 2009 niets meer beweegt. Voor de eerste keer in zeven jaar zit er beweging in dit dossier. Misschien had het sneller gekund dan twee jaar, mijnheer De Lille, maar dan nog is er vooral vijf jaar stilstand geweest, toen u minister van Mobiliteit was en u in de regering zat en de sp.a niet.

De heer Bruno De Lille (Groen).- Mevrouw Grouwels, de heer Van Damme heeft het over u. De meerderheid moet even overleggen. De leden vallen elkaar aan.

(Rumoer)

De heer Jef Van Damme (sp.a).- Ik vind het een beetje raar dat u altijd het heilig patertje speelt. U doet altijd alsof het allemaal de fout is van deze regering. U zegt dat die niets heeft gedaan. De realiteit is natuurlijk dat de vorige regering vijf jaar heeft gewacht.

[465]

De heer Bruno De Lille (Groen).- Het lag klaar. U hebt ons zelfs proficiat gewenst. Kijk maar op brusselnieuws.be. U vond dat het strenger kon. Alle dingen die u strenger wilde, zitten er nu niet in. We hebben daar twee jaar op gewacht en moeten nog een half jaar wachten.

De heer Jef Van Damme (sp.a).- Ik heb u laten uitspreken. Ik zou het waarderen als u mij dat ook laat doen.

De heer Bruno De Lille (Groen).- U hebt me aangevallen. Ik heb u niet aangevallen. Ik heb u zelfs niet genoemd, wel uw minister.

De heer Jef Van Damme (sp.a).- Ik begrijp dat u het moeilijk vindt dat we het dossier vooruit laten gaan.

De heer Bruno De Lille (Groen).- Ik vind niets moeilijk. Ik vind dat u mevrouw Grouwels aanvalt.

De heer Jef Van Damme (sp.a).- Dit is een moeilijk dossier waarin we met de gemeenten een evenwicht moeten vinden. Een van de redenen waarom de ordonnantie nu gewijzigd wordt, is dat in het verleden alle plannen in een keer moesten worden goedgekeurd. Dat betekende dat het ritme van de traagste moest worden gevolgd. Deze wijziging zorgt ervoor dat we dat niet meer hoeven te doen, maar dat we vooruit kunnen met degenen die dat willen. De rest zal later wel volgen.

Ik ben trots dat we vooruitgaan. Ik stel gewoon vast dat deze regering er eindelijk in slaagt om het dossier te openen. De vorige regering heeft dat jammer genoeg niet gedaan. Vijf jaar lang heeft het dossier in de koelkast gelegen.

[473]

Gedurende vijf jaar lang zat de sp.a niet in de meerderheid. Dat is vandaag wel het geval en de zaken gaan opnieuw vooruit.

(Applaus bij de sp.a)

[477]

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

M. Benoît Cerexhe (cdH).- Le projet d'ordonnance qui nous est soumis aujourd'hui permet de revenir une nouvelle fois devant cette assemblée pour débattre de cet enjeu crucial que représente, pour notre Région, la problématique liée à la politique de mobilité en général. Plus particulièrement, nous discutons aujourd'hui de la politique de stationnement.

Néanmoins, j'y reviendrai dans le développement de mon intervention, il serait réducteur de ne considérer cette dernière que comme un des éléments constitutifs de la politique de mobilité. Elle a en effet des implications transversales, que ce soit en termes d'attractivité liée au "vivre en ville" pour les habitants actuels et à venir de notre Région, ou en termes de "venir en ville" pour les nombreux visiteurs qui se rendent quotidiennement à Bruxelles pour y travailler, y faire du commerce ou profiter des infrastructures culturelles, hospitalières ou autres.

[479]

Le projet d'ordonnance qui nous est soumis aujourd'hui apporte un certain nombre de modifications à l'ordonnance existante. La plupart d'entre elles portent sur des aménagements ou des simplifications du texte que ce parlement, dans son ensemble, ne peut qu'approuver.

Saluons par exemple les facilités octroyées aux personnes souffrant d'un handicap. La gratuité du stationnement est une mesure permettant effectivement de ne pas pénaliser les personnes les plus faibles et les plus fragiles et pour qui, bien souvent, le déplacement ne peut s'envisager qu'en voiture.

Dans ce projet, l'officialisation des zones dites "kiss and ride" et des zones de livraison est également un élément positif. Le "kiss and ride" évite de pénaliser les parents qui vont chercher leurs enfants à l'école ou à la crèche ou les personnes qui embarquent des connaissances à la sortie des gares.

[481]

C'est très bien et les zones de livraison doivent rester des zones de livraison et non des squats à voitures ventouses, comme on le voit trop souvent dans nos quartiers commerçants.

Au-delà de ces points, des questions vous ont été posées en commission et je souhaiterais en approfondir quelques-unes avec vous.

Il y a tout d'abord la question de la gratuité dans les noyaux commerçants en zone rouge pour une période au-delà de quinze minutes. L'ordonnance limite cette période de gratuité à quinze minutes pour favoriser la rotation des véhicules, ce qui est un objectif que nous devons tous poursuivre.

En commission, vous avez émis la possibilité d'évaluer une extension de cette période de gratuité. Par expérience, je puis vous assurer, puisque je pratique ce système dans ma commune, qu'il peut s'avérer intéressant de dépasser ce délai de quinze minutes et de le porter à trente minutes dans un certain nombre de zones commerçantes.

Par ailleurs, certains d'entre nous continuent de s'interroger sur le "deux poids deux mesures" que cette ordonnance semble pouvoir permettre en interdisant aux communes de recourir à un opérateur privé pour la perception et le recouvrement des redevances de stationnement d'ici à 2019. Or, elle octroiera cette possibilité à l'opérateur régional, puisque l'agence régionale, elle, pourra le faire.

[483]

Si nous pouvions comprendre la logique de l'ordonnance précédente, qui faisait de la perception des redevances une tâche presque régaliennne, dévolue désormais aux seuls pouvoirs publics, nous nous interrogeons sur le pourquoi de l'affadissement de ce principe au profit de parking.brussels, seule agence régionale de stationnement, et plus des communes.

Soit cela relève de la mission publique et l'idée même de concession à un opérateur privé est rejetée, soit, au nom de l'efficacité, on admet qu'un opérateur privé peut être plus efficace : dans ce cas, pourquoi interdire aux communes d'y recourir désormais ?

L'ordonnance est une chose - et c'est ce que nous allons voter aujourd'hui - les arrêtés en sont une autre. Nous le savons tous, cette ordonnance délègue un nombre important de prérogatives au gouvernement. Les questions qui touchent le plus au quotidien des gens sont directement réglées par arrêtés : tarifs, mailles, secteurs, type de cartes de dérogation.

Il s'agit en l'espèce d'être pragmatique. Que ce soit réglé au niveau de l'ordonnance ou au niveau des arrêtés, ce qui compte, c'est que ce soit réglé positivement au bénéfice des Bruxellois.

[485]

Si cela se passe par arrêté, comme le gouvernement le prévoit, et que cela va dans le bon sens, cela ne nous pose aucun problème.

Je voudrais vous rappeler les points d'attention particulièrement importants pour nous dans ce dossier.

L'accord de gouvernement est clair concernant les secteurs et les mailles de stationnement. Il spécifie que les objectifs partagés seront atteints, notamment en matière de stationnement, dans le respect de l'autonomie

communale. Nous estimons dès lors que le niveau communal est le plus à même de définir lui-même les mailles de stationnement.

(Rumeurs)

Les spectateurs, M. De Wolf, n'ont pas le droit à la parole ! Si vous étiez à votre place, au lieu d'être dans les tribunes, vous auriez le droit de m'interrompre.

(Rumeurs)

À nos yeux, l'harmonisation ne signifie nullement l'uniformisation d'une règle sur l'ensemble d'un territoire. Les situations et les problèmes rencontrés en matière de stationnement sont souvent différents d'une commune ou d'un quartier à l'autre, selon la densité de population ou les éventuelles infrastructures de parking hors voirie.

[491]

Nous attirons aussi votre attention sur une réalité urbaine : celle des familles divorcées, séparées et/ou recomposées. Elle impose souvent de pouvoir stationner non seulement à proximité de son propre domicile, mais aussi à proximité du domicile où logent - ou sont domiciliés - les enfants du couple séparé.

Un autre point qui retient notre attention est celui des cartes de dérogation pour les riverains. Notre objectif - et celui de l'accord de gouvernement - n'est pas de pénaliser la possession d'une ou de plusieurs voitures, mais bien d'encourager les automobilistes à moins utiliser leur véhicule et à mieux prendre en considération les autres formes de mobilité (modes doux et transports en commun) pour certains types de déplacements. L'on sait d'ailleurs qu'un déplacement sur deux effectué à Bruxelles couvre moins de cinq kilomètres.

[493]

La problématique du manque de places de stationnement réglementé en voirie doit trouver une solution dans ce que l'accord de gouvernement prévoit, à savoir l'accroissement de l'offre de parking hors voirie. C'est là une absolue nécessité si nous voulons garder les familles à Bruxelles.

Le troisième point d'attention concerne la carte de dérogation professionnelle. Le prix de celle-ci constitue indubitablement une charge fiscale supplémentaire pour l'économie, extrêmement lourde et assez peu compatible avec les objectifs fixés par l'accord de gouvernement, visant à développer l'attractivité de Bruxelles pour les entreprises et les investisseurs.

Il nous faut tenir compte d'un environnement particulièrement concurrentiel avec les deux autres Régions du pays en général, et avec l'hinterland économique qui entoure la Région bruxelloise en particulier.

S'il convient d'encourager de nombreux Bruxellois et de nombreux navetteurs à abandonner leur véhicule lorsqu'ils viennent travailler à Bruxelles, en privilégiant d'autres formes de mobilité, nous estimons que cela doit passer par des politiques plus incitatives et qui favorisent l'intermodalité plutôt que par la fiscalisation à outrance du parc automobile.

[495]

Notre quatrième point d'attention concerne la carte de dérogation pour les visiteurs. L'idée d'une telle carte de dérogation avait été introduite pour éviter qu'une politique de stationnement trop onéreuse n'ait des répercussions sur celles et ceux qui se rendent régulièrement chez des proches, isolés ou non, soit pour leur venir en aide, comme des garde-malades, des gardes d'enfants qui doivent rester à la maison, ou des grands-parents, soit simplement pour entretenir le lien social ou les liens familiaux.

La carte pour les visiteurs s'inscrit dans notre objectif d'une société plus humaine, qui encourage le lien social, sort de leur isolement les personnes esseulées à domicile, et ne pénalise pas les nécessaires relations interpersonnelles et intrafamiliales.

[497]

Notre cinquième point d'attention concerne le stationnement en dehors des heures de bureau. Les plans de stationnement, qu'ils soient communaux ou régional, n'apportent pas de réelle solution à ce qui constitue sans doute, pour les habitants de notre Région, le principal des problèmes : le stationnement après 18h, dans son quartier, lorsque tout le monde revient du travail et que les navetteurs sont partis.

Dans son dernier rapport, parking.brussels nous apprenait qu'il y avait à Bruxelles quelques 265.000 places de stationnement en voirie. En 2005, il en existait 293.000. Nous avons donc perdu 10% de capacité de parking en l'espace de dix ans, alors que le nombre d'habitants a augmenté de 12% et que le parc automobile bruxellois s'est accru, lui, plus modestement, de 3,3%.

[499]

La raréfaction du parking en surface, que nous appelons de nos vœux, ne peut aller de pair qu'avec une augmentation similaire des possibilités de stationnement hors voirie, dans les quartiers, à proximité des endroits où vivent et dorment les familles bruxelloises.

Je ne peux que vous encourager à mettre en œuvre ce volet de notre accord de gouvernement, qui stipule que pour pallier ce problème, le gouvernement cherchera toutes les solutions pour mettre les parkings privés et les parkings existants à disposition des Bruxellois en dehors des heures ouvrables. Le gouvernement imposera le parking partagé dans toute demande de permis d'urbanisme et d'environnement.

(Applaudissements sur les bancs de la majorité)

[503]

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Het jaarverslag van parking.brussels, dat we afgelopen week hebben ontvangen, is om te huilen. Het volstaat om het voorwoord van de heer Dubois te lezen. Ik citeer: "De harmonisering die we uiteindelijk willen bekomen, is niet het gemakkelijkste proces. Maar het feit dat gemeenten op een of andere manier beginnen samen te werken met het agentschap wijst er toch op dat we stap voor stap de goede richting in gaan". Collega's, waar zijn wij in godsnaam mee bezig?

Ik lees verder: "Het agentschap deelt maar al te graag gegevens met de gemeenten om hen te helpen met keuzes maken over hun eigen parkeerbeleid". Het parkeeragentschap bestaat al sinds 2012, maar we spreken nog steeds over het eigen parkeerbeleid van de gemeenten. Ik vind dat een beschamende situatie.

In onze Europese filehoofdstad, waar heel wat verkeersproblemen worden veroorzaakt door wagens die op zoek zijn naar een parkeerplaats, slagen we er niet in om een gewestelijk parkeerbeleid te organiseren en zelfs niet om dat beleid enigszins te harmoniseren. Het lukt gewoon niet om überhaupt een beleid te voeren. Naast de vier gemeenten die zich aansluiten bij het gewestelijke parkeerbeleid, vinden de overige vijftien gemeenten blijkbaar dat ze het zelf beter kunnen.

[505]

Hierdoor kan parking.brussels uitsluitend iets betekenen in de marge en is er in het Brussels Gewest geen sprake van een volwaardig parkeerbeleid dat bevorderlijk is voor de mobiliteit. Eigenlijk is dat beschamend en volslagen onbegrijpelijk. Bovendien lijkt er helemaal geen ambitie te zijn om een degelijk beleid op poten te zetten.

Antwerpen is ook een stad met heel veel mobiliteitsproblemen, maar daar is blijkbaar wel een echt parkeerbeleid mogelijk. Ik verwijs naar de website 'Slim naar Antwerpen'. Daar staat duidelijke uitleg op over alle parkeermogelijkheden, de diverse parkeerzones, de tarieven, eventuele alternatieven enzovoort. Waarom kan dit niet in Brussel? Hier wil elke gemeente blijven vasthouden aan haar eigen systeem.

We zijn wellicht ook de enige hoofdstad zonder parkeergeleidingssysteem, waar soms in dezelfde straat twee soorten parkeermeters staan ter hoogte van de gemeentegrenzen. Wat kost dit gebrek aan efficiëntie niet aan de Brusselaars? Elke gemeente behoudt haar eigen administratie om zich met het lokale parkeerbeleid onledig te houden. Daarnaast bestaat ook parking.brussels, dat zich zou moeten bezighouden met het parkeerbeleid, maar zijn energie moet steken in de negentien burgemeesters, de negentien bevoegde schepenen en bovendien nog eens moet rekening houden met de diverse politieke gevoeligheden. Een inefficiënter beleid is onmogelijk!

[507]

Als parking.brussels zich volop kon bezighouden met het parkeerbeleid, zouden we maar een fractie van de huidige middelen nodig hebben en vooruitgang kunnen boeken.

Iemand zou eens moeten uitrekenen hoeveel geld deze situatie de Brusselaars kost. De burgers krijgen voor die kostprijs niet eens waar ze recht op hebben. We staan niet alleen stil in dit dossier, we staan ook in de file.

Het kan nochtans anders. Veel parkeerplaatsen bij bedrijven en winkels staan 's avonds leeg en buurtbewoners zouden daar 's avonds moeten kunnen parkeren. Waarom zorgen we daar niet voor? In Antwerpen bestaat al zo'n systeem, dat beheerd wordt door de zogenaamde parkeermakelaar. Die gaat op zoek naar beschikbare parkeerplaatsen van bedrijven en winkels, sluit daarmee overeenkomsten en zorgt ervoor dat de buurtbewoners er kunnen parkeren. Die betalen daarvoor 70 tot 90 euro huur en leveren hun parkeerkaart in, omdat ze geen parkeerplaats meer nodig hebben in de straat. Zo'n systeem is helemaal niet moeilijk te realiseren, maar in Brussel wordt er alleen over gepalaverd en gebeurt er verder niets.

Ik heb het trouwens nog niet gehad over een parkeerbeleid voor de fietsers. Ook dat is nodig. In veel woningen hebben mensen geen ruimte om hun fiets te stallen. Het is perfect mogelijk om fietsenstallingen op te nemen in nieuwe stedenbouwkundige projecten. De regering is daar nog niet eens mee bezig. Minister Smet wil in het centrum wel een paar fietsparkings plannen, maar die zullen uiteraard niet volstaan.

[509]

In het Brussels Gewest wordt er eindeloos gepraat en onderhandeld, maar van het beleid wordt geen werk gemaakt. Beste burgemeesters, schepenen en gemeenteraadsleden, ik ben beschaamd dat u er blijkbaar niet in slaagt om u achter een gewestelijk parkeerbeleid te scharen, behalve dan in enkele gemeenten. Het stoort u blijkbaar niet dat we daardoor in een situatie verzeild zijn die we niet meer aan de Brusselaars kunnen uitleggen. Het stoort u blijkbaar evenmin dat we zo geen behoorlijk mobiliteitsbeleid kunnen voeren in onze hoofdstad. Dat is werkelijk beschamend.

(Applaus van de N-VA)

[513]

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

M. Philippe Close (PS).- Il est vrai que c'est un dossier complexe et que les premières discussions à son propos ont commencé il y a bien longtemps à Bruxelles. Il était temps qu'elles aboutissent et une ordonnance était nécessaire pour préciser certaines choses.

Vous en avez proposé une, ce qui a entraîné d'importants débats en commission. Vous avez accepté également que l'on reporte la question de la reprise ou non par l'agence de la gestion des sociétés privées. Cela démontrait votre sens de l'écoute.

Il est vrai que l'angoisse est née du fait que la politique de mobilité est l'un des véritables et complexes leviers de cette Région. On le constate quotidiennement lors des débats que nous avons au sein de ce parlement et que nous avons eus dans des commissions spéciales.

Le débat sur le stationnement ne touche pas tellement à la question de l'autonomie communale, mais plutôt à la manière dont nous allons gérer nos quartiers, sachant que chacun d'entre eux est différent et que nous avons un modèle de proximité, complexe certes, mais présentant ses avantages. Il est normal que nous soyons sensibles à la question de la conservation de certains quartiers.

On peut tout de même relever une tendance positive depuis plusieurs années : toutes les communes, ainsi que la Région évidemment, ont pris conscience qu'une politique de stationnement était fondamentale pour leur développement, tant sur le plan économique que sur celui de son habitabilité.

Nous savons aussi que l'utilisation à outrance de la voiture - je pense à l'exemple marquant que vous citez toujours des 240.000 personnes qui se rendent tous les jours à Bruxelles, seules dans leur voiture - ne peut perdurer. Il nous faudra développer des méthodes alternatives pour entrer dans Bruxelles.

[515]

À terme, il est probable que les ménages qui ont plusieurs voitures en réduisent le nombre pour rejoindre progressivement les plus de 40% de ménages qui, d'ores et déjà, n'en ont pas.

Évidemment, ce sont là des changements de paradigmes qui ne sont pas simples à accompagner, car ils suscitent des débats, des frottements, des contradictions, et qu'ils appellent de nécessaires concertations. Mais c'est là l'essence de la politique et il est sain qu'il en soit ainsi.

Nous voterons évidemment cette ordonnance mais, comme mes collègues l'ont dit, le plus important figurera dans l'arrêté d'application, qui réglera beaucoup de points.

Comme vous l'avez répété en commission, vous poursuivrez les concertations avec les différentes communes. Quelles sont leurs craintes ? Elles sont simples et concernent surtout celles qui, historiquement, ont été les premières à organiser des plans de stationnement. MM. De Wolf et Ghysels, entre autres, craignent que le fragile équilibre trouvé entre leurs habitants, les voitures, le stationnement et l'espace destiné aux entreprises soit rompu.

Cette situation a souvent été source de conflits importants, parce que ces changements ne sont pas simples à opérer. Le rôle de la Région est évidemment de tracer une voie, mais aussi d'être à l'écoute et de ne pas plonger certains endroits dans l'insécurité. Votre défi sera d'introduire ces notions dans l'arrêté d'application et de tenir compte du fait que les quartiers sont parfois très différents. Permettez-moi de vous en donner un exemple très simple.

[517]

À la Ville de Bruxelles, parce que notre territoire présente une densité particulière, nous assumons le fait que nos cartes soient plus chères que ce que prévoit l'ordonnance. Nous avons opéré ce choix politique.

La première phase du plan de stationnement était, logiquement, le maillage. Dans certaines rues, en effet, les tarifs de stationnement varient d'un côté à l'autre de la chaussée, car elles sont frontalières entre deux communes. La difficulté du maillage réside dans le fait que beaucoup de communes ont voulu simplifier le modèle dans des zones en développement industriel, commercial ou de logement. Un équilibre a dû être trouvé.

Selon moi, personne, dans ce parlement, n'est contre une réglementation du stationnement, ni contre l'instauration de zones bleues, rouges et à horodateurs. Nous sommes au terme d'un processus, mais l'enfer est dans les détails et la création d'une telle agence n'est pas simple.

[519]

M. Vincent De Wolf (MR).- Êtes-vous contre le fait de prévoir dans l'ordonnance que l'avis des communes doit être sollicité pour toute modification de la politique dérogatoire ?

C'est évidemment le gouvernement qui décide et qui a le dernier mot. M. Chahid, vous dites qu'en commission, le ministre s'est engagé à le faire, mais cela n'a pas d'importance, car le ministre n'est pas la loi. Le ministre changera, le gouvernement aussi, c'est donc dans la loi que nous devons inscrire les choses.

Nous légiférons dans l'intérêt des Bruxellois. Nous avons le devoir de faire des choses qui soient cohérentes. Le citoyen devrait avoir la garantie que le gouvernement soit obligé de consulter la commune concernée si à l'avenir, dans cinq, dix ou quinze ans, il décidait de modifier la politique de dérogation en supprimant la carte de riverains, par exemple.

Cette proposition est raisonnable, elle n'est pas agressive. Si nous inscrivons cela dans l'ordonnance, nous nous assurons que ce sera respecté à l'avenir. La majorité dit que nous avons raison de le demander, mais comme vous n'avez pas anticipé ce problème, vous sortez un tour de passe-passe et proposez de l'inscrire dans l'arrêté, et non dans l'ordonnance, ce qui prive le citoyen de garantie.

M. Philippe Close (PS).- Le gouvernement s'est engagé à le faire et nous lui faisons confiance. Vous avez une autre interprétation. C'est votre choix et votre droit.

Nous pensons en effet que cet arrêté va évoluer. Il y aura des modifications, car la ville est en mutation permanente. Il va falloir trouver un équilibre, et pas seulement avec les communes, car d'autres dérogations sont demandées par des associations, des secteurs, des professions, des entreprises, des sociétés de voitures partagées, des propriétaires de voitures électriques, etc.

Il est nécessaire, pour évoluer, de pouvoir agir avec souplesse par rapport à tous ces acteurs. Il faut envisager des concertations, mais il faut aussi une ligne claire. Trouver une harmonie et une cohérence ne veut pas dire imposer une unification. Nous avons des quartiers différents et des approches différentes. Les habitants de l'hyper-centre ne sont pas les mêmes que ceux des autres parties de Bruxelles.

Nous devons trouver les nuances. Nous mettons sans doute trop de temps pour décider de tout cela : on cherche des méthodes, on tâtonne. Ce qui est certain, c'est que nous avons une agence fonctionnelle et des communes qui contribuent toutes à l'agence. C'est déjà une bonne base. Il faut aujourd'hui harmoniser tout cela. Cette ordonnance fixe un cadre et des seuils.

[523]

Travailler sur les prix, avec des seuils bas, en laissant une liberté vers le haut comme vous l'avez fait, est à mon avis une bonne piste.

Pour les maillages, il faudra tenir compte de réalités différentes. Nous tenons à celles-ci. Non pas, comme l'a dit M. Loewenstein, parce que nous gérons des baronnies et que nous tenons à donner nous-mêmes les cartes de riverains. De ce point de vue, les règlements sont très clairs et personne ne triche.

Simplement, certains ont eu le courage de bouger assez tôt et savent que les équilibres sont complexes. Ils sont prêts à accompagner la démarche du gouvernement, mais veulent qu'il y ait dans cette démarche une vision collective, une vision des différences des quartiers.

Nous avons eu hier en commission un débat sur les rénovations urbaines. Les choses sont toujours complexes, parce que cette Région n'est ni simple, ni uniforme. Mais c'est aussi cette diversité et cette complexité qui fait sa richesse, et il faut les prendre en considération.

Nous avons confiance en vous, et confiance en ce gouvernement. Le chemin sera encore long et ce ne sera pas la dernière fois que nous évoquerons l'agence de stationnement, mais nous sommes convaincus que nous aboutirons.

(Applaudissements sur les bancs du PS)

[527]

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- Ik wil het woord nemen naar aanleiding van de reactie van de heer Van Damme.

Ook ik vind dat de toepassing van het parkeerbeleid in Brussel veel te veel tijd in beslag neemt, maar ben het niet eens met de bewering dat het parkeerdossier door de vorige regering in de koelkast gestopt werd en dat er vijf jaar lang absolute stilstand geweest is.

Tussen 2009 en 2014 is er net heel veel gebeurd onder impuls van toenmalig minister van Mobiliteit Brigitte Grouwels. Zij heeft elke burgemeester en elke bevoegde schepen van Mobiliteit van alle negentien

gemeenten individueel gesproken. Er vonden vergaderingen plaats met de Conferentie van Burgemeesters. In het voorjaar van 2013 volgde een uitgebreide informatie- en consultatieronde waarbij iedereen zijn of haar advies over het ontwerp van Gewestelijk Parkeerbeleidsplan kon geven. In het najaar van 2013 wisselde Brussel Mobiliteit met de gemeenten van gedachten over de inwerkingtreding van het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan. Alle opmerkingen werden in januari 2014 verwerkt. De uitvoeringsbesluiten waren door de regering klaargestoomd en zelfs goedgekeurd, zodat het plan effectief in werking kon treden. Volgens mij betekent 'stilstand' iets anders.

[529]

Tijdens de vorige regeerperiode heeft de regering geprobeerd om aan de hand van de ordonnantie werk te maken van het parkeerbeleid in Brussel. Er werd aanzienlijke vooruitgang geboekt.

Tijdens de huidige regeerperiode werd echter beslist om de ordonnantie te wijzigen, waardoor alles werd uitgesteld. Inmiddels zijn we twee jaar later. De ordonnantie en de uitvoeringsbesluiten werden slechts in beperkte mate gewijzigd. Om die reden zal mijn fractie het ontwerp van ordonnantie met overtuiging goedkeuren. Ze verschilt immers amper van de vorige ordonnantie. Twee wijzigingen zijn echter wel belangrijk, namelijk de wijziging van de minimale en maximale tarieven en het feit dat de plannen van de gemeenten apart ingediend kunnen worden. Daarover kan gediscussieerd worden.

De CD&V keurt dit ontwerp goed. Ik ben het er volledig mee eens dat dit dossier veel te lang aansleept, maar het klopt geenszins dat er pas sinds 2014 werk gemaakt wordt van het Brusselse parkeerbeleid. Wie dat beweert, neemt een loopje met de waarheid. Dat wilde ik even rechtzetten.

[531]

Discussion des articles

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

Article 1er

Pas d'observation ?

Adopté.

Article 2

Pas d'observation ?

Adopté.

Article 3

M. le président.- Un amendement n° 1 a été déposé par M. Vincent De Wolf et Mme Anne-Charlotte d'Ursel, libellé comme suit :

Remplacer le § 2, 1°, par ce qui suit : Les mots "sauf dérogation" sont remplacés par les mots "sauf dérogations arrêtées par le gouvernement, établies après consultation des collèges des bourgmestre et échevins de chaque commune concernée et nécessairement accompagnées d'une motivation si les avis desdits collèges ne sont pas suivis".

La parole est à M. De Wolf.

M. Vincent De Wolf (MR).- Il s'agit de la demande de consulter les bourgmestres et échevins de chaque commune avant que le gouvernement n'exerce sa compétence de dérogation modificative.

M. le président.- L'amendement et l'article sont réservés.

Article 3/1 (nouveau)

M. le président.- Un amendement n° 2 a été déposé par M. Vincent De Wolf et Mme Anne-Charlotte d'Ursel, libellé comme suit :

Il est inséré un article 3/1, rédigé comme suit : "Art. 3/1. – À l'article 5 de la même ordonnance, compléter le troisième alinéa par ce qui suit : « Un plan régional ou communal de stationnement peut introduire, dans le cadre des cartes de dérogation aux riverains, la possibilité pour ces derniers de choisir quatre zones de stationnement à condition que ces dernières soient limitrophes et ne dépassent pas la limite de 150 hectares, éventuellement majorées de 20%."

[539]

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

M. Vincent De Wolf (MR).- L'amendement n° 2 porte sur la possibilité de choisir les zones de stationnement. Le grand écart auquel on assiste aujourd'hui est que la plupart des intervenants de la majorité disent exactement la même chose que le groupe MR sur l'obligation de concerter avec les communes, de respecter les paroles données, sur la possibilité pour les riverains de choisir les mailles en fonction de leurs activités, etc.

Quand on veut se donner les moyens législatifs de le faire, on reporte l'entrée en vigueur. Le groupe MR votera contre la demande de la majorité de reporter cette entrée en vigueur. Si la majorité avait confiance en son ministre, elle ne demanderait pas de pouvoir voir reporter l'entrée en vigueur. C'est une première, le gouvernement va se soumettre au parlement en proposant un projet d'arrêté à une discussion parlementaire et pour être certain que le ministre fasse ce que le parlement souhaite, on reporte la date d'entrée en vigueur. C'est exceptionnel !

M. Benoît Cerexhe (cdH).- Vous ne préférez pas qu'on ait un échange au sein de la commission sur le contenu des arrêtés.

M. Vincent De Wolf (MR).- En ce qui concerne les mailles, il s'agissait d'un accord pris avec le ministre afin de laisser choisir les riverains eux-mêmes, par dérogation des plans communaux de stationnement, quatre mailles représentant au maximum 180ha pour autant qu'elles soient contiguës et elles pourraient concerner trois communes différentes.

M. le président.- L'amendement et l'article sont réservés.

[549]

Articles 4 à 10

Pas d'observation ?

Adoptés.

Article 11

M. le président.- Un amendement n° 3 a été déposé par M. Vincent De Wolf et Mme Anne-Charlotte d'Ursel, libellé comme suit :

"Remplacer les premier et deuxième alinéas du § 1er de l'article 38 en projet par ce qui suit : "§ 1er. – Après avis des communes concernées, le gouvernement fixe la durée de stationnement maximale et le montant de la redevance due pour le stationnement dans chaque zone réglementée de celles-ci. Le tarif se situe dans une fourchette : – de 0 EUR à 0,5 EUR pour la première demi-heure ; – de 0,50 EUR à 2 EUR pour la deuxième demi-heure ; – de 2 EUR à 5 EUR pour la deuxième heure ; – de 1 EUR à 5 EUR par heure supplémentaire."."

L'amendement et l'article sont réservés.

[555]

M. Vincent De Wolf (MR).- D'autres intervenants avaient d'ailleurs formulé la demande, tout à l'heure, de prévoir non pas le quart d'heure gratuit, mais bien, selon la ville et commune concernées, selon le type de zone, de commerce existant sur place, selon la densité,... la demi-heure de gratuité au maximum.

Articles 12 à 17

Pas d'observation ?

Adoptés.

Article 18

M. le président.- Un amendement n° 5 a été déposé par M. Ridouane Chahid, M. Marc Loewenstein, Mme Julie de Grootte, M. Jef Van Damme et M. Paul Delva, libellé comme suit :

"Les chapitres 1er et 2 entrent en vigueur à la date fixée par le gouvernement et au plus tard le 1er janvier 2017".

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

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Cet amendement ne vise pas à ne pas faire confiance au gouvernement, mais prévoit, au § 1 de l'article 18, que : "Les chapitres 1er et 2 entrent en vigueur à la date fixée par le gouvernement et au plus tard le 1er janvier 2017".

Si le gouvernement décide de faire entrer en vigueur l'ordonnance plus tôt, cela signifiera que les arrêtés ont été adoptés plus tôt. L'objectif est donc juste de créer une sécurité juridique au cas où, au 1er octobre 2016, ces arrêtés ne sont pas encore en vigueur.

Cela ne signifie donc en rien que nous ne faisons pas confiance au gouvernement.

M. le président.- Cela ne veut pas dire non plus qu'il n'y a pas intérêt à avoir encore quelques échanges au sujet des arrêtés.

[563]

La parole est à M. De Wolf.

M. Vincent De Wolf (MR).- Ce n'est pas la sécurité juridique qui est en cause ici. Ce que M. Loewenstein affirme n'est pas vrai : que l'ordonnance entre en vigueur en octobre ou en janvier n'est pas un problème de sécurité juridique.

Aujourd'hui, on a un arrêté du 9 septembre 2013 qui est vigueur. Demain, vous aurez un arrêté que le ministre signera. C'est tout !

C'est une sécurité politique que vous cherchez, et M. Close vient de le dire, parce que vous ne savez pas très bien ce que M. Smet va sortir de son chapeau concernant les tarifs, les zones et les dérogations. Vous avez demandé à M. Smet de se soumettre à une commission parlementaire pour proposer son arrêté ministériel. Cela, nous l'avons obtenu et nous en sommes fiers, mais ce n'était pas la procédure habituelle puisque cela aurait dû apparaître dans l'ordonnance

(Applaudissements sur les bancs du MR)

[567]

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Il s'agit bien de sécurité juridique. Les arrêtés de 2013 sont pris sur la base de l'ordonnance de 2009. Dès lors que celle-ci est modifiée par l'ordonnance que nous votons aujourd'hui, si elle entre en vigueur au 1er octobre 2016 et que les arrêtés ne sont pas encore adoptés, les arrêtés de 2013 seront caducs puisque les articles sur lesquels ils seront basés ne seront plus en vigueur.

(Applaudissements sur les bancs de la majorité)

M. Vincent De Wolf (MR).- Nous ne sommes pas au Conseil d'État. Je ne répliquerai pas, mais ce que dit M. Loewenstein est inexact en droit. Mais ce n'est pas grave.

(Rumeurs)

M. le président.- Nous procéderons tout à l'heure aux votes nominatifs sur les amendements, les articles réservés et l'ensemble du projet d'ordonnance.

[101]

PROPOSITION DE RÉSOLUTION RELATIVE À L'ACCESSIBILITÉ DES INFRASTRUCTURES ET DES ÉQUIPEMENTS DE LA STIB AUX PERSONNES EN SITUATION DE HANDICAP (N° A-371/1 – 2015/2016).

Discussion générale

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

La parole est à M. Loewenstein, rapporteur.

M. Marc Loewenstein, rapporteur.- Nous abordons un sujet nettement moins polémique, mais tout aussi important.

Je vais vous faire le rapport des travaux effectués en commission et dans le groupe de travail concernant la proposition de résolution relative à l'accessibilité des infrastructures et des équipements de la Société du transport intercommunal bruxellois (STIB) aux personnes en situation de handicap.

Le texte soumis aujourd'hui au vote du parlement est le fruit d'un travail collectif réalisé à la suite de la mise en situation organisée par le Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles (Cawab) et la STIB, à l'intention des membres de la Commission de l'infrastructure en date du 23 mai dernier. Il se situe aussi dans le prolongement du débat qui s'en est suivi en commission du 6 juin et se base en outre sur le rapport et les recommandations du Cawab et d'Unia relatifs à l'accessibilité des infrastructures et des équipements de la STIB aux personnes en situation de handicap.

Avant d'en venir au fond du texte, mes collègues s'associeront certainement à moi pour remercier tous ceux qui ont contribué à sa rédaction, et en particulier le Cawab, ainsi que tous ceux qui ont participé à la mise en situation, à savoir les personnes en situation de handicap et leurs accompagnateurs. Ceux-ci ont partagé leur expérience quotidienne avec nous et nous ont permis d'ouvrir encore davantage les yeux sur leur vécu quotidien.

[111]

Ce groupe de travail a fait émerger un texte qui défend l'accessibilité des infrastructures et transports en commun aux personnes en situation de handicap. Au vu de l'expérience vécue, du débat en commission et du rapport précité, il en ressort un manque de moyens mis à disposition par la STIB pour rendre les transports en commun accessibles à tous.

Par cette proposition de résolution, le parlement demande au gouvernement et à la STIB de prendre toute une série de mesures. D'une part, des mesures nécessitant des moyens importants et une planification à long terme, et d'autre part des mesures pouvant aussi être concrétisées par de petites adaptations qui pourraient faciliter rapidement la vie quotidienne des personnes à mobilité réduite dans les transports publics.

Parmi les principales mesures, je citerai les suivantes :

- fixer des objectifs clairs, assortis de délais ;
- organiser une consultation systématique des acteurs de terrain ;
- associer plus spécifiquement les personnes à mobilité réduite à l'enquête de satisfaction de la STIB ;
- penser l'accessibilité de manière transversale, non seulement pour les véhicules de la STIB, mais aussi au niveau des autres moyens de transport en commun et de l'aménagement urbain ;
- éliminer les lacunes horizontales et verticales entre les quais et rames de métro ;
- mettre en conformité des rampes d'accès aux trams 3000 et 4000 ;
- adapter les portiques de sécurité afin de faciliter le passage des personnes en chaise roulante ;
- améliorer les processus de révision du matériel, certains dispositifs étant existants, mais inutilisables ;
- étendre les tranches horaires durant lesquelles les personnes à mobilité réduite peuvent être assistées dans le métro ;
- améliorer le service porte à porte Taxibus ;

- ouvrir une ligne téléphonique non surtaxée aux personnes à mobilité réduite pour toutes les questions liées à l'accessibilité.

Un volet de notre proposition touche plus particulièrement l'amélioration de l'information à destination des personnes à mobilité réduite, que ce soit par le site internet, par l'application mobile de la STIB ou par une meilleure signalétique. Plus précisément, il est demandé de prévoir une information fiable, mise à jour en temps réel, permettant aux personnes en situation de handicap de savoir par où accéder aux stations et comment ne pas s'y retrouver bloquées. La formation et la sensibilisation du personnel ont également été mises en avant.

Notre résolution vise aussi à ne pas oublier les personnes intellectuellement déficientes, qui peuvent être totalement désorientées dans une station de métro ou dans l'espace public.

[113]

Il est notamment demandé, pour elles, le marquage de lignes au sol, la transformation des lettres en pictogrammes représentant le métro, le tram ou le bus, ainsi que l'adaptation de l'ergonomie des bornes d'achat.

Enfin, nous demandons une évaluation régulière de l'accessibilité des infrastructures, un rapport annuel et une présentation, tous les deux ans, de l'état d'avancement des dispositifs mis en place pour améliorer l'accessibilité du réseau.

Plusieurs députés, dont M. De Lille, ont salué l'initiative, ainsi que le résultat de ce travail collectif réalisé de manière constructive par la majorité et l'opposition.

Si M. Handichi va dans le même sens, il regrette néanmoins que le texte ne demande pas la suppression totale des portiques de sécurité dans les stations de tram et métro.

Moyennant plusieurs amendements déposés par moi-même et cosignés par les groupes Ecolo, Open Vld, PS, Groen, cdH, CD&V et MR, l'ensemble de la proposition de résolution a été adoptée à l'unanimité des quatorze membres présents.

Je remercie mes collègues pour la confiance qu'ils m'ont témoignée au titre de rapporteur, et l'assemblée pour son attention.

(Applaudissements)

[117]

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Comme tout le monde ici, je me réjouis qu'à la suite d'un travail fructueux et dans un esprit extrêmement constructif, on ait réussi à élaborer une série de recommandations contenues dans la résolution que nous allons tous, je l'espère, voter aujourd'hui.

Cette résolution fait suite à une précédente. Saluons au passage le travail de Dominique Braeckman qui, sous une précédente législature, avait déjà montré que ce parlement, dans son ensemble, s'inquiète fortement de la situation dramatique de l'accessibilité du réseau de la STIB pour les personnes à mobilité réduite (PMR).

J'espère que cette fois-ci, ce sera la dernière fois que nous procédons à un tel exercice, que le message est suffisamment clair pour le gouvernement et pour la STIB : nous ne les laisserons pas tranquilles tant que les résultats ne seront pas là ! Nous ne nous contenterons pas de réponses formelles. Nous voulons des faits.

J'espère que la prochaine fois que les associations nous emmèneront faire une visite de terrain en situation de handicap, ce sera pour nous montrer combien il est désormais aisé d'utiliser le réseau de la STIB quand on est une personne à mobilité réduite.

(Applaudissements)

[121]

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

M. Boris Dillière (MR).- Je rejoins ce qu'ont affirmé mes collègues. Il s'agit d'un travail important dans le cadre de la Commission de l'infrastructure et cela a été extrêmement positif, car sur un sujet pareil, il ne pouvait y avoir place pour des polémiques politiques.

Le débat a été large et constructif et le projet est soutenu par l'ensemble des partis du PTB jusqu'à la N-VA. C'est donc tout à l'honneur de ce parlement d'avoir pu arriver à un texte très concret et constructif.

Je voulais nous en féliciter ainsi que féliciter l'ensemble des participants à la rédaction de ce texte.

(Applaudissements)

[125]

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Ook Groen is heel erg blij met het resultaat. We kunnen niet genoeg benadrukken dat dit een onderwerp is waarover oppositie en meerderheid elkaar hebben kunnen vinden.

De heer Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang).- Met uitzondering van het Vlaams Belang, heb ik de indruk. Dat is ook de reden waarom ik me zal onthouden, namelijk omdat men op een kleingeestige manier aan politiek doet en daarbij een bepaalde politieke partij uitsluit.

De heer Bruno De Lille (Groen).- Het staat het Vlaams Belang vrij om ook naar de commissie voor de Infrastructuur te komen en mee te werken. Niemand zal u dat verbieden.

(Applaus)

De heer Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang).- U moet de zaken niet omdraaien. We zijn daarvan manifest uitgesloten.

De heer Bruno De Lille (Groen).- Ik wil er geen politiek spelletje van maken. Het is belangrijk dat we hier het signaal geven dat we elkaar kunnen vinden als het gaat over heel belangrijke onderwerpen die te maken hebben met mensen die soms zwakker in de maatschappij staan, omdat die geen aandacht heeft voor hen. We moeten samen de situatie verbeteren. Helaas is er nog enorm veel werk.

De maatschappij is vandaag helemaal niet aangepast aan mensen met een beperking. Dat kunnen we niet meer aanvaarden. Een integraal toegankelijk gewest is goed voor iedereen, met of zonder beperking. Uiteindelijk heeft iedereen op een bepaald moment wel een beperking. Er is al verwezen naar de eerdere resolutie en naar het werk van Cawab. Die organisatie heeft al testen gedaan en aanbevelingen uitgevoerd. De parlementsleden hebben de test kunnen uitvoeren. Dat heeft de ogen van heel wat onder ons geopend, soms letterlijk want ik mocht als blinde door de stad lopen.

Het heeft ook duidelijk gemaakt dat we niet alleen aandacht moeten besteden aan de klassieke vormen van beperkingen, zoals blind zijn of in een rolstoel zitten, maar ook aan mensen met een mentale beperking. Veel mensen denken daar niet aan. We mogen er ons niet bij neerleggen dat het moeilijk is. We kunnen de situatie verbeteren.

Verder is er een groot verschil tussen wat er aangekondigd wordt en wat er gerealiseerd wordt. Er is ook een heel groot verschil tussen zaken die uitgevoerd worden om mensen te helpen en zaken die correct uitgevoerd worden.

[135]

Als de bus stopt op de plaats waar hij moet stoppen, is dat goed voor personen met een visuele beperking. Stopt de bus een meter verder, dan leidt dat meteen tot grote problemen.

Onderhavig voorstel van resolutie geeft zicht op de toekomst. We zeggen allen dat het beter moet, plaatsen de regering voor haar verantwoordelijkheid, volgen alles strikt op en rekenen erop dat het middenveld voortaan wordt ingeschakeld bij de opvolging.

Ik maak van de gelegenheid gebruik om iedereen die aan de tekst heeft meegewerkt, te bedanken, in het bijzonder de verenigingen, die op hetzelfde blijven hameren.

Wij hopen dat het voorstel unaniem wordt goedgekeurd.

(Applaus)

[139]

De voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).- Ook de Open Vld-fractie is blij met de resolutie. Wij hebben altijd voor meer comfort op het openbaar vervoer gepleit. Uiteraard geldt dat ook voor mensen met een tijdelijke of permanente mobiliteitsbeperking.

Deze resolutie is een duidelijk statement van het parlement. Wij hopen dat ze een extra stimulans zal zijn om de achterstand op dat gebied weg te werken. Wij zouden graag zien dat de aanbevelingen in heldere werkmethodes worden omgezet die door de verschillende administraties die gericht zijn op het openbaar vervoer gevolgd moeten worden. Ook een regelmatige rapportage over de vooruitgang lijkt ons noodzakelijk, zowel ten opzichte van het parlement als ten opzichte van personen met een beperkte mobiliteit.

Een aanpassing van de infrastructuur om het Brussels Gewest echt inclusief te maken, hoeft niet noodzakelijk direct via grootse beleidsplannen te gebeuren. Wij hopen dat er aan de hand van screenings al problemen en obstakels kunnen worden aangekaart en uit de weg geholpen. Wij steunen dan ook met veel overtuiging deze resolutie.

(Applaus)

[141]

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

M. Sevkem Temiz (PS).- Je voudrais saluer le travail accompli et le résultat obtenu par le groupe de travail, qui a mis en place beaucoup de recommandations. Nous suivrons ce sujet avec attention.

(Applaudissements)

[145]

M. le président.- La parole est à Mme de Grootte.

Mme Julie de Grootte (cdH).- Notre travail fut, en effet, très constructif. Tout est parti d'une initiative du Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles (Cawab) et de la STIB. Les députés ont été mis en situation. J'y vois un beau processus participatif.

L'éventail de mesures que nous proposons est très large, parce que les handicaps sont très variés. Nous reviendrons régulièrement devant le parlement avec cette feuille de route afin d'en vérifier l'application. Il est bon que nous ayons entrepris cette démarche à trois ans de la fin de la présente législature. Nous serons très vigilants quant à la mise en œuvre des dispositions spécifiques que nous préconisons.

(Applaudissements sur les bancs de la majorité)

[149]

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cielkje Van Achter (N-VA).- De N-VA-fractie steunt ten volle het voorstel van resolutie.

Ik heb mij er steeds over verwonderd dat heel wat metrostations niet uitgerust zijn met liften. Ik heb minister Smet in een van mijn eerste vragen hiermee trouwens geconfronteerd. Hij heeft toen het vijfjarenplan voor de ingebruikname van liften ter beschikking gesteld, waarvan we uiteraard de uitvoering nauwgezet volgen.

De oefening die we met de commissie hebben kunnen doen, was bijzonder nuttig. Niet alleen konden we kennis nemen van de getuigenissen van personen met een beperking over de obstakels bij het gebruik van het openbaar vervoer, maar we konden ook aan den lijve ondervinden wat het is om bijvoorbeeld in mijn geval als blinde het openbaar vervoer te nemen.

Ik dank de commissievoorzitter en de commissieleden voor die oefening, die geresulteerd heeft in een uitstekend voorstel van resolutie. Na de goedkeuring ervan is het aan de regering en de MIVB om de tekst uit te voeren. Er ligt nog heel veel werk op de plank, zoals de verbetering van de trottoirs, vooraleer personen met een beperking ook voluit aan onze samenleving kunnen deelnemen.

(Applaus)

[153]

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- Ik sluit mij aan bij de woorden van mijn collega's.

Ondanks alle inspanningen zijn er vandaag nog altijd twee parallelle openbaarvervoernetwerken: een uitgebreid netwerk voor mensen zonder beperking en een veel kleiner netwerk voor mensen met een beperking.

Ik hoop dat we binnen enkele jaren meewarig zullen terugkijken op de huidige situatie en de ultieme discriminatie die daaruit voortvloeit. Ik hoop echt dat de resolutie die we vandaag zullen aannemen, meerderheid en oppositie samen, een bijkomende stimulans zal zijn om die discriminatie weg te werken, zodat mensen met een beperking dezelfde mogelijkheden krijgen om van deze prachtige stad te genieten.

(Applaus)

[157]

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

De heer Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang).- Mijnheer de voorzitter, mijn fractie kan zich uiteraard vinden in de inhoud van het voorstel van resolutie. Ik betreur evenwel de manier waarop de tekst tot stand is gekomen en het feit dat alweer een fractie wordt uitgesloten, zelfs wanneer het over zo'n thema gaat. Ik vind dat beschamend voor wie zich hier democraat noemt. Dat is meteen de reden waarom ik mij bij de stemming zal onthouden.

Ik hoop dat voortaan het gezond verstand en de democratische reflex, die in het parlement aan de dag zouden moeten worden gelegd, de bovenhand halen op kleingeestige spelletjes.

De voorzitter.- De algemene bespreking is gesloten.

Bespreking van de consideransen en van de streepjes van het verzoekend gedeelte

De voorzitter.- Wij gaan over tot de bespreking van de consideransen en van de streepjes van het verzoekend gedeelte.

Consideransen 1 tot 16

Geen bezwaar?

Aangenomen.

Verzoekend gedeelte (Streepjes 1 tot 19 van het verzoekend gedeelte)

Geen bezwaar?

Aangenomen.

De bespreking van de consideransen en van de streepjes van het verzoekend gedeelte is gesloten.

Wij zullen later over het geheel van het voorstel van resolutie stemmen.

[159]

PROPOSITION DE RÉSOLUTION DE M. ARNAUD PINXTEREN, MME ANNEMIE MAES, MM. AHMED EL KTIBI, ERIC BOTT, PIERRE KOMPANY, MME ELS AMPE, M. JEF VAN DAMME, MME BRIGITTE GROUWELS ET M. VINCENT DE WOLF RELATIVE AUX COORDINATIONS INTERRÉGIONALES EN MATIÈRE DE PRÉVENTION DES INONDATIONS ET DE QUALITÉ DES EAUX DANS LA VALLÉE DE LA SENNE (NOS A-68/1 ET 2 – 2014/2015).

Discussion générale

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

[163]

Mme Barbara d'Ursel-de Lobkowicz, rapporteuse, se réfère à son rapport écrit.

[167]

La parole est à M. Pinxteren.

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Cette résolution fut un travail de longue haleine, puisqu'elle a été déposée le 10 mars 2014. Elle témoigne à elle seule de l'adage "l'eau ne connaît pas de frontières". En tout cas, l'eau de la Senne n'a pas connu de frontières politiques, puisque ce texte de résolution a été soutenu par l'ensemble des partis et des commissaires en commission de l'environnement. Je tenais d'abord à exprimer ma reconnaissance pour ce soutien politique.

Pour ceux qui n'auraient pas assisté aux débats en Commission de l'environnement et seraient intrigués par ce texte, cette résolution s'inscrit, un peu par hasard, assez bien dans l'actualité, puisque nous avons connu récemment des phénomènes d'inondations assez importants et étendus. Nous avons pu nous rendre compte ce

dernier mois qu'aucune Région, aucune ville, aucun quartier n'est à l'abri. D'où la nécessité absolue de travailler de manière intégrée avec l'ensemble des niveaux de pouvoir sur les différents éléments qui permettent de prévenir les inondations à l'échelle des bassins versants.

Le présent texte propose de travailler à l'échelle de celui de la Senne, qui est le bassin versant de nos dix-neuf communes et concerne également les trois Régions.

[169]

Le texte propose un travail commun d'établissement de mesures de lutte contre les inondations d'une part, et d'établissement d'un plan de gestion intégré d'autre part.

Certains savent peut-être que le nouveau plan de gestion de l'eau est actuellement soumis à l'enquête publique, ainsi qu'à l'avis des communes bruxelloises. Ce que nous proposons ici, c'est qu'il y ait une action commune planifiée de façon intégrée entre les différentes Régions. L'objectif n'est pas seulement de lutter contre les inondations, mais aussi de restaurer le bon état écologique de la Senne en espérant un jour pouvoir s'y baigner.

Je parle des inondations, car il s'agit d'un ancrage d'actualité pour ce texte, mais il y en a un autre, ce week-end : le Big Jump. Je vous y invite, ce dimanche, à 15h, au canal de Willebroek.

(Applaudissements)

[173]

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes (Groen).- We zijn al met twee die zondag in het kanaal zullen springen, want ik doe ook mee. Ik hoop dat zo veel mogelijk mensen deelnemen aan de Big Jump.

Eerst en vooral wil Groen alle ondertekenaars bedanken, omdat ze dit voorstel van resolutie steunen. Hoewel de Zenne op bepaalde plaatsen slechts 15 meter breed is, is hij toch een belangrijke rivier. Brussel heeft zijn ontstaan niet alleen te danken aan de Zenne, maar de Zenne heeft ook heel lang bijgedragen aan de ontwikkeling van de stad en van het gewest. De Zenne was tot de 19e eeuw bovengronds. Momenteel staat

de rivier vaak symbool voor problemen. Hij is onder de grond gestoken, de waterkwaliteit is slecht en bij hevige regenval is hij ook een bron van overstromingen. Die waren al gekend in de 19e eeuw.

De Zenne is de enige rivier van België die door de drie gewesten loopt. Daarom is dit voorstel van resolutie ook symbolisch. We hebben in de drie gewesten een gelijkaardig voorstel van resolutie ingediend. Door de regionalisering heeft elk gewest immers zijn eigen bevoegdheden op dit vlak. Het zou een beetje gek zijn dat de verschillende gewesten op een andere manier omgaan met het beheer van de waterlopen.

We zijn blij dat de parlementen in de vorige legislatuur al het initiatief hebben genomen om samen te werken. We hebben samen met de parlementsleden van de drie gewesten terreinbezoeken gebracht en discussies gevoerd. Dat gebeurde onder het voorzitterschap van de heer Peumans voor het Vlaams Parlement, van de heer Dupriez voor het Waals Parlement en van mevrouw Dupuis voor het Brussels Hoofdstedelijk Parlement.

[175]

Deze resolutie is het resultaat van die bezoeken en uitwisselingen. Wij hopen dat het evenwel niet bij die resolutie zal blijven en dat de regering maatregelen zal nemen om de waterkwaliteit te verbeteren.

Zoals de heer Pinxteren al zei, is symboliek belangrijk. De Big Jump is een initiatief waarbij burgers, organisaties en bedrijven in heel Europa allemaal tegelijk om 15.00 uur in het water springen om voor proper water te pleiten. Ik kijk er al naar uit om u zondag mee te zien springen.

(Applaus)

[179]

De voorzitter.- Mevrouw Dhaene heeft het woord.

Mevrouw Liesbet Dhaene (N-VA).- In de afgelopen maanden is duidelijk gebleken hoe belangrijk een efficiënt overstromings- en waterbeleid is. Delen van Brussel kwamen onder water te staan. Straten met inbegrip van delen van de Kleine Ring overstromden. De toegang van het metrostation Erasmus stond voor een deel onder water. Ik reed met de auto op de Tervurenlaan in de richting van Oudergem en ik heb zoiets nog nooit meegemaakt. Ik heb gisteren nog gesproken met een mevrouw wiens kelder was ondergelopen. De ellende van waterschade ken je maar als je het zelf meemaakt.

In deze problematiek mag er maar een vraag centraal staan: hoe vermijden we dat we dit nog meemaken? Om daarvoor te zorgen is overleg en samenwerking tussen de drie gewesten essentieel en noodzakelijk, want water kent geen grenzen. Alleen dan kun je een beleid voeren dat tot gevolg heeft dat die situaties niet meer voorkomen.

Niemand twijfelt aan de noodzaak tot overleg in dit dossier. Vlaanderen, de N-VA en de Brusselse N-VA-fractie zijn daarvan overtuigd. De vraag is hoe je die samenwerking het best bereikt. Doe je dat door eenzijdig formele structuren op te dringen aan de andere partijen of door werkelijk samen te werken met de instelling om samen te beslissen op welke wijze en via welke structuren die samenwerking gebeurt? Is dat geen inhoudelijke en efficiënte manier van werken om een gemeenschappelijk doel te bereiken?

[181]

Hoe bereiken we samenwerking? Is dat door structuren op te leggen aan de andere partijen, waarvan men weet dat ze bij hen gevoelig liggen en dat de inhoud en de rol ervan door de andere partijen anders worden ingevuld? Voor de N-VA is het belangrijk dat we met het dossier vooruitgaan.

Er is nu eenmaal een meningsverschil over de Brusselse hoofdstedelijke gemeenschap tussen de Franstaligen en de Vlamingen. Verschillende Franstaligen proberen de Brusselse hoofdstedelijke gemeenschap voor te stellen als een middel tot uitbreiding van Brussel via zware structuren, waaraan ze een rol willen geven die veel ruimer is dan wat afgesproken werd tijdens de zesde staatshervorming.

Er zijn twee visies op de structuren. Eerlijk gezegd, de Groot-Brusselse uitspraken van collega Uyttendaele in de commissie voor de Financiën afgelopen maandag, waarmee hij de visie van de PS op de Brusselse hoofdstedelijke gemeenschap heeft verwoord, dragen niet bij tot een welwillende houding ten opzichte van die gemeenschap.

Ik hoor in het parlement Brusselse ministers wel vaker klagen over het zogezegd gebrek aan wil tot samenwerking in Vlaanderen. "It takes two to tango", aldus Brussels minister-president Vervoort afgelopen maandag in de commissie voor de Financiën. Maar men moet wel zelf willen dansen en anderen zin geven om mee te dansen om samen te kunnen dansen.

Ik ben dus ontgoocheld over de inhoud van het voorstel van resolutie. Moet het echt op die manier? Brussel mag geen eiland zijn: laten we bruggen slaan en geen muren bouwen. Wij dringen erop aan dat de regering overleg pleegt met de andere partijen, die zij nodig heeft om samen te beslissen, en afsprekt hoe zij zal samenwerken en voor welke aangelegenheden, zonder haar wil op te leggen aan de anderen. Voor ons is dat de manier om in het dossier vooruitgang te boeken. Daarom zullen wij ons bij de stemming onthouden.

(Applaus bij de N-VA)

[185]

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Même sur un sujet comme celui-là, la N-VA n'est pas capable d'être constructive. C'est quand même incroyable !

[187]

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

M. Eric Bott (DéFI).- Inutile de vous rappeler que ma commune est Woluwe-Saint-Lambert, gravement touchée par les orages des jours passés. C'est donc en connaissance de cause que le groupe DéFI m'a demandé, aujourd'hui, de cosigner cette proposition.

Pour nous, il est très important que les deux autres Régions aient également ratifié cette proposition, qui est intéressante dans la mesure où la Senne coule dans les trois Régions. Cela implique de nécessaires coopérations et discussions entre les différents niveaux de pouvoir. Nous devons travailler ensemble sur le dossier.

Par ailleurs, cette proposition de résolution constitue une illustration supplémentaire de la nécessité d'une approche qui déborde des seules frontières régionales bruxelloises.

Plutôt que de nager dans le canal, je vous suggère la Woluwe. Nous en avons fait l'expérience, avec plus de 1,45 mètre d'eau. Il est donc possible de nager dans la Woluwe lorsqu'il y a des inondations à Woluwe-Saint-Lambert. L'une de nos pistes d'athlétisme a été malheureusement atteinte très gravement, puisque nous en avons eu pour plus de 100.000 euros de dégâts.

La coopération entre les Régions est très importante pour les communes qui souffrent des orages, vu le caractère interrégional du bassin de la Senne et le nombre de gestionnaires publics compétents. Il est indispensable de nouer des collaborations utiles et opérationnelles entre eux.

Cette proposition de résolution vise à garantir la protection des citoyens en les faisant bénéficier d'endroits plus sécurisés en cas de débordement des eaux. L'un de ses effets collatéraux est en outre de contribuer au développement économique de l'ensemble de la vallée de la Senne.

C'est avec un vif intérêt que le groupe DÉFI soutient cette proposition de résolution.

(Applaudissements)

[191]

M. le président.- La parole est à M. El Ktibi.

M. Ahmed El Ktibi (PS).- Je le disais en commission : nous ne pouvons dompter l'eau, pas plus que nous pouvons dompter le feu. Nous pouvons néanmoins tenter, modestement, de mieux gérer cette eau.

Récemment, les inondations se sont répétées dans notre Région : à Molenbeek-Saint-Jean, dans la vallée de la Woluwe, dans le bas d'Uccle et de Forest ainsi, finalement, qu'à Laeken.

Nous aurions tort d'oublier celles de la Senne, en 2010. La création de bassins d'orage que la Région bruxelloise a initiée dans les zones fréquemment inondées constitue évidemment une solution. Cependant, elle n'est pas toujours suffisante, comme nous avons pu le constater à la suite des récentes pluies abondantes. Notre territoire, bien qu'exigu, est en réalité très diversifié du point de vue géologique et topographique, avec ses pentes, ses vallées et son cours d'eau.

Dans une région totalement urbanisée comme la nôtre, avec un sol largement recouvert de bâtis et un réseau d'égouts dense, l'eau n'est plus naturellement absorbée et retenue par le sol. La tâche consistant à bien la gérer, avec l'infrastructure que nous créons à cet effet, n'en est que plus compliquée. Compte tenu de l'existence de ce cours d'eau qu'est la Senne, qui se moque des frontières administratives de nos trois Régions, cette tâche doit donc être envisagée dans une perspective interrégionale.

C'est bien là l'objet de cette résolution, qui vise à établir davantage de collaborations, d'échanges, de partages de bonnes pratiques, et à renforcer les coopérations déjà existantes entre nos trois Régions au niveau des politiques de prévention des inondations dans la vallée de la Senne.

Elle s'inscrit de ce fait dans la logique de la résolution du Parlement wallon d'avril 2014. Il est heureux que nous nous inscrivions dans cet esprit.

[193]

Comme l'affirme le texte que nous portons, il n'est que de bon sens que la collaboration interrégionale en matière de gestion de la prévention dans la vallée de la Senne soit inscrite dans les missions de la Communauté métropolitaine de Bruxelles que mon groupe et moi-même appelons de nos vœux.

Nous nous réjouissons que ce texte bénéficie d'un aussi large soutien de la part de la majorité et de l'opposition.

(Applaudissements)

[197]

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

M. Pierre Kompany (cdH).- Les Grecs en savaient plus long que nous. De ce fait, ils avaient identifié plusieurs dieux pour les eaux.

Les inondations nous ont rappelé que les eaux pouvaient être ravageuses. L'exposé des motifs de la proposition est assez clair quant à la nécessité et à la pertinence de la coopération interrégionale réclamée à travers ce texte. Il est donc tout à fait louable de constater que la grande majorité des groupes politiques, francophones et flamands, de ce parlement ont pu s'accorder sur ce sujet.

Sa mise en œuvre pourrait constituer un bel exemple de gouvernance dépassant les clivages politiques, dans l'intérêt de tous. Par ailleurs, ce type d'accord de coopération qui concerne des dossiers bruxellois, mais dont les enjeux dépassent les frontières de notre Région, illustre, selon nous, la nécessité de mettre en place au plus vite la Communauté métropolitaine de Bruxelles. En effet, nous pourrions ainsi prendre directement en

main la gestion des dossiers transrégionaux tels que celui-ci, au lieu de passer par la négociation d'un accord de coopération.

[203]

La présente résolution demande d'ailleurs au gouvernement bruxellois de faire le nécessaire afin que l'espace de concertation et de coopération qui aura été mis en place soit, à terme, intégré à la future Communauté métropolitaine de Bruxelles.

Ainsi, je réaffirme la volonté du groupe cdH de soutenir cette résolution.

(Applaudissements)

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

Discussion des considérants et du dispositif

M. le président.- Nous passons à la discussion des considérants et du dispositif de la proposition de résolution, sur la base du texte adopté par la commission.

Considérants 1 à 12

Pas d'observation ?

Adoptés.

Dispositif (Point 1 à 4 du dispositif)

Pas d'observation ?

Adoptés.

Nous procéderons tout à l'heure au vote nominatif sur l'ensemble de la proposition de résolution.

[207]

MODIFICATIONS AU STATUT DES COLLABORATEURS TEMPORAIRES ET OCCASIONNELS

MODIFICATION DU STATUT DES COLLABORATEURS TEMPORAIRES ET OCCASIONNELS DU PARLEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE VISANT À EN LIMITER L'APPLICATION AUX COLLABORATEURS TEMPORAIRES, À REVOIR LE DISPOSITIF DE BONIFICATION EN FONCTION DE L'EXPÉRIENCE PROFESSIONNELLE ET À MODIFIER LA PROCÉDURE DE RÉVISION DU STATUT

Discussion

M. le président.- La discussion est ouverte.

Mme Nadia El Yousfi, rapporteuse, se réfère à son rapport écrit.

La discussion est close.

Discussion des articles

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

Article 1er

Pas d'observation ?

Adopté.

Articles 2 à 7

Pas d'observation ?

Adoptés.

La discussion des articles est close.

Nous procéderons tout à l'heure au vote nominatif sur l'ensemble des modifications au statut des collaborateurs temporaires et occasionnels du Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale.

[217]

**GOEDKEURING VAN HET STATUUT VAN DE GELEGENHEIDSMEDEWERKERS VAN HET
BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

De voorzitter.- Aan de orde is de bespreking van de goedkeuring van het statuut van de gelegenheidsmedewerkers van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement.

Bespreking

De voorzitter.- De bespreking is geopend.

De heer Ahidar, rapporteur, heeft het woord.

De heer Fouad Ahidar, rapporteur.- Ik bedank de diensten en verwijs naar het schriftelijk verslag. Het is niet nodig om hierover nog een uitgebreid debat te voeren, want dat hebben we in het Bureau reeds gedaan. Het statuut werd er unaniem goedgekeurd.

(Applaus)

[225]

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

M. Michaël Verbauwheide (PTB*PVDA-GO!).- Étant donné que nous ne siégeons pas au Bureau, nous découvrons les textes aujourd'hui. Je me permets dès lors de donner l'avis du PTB sur ceux-ci. Si la proposition qui vise à modifier le statut des collaborateurs temporaires va, selon nous, dans le bon sens, j'ai quand même une critique fondamentale quant au statut des collaborateurs occasionnels.

En fait, le texte prévoit d'élargir le champ d'application des collaborateurs occasionnels à d'autres tâches que celles prévues actuellement. Pour nous, il ne s'agit pas d'une bonne chose. Vous savez qu'au Parlement de la Communauté française, des collaborateurs occasionnels travaillaient depuis des années, parfois quinze ans, à la rédaction du compte rendu. Du jour au lendemain, le parlement n'a plus fait appel à eux, mais comme ils n'avaient qu'un statut de collaborateurs occasionnels, ils n'ont eu droit à aucune indemnité. Ils se sont cependant battus pour tenter d'en obtenir.

Il s'agit là d'un statut précaire qu'il ne faut certainement pas élargir. C'est la raison pour laquelle nous ne soutiendrons pas le deuxième texte qui concerne le statut des collaborateurs occasionnels.

M. le président.- La discussion est close.

Discussion des articles

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

Article 1er

Pas d'observation ?

Adopté.

Articles 2 à 8 et Annexe I

Pas d'observation ?

Adoptés.

La discussion des articles est close.

Nous procéderons tout à l'heure au vote nominatif sur l'ensemble des modifications au statut des collaborateurs temporaires et occasionnels du Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale.

[227]

QUESTIONS ORALES

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

Toutes les questions orales inscrites à l'ordre du jour ayant reçu réponses écrites, elles sont dès lors retirées de l'ordre du jour.

[231]

SCRUTINS SECRETS

SCRUTINS SECRETS EN VUE DE LA PRÉSENTATION D'UNE LISTE DOUBLE DE CANDIDATS À CINQ MANDATS VACANTS DE MEMBRE DU COLLÈGE D'ENVIRONNEMENT

(Article 79 de l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement)

M. le président.- Ce point est reporté à la prochaine séance.

[237]

VOTES NOMINATIFS

M. le président.- L'ordre du jour appelle le vote nominatif sur les conclusions de la commission tendant au rejet de la proposition de résolution de Mme Anne-Charlotte d'Ursel, MM. Jacques Brotchi, Alain Destexhe et Mme Céline Delforge relative à la révision de plusieurs formules d'abonnements émis par la Société des transports intercommunaux de Bruxelles (STIB) (nos A-184/1 et 2 – 2014/2015) – (Application de l'article 87.4 du règlement).

Nous passons au vote sur les conclusions de la commission.

Ceux qui sont pour le rejet de la proposition de résolution votent oui puisque les conclusions de la commission en proposent le rejet.

Il est procédé au vote.

RÉSULTAT DU VOTE 1

81 membres sont présents.

47 répondent oui.

27 répondent non.

7 s'abstiennent.

En conséquence, le parlement adopte les conclusions de la commission tendant à rejeter la proposition de résolution.

[241]

M. le président.- L'ordre du jour appelle le vote nominatif sur les conclusions de la commission tendant au rejet de la proposition d'ordonnance de MM. Vincent De Wolf, Gaëtan Van Goidsenhoven et Mme Anne-Charlotte d'Ursel portant création du fonds "Jobs+" (nos A-98/1 et 2 – 2014/2015) – (Application de l'article 87.4 du règlement).

Nous passons au vote sur les conclusions de la commission.

Ceux qui sont pour le rejet de la proposition d'ordonnance votent oui puisque les conclusions de la commission en proposent le rejet.

Il est procédé au vote.

RÉSULTAT DU VOTE 2

81 membres sont présents.

52 répondent oui.

25 répondent non.

4 s'abstiennent.

En conséquence, le parlement adopte les conclusions de la commission tendant à rejeter la proposition d'ordonnance.

[243]

M. le président.- L'ordre du jour appelle le vote nominatif sur les amendements, les points du dispositif réservés et sur l'ensemble de la proposition de résolution relative à l'Accord économique et commercial global (CETA) entre l'Union européenne et le Canada et ses conséquences pour la Région de Bruxelles-Capitale (nos A-362/1 et 2 – 2015/2016).

Considérants (29 et 30 nouveaux)

M. le président.- L'ordre du jour appelle le vote nominatif sur l'amendement n° 3, déposé par Mme Mathilde El Bakri.

Il est procédé au vote.

RÉSULTAT DU VOTE 3

81 membres sont présents.

16 répondent oui.

65 répondent non.

En conséquence, l'amendement n° 3 est rejeté.

Point 1 du dispositif

M. le président.- L'ordre du jour appelle le vote nominatif sur l'amendement n° 4, déposé par Mme Mathilde El Bakri.

Mme Mathilde El Bakri (PTB*PVDA-GO!).- Je retire mon amendement.

Point 3 du dispositif

M. le président.- L'ordre du jour appelle le vote nominatif sur l'amendement n° 1, déposé par Mme Mathilde El Bakri.

Il est procédé au vote.

RÉSULTAT DU VOTE 4

81 membres sont présents.

16 répondent oui.

65 répondent non.

En conséquence, l'amendement n° 1 est rejeté.

M. le président.- L'ordre du jour appelle le vote nominatif sur l'amendement n° 5, déposé par Mme Zoé Genot et M. Bruno De Lille.

Il est procédé au vote.

RÉSULTAT DU VOTE 5

80 membres sont présents.

15 répondent oui.

64 répondent non.

1 s'abstient.

En conséquence, l'amendement n°5 est rejeté.

Les membres qui se sont abstenus sont invités à faire connaître les motifs de leur abstention.

[245]

La parole est à Mme Moureaux.

Mme Catherine Moureaux (PS).- Je m'abstiens au nom du groupe PS. Nous ne soutenons pas un amendement qui est un copié-collé du texte que j'ai moi-même déposé et défendu au Parlement francophone bruxellois (PFB) et qui reste la position du Parti socialiste sur la question.

Nous sommes fiers du texte que nous vous proposons aujourd'hui dans cette assemblée. Il marque clairement notre opposition à la ratification du CETA tel que proposé par la Commission européenne.

Contrairement aux textes adoptés au PFB, en Wallonie et à la Communauté française, il trouvera une majorité dans cette assemblée.

(Applaudissements sur les bancs du PS)

[249]

M. le président.- L'ordre du jour appelle le vote nominatif sur le point 3 du dispositif.

RÉSULTAT DU VOTE 6

81 membres sont présents.

39 répondent oui.

25 répondent non.

17 s'abstiennent.

En conséquence, le point 3 du dispositif est adopté.

Point 4 du dispositif

M. le président. - L'ordre du jour appelle le vote nominatif sur l'amendement n° 2, déposé par Mme Mathilde El Bakri.

Il est procédé au vote.

RÉSULTAT DU VOTE 7

81 membres sont présents.

16 répondent oui.

64 répondent non.

1 s'abstient.

En conséquence, l'amendement n° 2 est rejeté.

Les membres qui se sont abstenus sont invités à faire connaître les motifs de leur abstention.

[251]

La parole est à Mme Moureaux.

Mme Catherine Moureaux (PS).- La justification de mon abstention est la même que pour l'amendement n°5.

[253]

M. le président.- L'ordre du jour appelle le vote nominatif sur l'ensemble du projet de résolution.

Il est procédé au vote.

RÉSULTAT DU VOTE 8

81 membres sont présents.

39 répondent oui.

24 répondent non.

18 s'abstiennent.

En conséquence, le parlement adopte la proposition de résolution.

Les propositions de résolution :

- de Mme Mathilde El Bakri, MM. Michaël Verbauwheide, Youssef Handichi et Mme Claire Geraets relative au projet de traité de libre-échange entre l'Union européenne et le Canada, l'Accord économique et commercial global (AECG/CETA) (nos A-150/1 et 2 – 2014/2015) ;

- de Mme Zoé Genot et M. Bruno De Lille relative à l'accord économique et commercial global entre l'Union européenne et le Canada (CETA) (nos A-151/1 et 2 – 2014/2015),

deviennent donc sans objet.

Les membres qui se sont abstenus sont invités à faire connaître les motifs de leur abstention.

[255]

La parole est à M. Clerfayt.

M. Bernard Clerfayt (DÉFI).- Je souhaiterais justifier mon abstention.

Si je partage certaines critiques que l'on peut avoir sur ce texte et principalement sur le fait qu'on n'ait pas mis des balises avant la négociation, je regrette qu'il y ait dans tout ce débat sur le CETA et dans celui qui s'enflamme sur le TTIP, toute une série d'a priori anti-commerce, anti libre-échange qui ne me semblent pas appropriés ni de bon aloi.

(Applaudissements sur les bancs du MR et de DÉFI)

Ces a priori me semblent participer d'une mauvaise compréhension des effets bénéfiques que le développement du commerce bien balisé, bien intégré, bien compris peut avoir sur le sort des populations humaines.

Il est un peu trop facile de reprocher aux principes mêmes du commerce et du libre commerce une série de problèmes qui relèvent, eux, des politiques nationales des pays qui participent au commerce, notamment la protection de l'environnement, la protection des droits sociaux et la protection des droits humains, qui sont des politiques nationales propres.

[259]

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

Mme Zoé Genot (Ecolo).- Je désire apporter des précisions quant à l'abstention des écologistes. Nous avons, au niveau du parlement francophone bruxellois, accepté de retirer notre texte pour permettre une unanimité franche autour d'un texte qui allait suffisamment loin. En effet, ce texte disait clairement que nous ne voulions pas accorder les pleins pouvoirs au gouvernement fédéral pour la signature du CETA entre l'Union européenne et le Canada.

Cet amendement, comme Mme Moureaux l'a souligné, reprenait exactement le texte sur lequel nous nous étions mis d'accord. Étant donné que celui-ci n'a pas pu trouver de majorité, nous estimons que le texte soumis au vote est trop faible.

Nous connaissons très bien le principe de toutes ces négociations : c'est le principe de l'entonnoir. Le fait de dire "à l'issue de toutes les négociations, s'il n'y a eu aucune avancée, alors on votera contre lorsque cela arrivera dans notre parlement", c'est trop faible, car cela ne permet pas d'établir un rapport de force suffisant pour obtenir une meilleure négociation et des textes qui n'hypothèquent pas tous les domaines pour lesquels nous nous inquiétons à la lecture de ce texte, tout comme vous.

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

[265]

M. le président.- La parole est à Mme El Bakri.

Mme Mathilde El Bakri (PTB*PVDA-GO!).- J'ai expliqué ce matin, à l'occasion du débat sur le CETA, que nous étions disposés à soutenir le texte si les amendements déposés par le PTB étaient acceptés.

Pour nous, l'amendement le plus important consiste à noter clairement dans le texte la question de la délégation des pouvoirs au gouvernement fédéral pour la signature du CETA.

Bien que le texte actuel ait le mérite d'ouvrir le débat et de prendre position, ainsi que je l'ai souligné ce matin, il reste malheureusement trop flou et laisse finalement la porte ouverte à de nombreuses possibilités. Trop de points restent à l'appréciation exclusive de chacun.

Le PTB regrette que des partis, ayant pourtant déposé un texte allant plus loin au niveau de la Cocof et du parlement wallon, n'aient pas été à même de respecter leur ligne de conduite.

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

[271]

M. le président.- L'ordre du jour appelle le vote nominatif sur l'ensemble du projet d'ordonnance modifiant l'ordonnance du 22 novembre 1990 relative à l'organisation des transports en commun dans la Région de Bruxelles-Capitale (nos A-351/1 et 2 – 2015/2016).

Il est procédé au vote.

RÉSULTAT DU VOTE 9

81 membres sont présents.

64 répondent oui.

16 répondent non.

1 s'abstient.

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

[273]

M. le président.- L'ordre du jour appelle le vote nominatif sur les amendements, les articles réservés et sur l'ensemble du projet d'ordonnance portant modification de l'ordonnance du 22 janvier 2009 portant organisation de la politique du stationnement et création de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale et de l'ordonnance du 3 avril 2014 relative aux règlements complémentaires sur la circulation routière et sur la pose et le coût de la signalisation routière (nos A-352/1 et 2 – 2015/2016).

Article 3

M. le président.- L'ordre du jour appelle le vote nominatif sur l'amendement n° 1, déposé par M. Vincent De Wolf et Mme Anne-Charlotte d'Ursel.

Il est procédé au vote.

RÉSULTAT DU VOTE 10

81 membres sont présents.

14 répondent oui.

67 répondent non.

En conséquence, l'amendement n° 1 est rejeté.

M. le président.- L'ordre du jour appelle le vote nominatif sur l'article 3.

Il est procédé au vote.

RÉSULTAT DU VOTE 11

81 membres sont présents.

46 répondent oui.

23 répondent non.

12 s'abstiennent.

En conséquence, l'article 3 est adopté.

Article 3/I (nouveau)

M. le président.- L'ordre du jour appelle le vote nominatif sur l'amendement n° 2, déposé par M. Vincent De Wolf et Mme Anne-Charlotte d'Ursel.

Il est procédé au vote.

RÉSULTAT DU VOTE 12

81 membres sont présents.

14 répondent oui.

67 répondent non.

En conséquence, l'amendement n° 2 est rejeté.

Article 11

M. le président.- L'ordre du jour appelle le vote nominatif sur l'amendement n° 3, déposé par M. Vincent De Wolf et Mme Anne-Charlotte d'Ursel.

Il est procédé au vote.

RÉSULTAT DU VOTE 13

81 membres sont présents.

14 répondent oui.

62 répondent non.

5 s'abstiennent.

En conséquence, l'amendement n° 3 est rejeté.

M. le président.- L'ordre du jour appelle le vote nominatif sur l'amendement n° 4, déposé par M. Vincent De Wolf et Mme Anne-Charlotte d'Ursel.

Il est procédé au vote.

RÉSULTAT DU VOTE 14

81 membres sont présents.

14 répondent oui.

62 répondent non.

5 s'abstiennent.

En conséquence, l'amendement n° 4 est rejeté.

M. le président.- L'ordre du jour appelle le vote nominatif sur l'article 11.

Il est procédé au vote.

RÉSULTAT DU VOTE 15

81 membres sont présents.

46 répondent oui.

23 répondent non.

12 s'abstiennent.

En conséquence, l'article 11 est adopté.

Article 18

M. le président.- L'ordre du jour appelle le vote nominatif sur l'amendement n° 5, déposé par MM. Ridouane Chahid, Marc Loewenstein, Mmes Julie de Grootte et Els Ampe, MM. Jef Van Damme et Paul Delva.

Il est procédé au vote.

RÉSULTAT DU VOTE 16

81 membres sont présents.

47 répondent oui.

34 répondent non.

En conséquence, l'amendement n° 5 est adopté.

M. le président.- L'ordre du jour appelle le vote nominatif sur l'article 18 ainsi modifié.

Il est procédé au vote.

RÉSULTAT DU VOTE 17

81 membres sont présents.

47 répondent oui.

22 répondent non.

12 s'abstiennent.

En conséquence, l'article 18 est adopté.

M. le président.- L'ordre du jour appelle le vote nominatif sur l'ensemble du projet d'ordonnance.

Il est procédé au vote.

RÉSULTAT DU VOTE 18

81 membres sont présents.

44 répondent oui.

22 répondent non.

15 s'abstiennent.

Les membres qui se sont abstenus sont invités à faire connaître les motifs de leur abstention.

[275]

La parole est à M. Ghysse.

M. Marc-Jean Ghysse (PS).- Je tenais à justifier mon abstention. Nous avons bien sûr entendu les explications données au sujet de ce projet d'ordonnance. Nous sommes tous convaincus qu'il faut arriver à une harmonisation, mais je crois malgré tout qu'un équilibre doit encore être trouvé dans certaines matières, que ce soit en termes de dérogations ou de détermination des mailles et des secteurs.

Par cette abstention, je tiens donc à marquer un message très clair quant à l'intérêt que nous portons à ce dossier ainsi qu'au suivi que nous en faisons : nous demeurerons attentifs à ce que nous présentera le ministre dans ses arrêtés d'application.

M. le président.- La parole est à Mme de Groot.

Mme Julie de Groot (cdH).- Au nom de mon groupe, je voudrais aussi justifier mon abstention. Certes, nous avons affaire à une avancée en la matière, mais il y a encore des points à régler.

Le ministre s'est engagé à faire quelque chose d'important. Nous marquons notre pleine confiance, même s'il ne s'agit pas d'un blanc-seing...

(Rumeurs)

Lors du débat en commission, le ministre s'est engagé par rapport aux arrêtés, notamment sur les questions des zones, des cartes de dérogation ou encore des secteurs.

[281]

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

M. Bernard Clerfayt (DéFI).- Comme mes deux collègues, je me suis abstenu et je souhaite motiver mon abstention.

Nous sommes désireux d'une harmonisation de la gestion du stationnement sur le territoire de la Région bruxelloise afin de mieux intégrer les règles de stationnement et faciliter la vie des citoyens usagers de l'espace public et de tous ceux qui viennent en voiture dans la Région. Mais nous souhaitons aussi qu'il y ait une meilleure collaboration entre les niveaux régionaux et communaux, ce dernier ayant déjà développé une bonne expertise dans la gestion du stationnement en beaucoup d'endroits de la ville.

C'est donc une abstention de vigilance, comme d'autres l'ont dit, afin de veiller à ce que les points que nous avons abordés - les cadres et dérogations, la tarification, la sectorisation, la définition des mailles, etc. - bénéficient d'une saine et bonne coopération entre la Région et les communes.

M. le président.- D'autres justifications ? Si j'étais encore ministre, je recevrais cela comme un message clair porté par des membres de plusieurs groupes de la majorité.

M. Vincent De Wolf (MR).- Il aurait été plus judicieux de remettre ce point afin de pouvoir le traiter convenablement, car se contorsionner comme des vers de terre à la première pluie ne vous donne pas fière allure !

M. le président.- Notre connaissance de la vie parlementaire me permet d'avancer que ce genre de travail s'accomplit en amont, c'est-à-dire en commission.

[289]

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

M. le président.- L'ordre du jour appelle le vote nominatif sur l'ensemble de la proposition de résolution relative à l'accessibilité des infrastructures et des équipements de la STIB aux personnes en situation de handicap (no A-371/1 – 2015/2016).

Il est procédé au vote.

RÉSULTAT DU VOTE 19

80 membres sont présents.

79 répondent oui.

1 s'abstient.

En conséquence, le parlement adopte la proposition de résolution.

(Applaudissements sur tous les bancs)

[293]

M. le président.- L'ordre du jour appelle le vote nominatif sur l'ensemble de la proposition de résolution relative aux coordinations interrégionales en matière de prévention des inondations et de qualité des eaux dans la vallée de la Senne (nos A-68/1 et 2 – 2014/2015).

Il est procédé au vote.

RÉSULTAT DU VOTE 20

80 membres sont présents.

76 répondent oui.

4 s'abstiennent.

En conséquence, le parlement adopte la proposition de résolution.

(Applaudissements sur tous les bancs)

[297]

M. le président.- L'ordre du jour appelle le vote nominatif sur la modification du statut des collaborateurs temporaires et occasionnels du Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale visant à en limiter l'application aux collaborateurs temporaires, à revoir le dispositif de bonification en fonction de l'expérience professionnelle et à modifier la procédure de révision du statut.

Il est procédé au vote.

RÉSULTAT DU VOTE 21

79 membres sont présents.

79 répondent oui.

La modification du statut des collaborateurs temporaires et occasionnels du Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale visant à en limiter l'application aux collaborateurs temporaires, à revoir le dispositif de bonification en fonction de l'expérience professionnelle et à modifier la procédure de révision du statut est adoptée.

M. le président.- L'ordre du jour appelle le vote nominatif en vue de l'adoption du statut des collaborateurs occasionnels du Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale.

Il est procédé au vote.

RÉSULTAT DU VOTE 22

79 membres sont présents.

75 répondent oui.

4 répondent non.

Le statut des collaborateurs occasionnels du Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale est adopté.

[299]

M. le président.- La séance plénière du parlement de la Région de Bruxelles-Capitale est close.

Prochaine séance plénière sur convocation du président.

- La séance est levée à 19h02.