

[101]

PARLEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

Compte rendu intégral

Séance plénière du

VENDREDI 30 MARS 2018

Présidence : M. Charles Picqué, président.

- La séance est ouverte à 9h39.

M. le président.- Je déclare ouverte la séance plénière du Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale du vendredi 30 mars 2018.

[105]

EXCUSÉS

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

- Mme Corinne De Permentier ;

- M. Bea Diallo ;

- M. Marc-Jean Ghysse ;

- M. Eric Bott ;

- M. Michel Colson ;

- M. Jamal Ikazban.

[107]

MODIFICATION DE L'ORDRE DU JOUR

M. le président.- En raison de contraintes liées à l'agenda du ministre Gosuin, je vous propose une modification de l'ordre du jour visant à faire débiter les travaux par la discussion du projet d'ordonnance relative aux chantiers en voirie (nos A-631/1 et 2 – 2017/2018) et de la proposition d'ordonnance de Mmes Marion Lemesre, Viviane Teitelbaum, Dominique Dufourny, M. Jacques Brotchi et Mme Jacqueline Rousseaux visant à soutenir les entreprises face aux nuisances engendrées par les travaux sur la voie publique (nos A-446/1 et 2 – 2016/2017).

Pas d'observation ?

Il en sera ainsi.

[109]

COMMUNICATIONS FAITES AU PARLEMENT

COUR CONSTITUTIONNELLE

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

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

DÉLIBÉRATIONS BUDGÉTAIRES

M. le président.- Divers arrêtés ont été transmis au parlement par le gouvernement.

Ils figureront en annexe du compte rendu intégral de cette séance.

M. le président.- En application de l'article 88 de l'ordonnance organique du 23 février 2006 portant les dispositions applicables au budget, à la comptabilité et au contrôle, le Service public régional de Bruxelles nous transmet diverses décisions.

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

BRUGEL

OBSERVATOIRE DES PRIX DE L'ÉLECTRICITÉ ET DU GAZ EN RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

Rapport 4ème trimestre 2017

M. le président.- Par lettre du 9 mars 2018, Brugel transmet le rapport "Observatoire des prix de l'électricité et du gaz en Région de Bruxelles-Capitale" pour le 4ème trimestre 2017.

- Renvoi à la Commission de l'environnement et de l'énergie.

POINTS IMPORTANTS ET RECOMMANDATIONS DU BANSPA (BRUSSELSE ADVIESRAAD VAN NEDERLANDSTALIGE SOCIALE PARTNERS)

M. le président.- Par lettre du 13 mars 2018, le président du Banspa (Brusselse Adviesraad van Nederlandstalige sociale partners) transmet un certain nombre de points importants et de recommandations en vue d'une révision de l'accord de coopération du 15 juillet 2011 entre la Région de Bruxelles-Capitale, la Région flamande et la Communauté flamande concernant la collaboration en matière de politique du marché de l'emploi, de formation et de promotion de la mobilité des demandeurs d'emploi.

- Renvoi à la Commission des affaires économiques et de l'emploi.

[111]

PROJET DE MODIFICATION PARTIELLE DU PLAN RÉGIONAL D'AFFECTATION DU SOL (PRAS) RELATIVE À LA LIAISON DE TRANSPORT EN COMMUN SOUTERRAINE NORD-SUD

M. le président.- Par lettre du 26 mars 2018, le ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale nous communique copie de l'avis de la Commission régionale de développement concernant le projet de modification partielle du Plan régional d'affectation du sol (PRAS) relative à la liaison de transport en commun souterraine Nord-Sud, conformément à l'article 25, § 4, du Code bruxellois de l'aménagement du territoire (Cobat).

- Renvoi à la Commission du développement territorial.

PROJETS D'ORDONNANCE

Dépôt

M. le président.- En date du 22 mars 2018, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a déposé les projets d'ordonnance suivants :

1. projet d'ordonnance portant assentiment à l'Accord de coopération en matière de partenariat et de développement entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et la République islamique d'Afghanistan, d'autre part, fait à Munich le 18 février 2017 (n° A-661/1 - 2017/2018) ;

2. projet d'ordonnance portant assentiment à l'Accord de partenariat stratégique entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et le Canada, d'autre part, fait à Bruxelles le 30 octobre 2016 (n° A-662/1 - 2017/2018).

- Renvoi à la Commission des finances et des affaires générales.

M. le président.- En date du 23 mars 2018, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a déposé le projet d'ordonnance modifiant l'ordonnance du 19 juillet 2001 relative à l'organisation du marché de l'électricité en Région de Bruxelles-Capitale, l'ordonnance du 1er avril 2004 relative à l'organisation du marché du gaz en Région de Bruxelles-Capitale, concernant des redevances de voiries en matière de gaz et d'électricité et portant modification de l'ordonnance du 19 juillet 2001 relative à l'organisation du marché de l'électricité en Région de Bruxelles-Capitale et l'ordonnance du 12 décembre 1991 créant des fonds budgétaires (n° A-664/1 - 2017/2018).

- Renvoi à la Commission de l'environnement et de l'énergie.

M. le président.- En date du 26 mars 2018, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a déposé le projet d'ordonnance portant diverses modifications procédurales en matière d'emploi et d'économie (n° A-665/1 - 2017/2018).

- Renvoi à la Commission des affaires économiques et de l'emploi.

M. le président.- En date du 28 mars 2018, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a déposé les projets d'ordonnance suivants :

1. projet d'ordonnance portant assentiment à l'amendement au Protocole de la Convention du 13 novembre 1979 sur la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance relatif aux métaux lourds, fait le 13 décembre 2012 à Genève (n° A-667/1 - 2017/2018) ;

2. projet d'ordonnance portant assentiment à l'amendement au Protocole à la Convention du 13 novembre 1979 sur la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance, relatif aux polluants organiques persistants, fait le 18 décembre 2009 à Genève (n° A-668/1 - 2017/2018).

- Renvoi à la Commission de l'environnement et de l'énergie.

PRISES EN CONSIDÉRATION

M. le président.- L'ordre du jour appelle la prise en considération de la proposition de résolution de MM. Arnaud Pinxteren et Arnaud Verstraete visant à étudier la réalisation d'une Cité internationale des sports intégrant un stade international multifonctionnel (n° A-511/1 – 2016/2017).

Pas d'observation ?

- Renvoi à la Commission du développement territorial.

M. le président.- L'ordre du jour appelle la prise en considération de la proposition d'ordonnance de MM. Ridouane Chahid, Fabian Maingain et Mme Julie de Groote visant à modifier l'ordonnance du 3 décembre 1992 relative à l'exploitation et au développement du canal, du port, de l'avant-port et de leurs dépendances dans la Région de Bruxelles-Capitale afin d'assurer la représentation des interlocuteurs sociaux au sein du conseil d'administration de la Société régionale du Port de Bruxelles (n° A-628/1 – 2017/2018).

Pas d'observation ?

- Renvoi à la Commission du développement territorial.

M. le président.- L'ordre du jour appelle la prise en considération de la proposition d'ordonnance de MM. Emmanuel De Bock, Julien Uyttendaele, Benoît Cerexhe, Stefan Cornelis, Jef Van Damme et Paul Delva modifiant l'ordonnance du 23 novembre 2017 effectuant les adaptations législatives en vue de la reprise du service du précompte immobilier par la Région de Bruxelles-Capitale, en vue d'indexer la prime au bénéficiaire des personnes titulaires d'un droit réel situé en Région de Bruxelles-Capitale, dans lequel elles et leur ménage sont domiciliés (n° A-637/1 – 2017/2018).

Pas d'observation ?

- Renvoi à la Commission des finances et des affaires générales.

[117]

PROJET D'ORDONNANCE ET PROPOSITION D'ORDONNANCE

PROJET D'ORDONNANCE RELATIVE AUX CHANTIERS EN VOIRIE (NOS A-631/1 ET 2 – 2017/2018)

PROPOSITION D'ORDONNANCE DE MMES MARION LEMESRE, VIVIANE TEITELBAUM, DOMINIQUE DUFOURNY, M. JACQUES BROTCHI ET MME JACQUELINE ROUSSEAU VISANT À SOUTENIR LES ENTREPRISES FACE AUX NUISANCES ENGENDRÉES PAR LES TRAVAUX SUR LA VOIE PUBLIQUE (NOS A-446/1 ET 2 – 2016/2017)

Discussion générale conjointe

M. le président.- Le ministre Pascal Smet représentera le ministre Didier Gosuin.

La discussion générale conjointe est ouverte.

[121]

La parole est à Mme Jamouille, rapporteuse.

Mme Véronique Jamouille, rapporteuse.- Le rapport concerne à la fois le projet et la proposition d'ordonnance. Les 12 et 19 mars, la Commission de l'infrastructure a examiné le projet d'ordonnance relatif aux chantiers en voirie publique ainsi que la proposition d'ordonnance visant à soutenir les entreprises face aux nuisances engendrées par les travaux sur la voirie publique.

La réunion du 12 mars a débuté par l'exposé du ministre de l'Économie sur le projet d'ordonnance. Le projet présenté par le gouvernement a pour but de replacer les entreprises et les commerces au cœur de la gestion des chantiers. La philosophie du texte consiste à mieux coordonner les chantiers afin de les concentrer, de les synchroniser et de réduire les délais en vue d'éviter de rouvrir les voiries tous les deux ans, à améliorer significativement l'information donnée aux commerçants, aux entreprises et à leurs clients, à mieux préparer la gestion des chantiers dans les quartiers commerçants et à créer les bases légales permettant de mettre en œuvre les indemnités et les aides destinées aux commerçants.

[125]

En ce qui concerne spécifiquement les indemnités aux commerçants, le ministre Gosuin a rappelé que celles-ci étaient jusqu'à présent inadaptées et peu utilisées. Aussi, la désuète aide à la fermeture héritée du niveau fédéral sera-t-elle remplacée par des indemnités plus généreuses d'aide au maintien de l'activité. Elles seront simples, forfaitaires et attribuées de manière quasi automatique.

Cependant, étant donné qu'il est budgétairement impossible pour la Région d'indemniser tout le monde, seuls les petits commerces selon la définition européenne - c'est-à-dire ceux qui ont moins de dix équivalents temps plein (ETP) et dont l'accessibilité est sérieusement affectée par l'exécution d'un chantier -, bénéficieront d'une indemnisation.

Le ministre a également évoqué l'inutilisée aide au crédit de trésorerie, qui existait dans l'ordonnance d'expansion économique et qui laissera place à une toute nouvelle ligne régionale de crédit de trésorerie, associée à la garantie régionale du Fonds bruxellois de garantie, avec des taux avantageux.

Une toute nouvelle aide sera également développée afin de promouvoir les investissements dans les rénovations de devantures commerciales, et ce dans le cadre de la nouvelle ordonnance d'expansion économique.

Enfin - et pour le ministre Gosuin, c'est peut-être le plus important -, les préoccupations des entrepreneurs et des commerçants seront à terme pleinement intégrées aux autorisations de chantiers délivrées par la Commission de coordination des chantiers. Le ministre y sera particulièrement attentif.

Concernant le budget, le ministre a précisé que, vu les complexités entraînées par l'avis du Conseil d'État, le gouvernement a renoncé à faire contribuer les maîtres d'ouvrages. Le financement sera dès lors pris en charge, à parts égales, sur le budget de la mobilité et des travaux publics et sur celui de l'économie. L'intention du gouvernement est de créer une aide minimale, valable pour toute la Région. Si les maîtres d'ouvrages ou les pouvoirs locaux veulent la compléter, il y va de leur responsabilité dans des matières qui sont finalement partagées.

Pour ce qui est de la mise en œuvre, l'ordonnance sera appliquée, sur ce volet économique, par un arrêté qui sera présenté au gouvernement dans les prochaines semaines. Les montants proposés dans le cadre de cet arrêté seront les suivants : 2.000 euros pour les commerces de moins de deux ETP ; 2.350 euros pour ceux qui occupent entre deux à quatre ETP et jusqu'à 2.700 euros pour les commerces qui occupent entre cinq et neuf ETP.

[127]

Mme Lemesre a ensuite pris la parole en tant que première coauteure de la proposition d'ordonnance visant à soutenir les entreprises face aux nuisances engendrées par les travaux sur la voie publique. La

députée a rappelé le contexte dans lequel avait été élaboré ce texte déposé en 2016 : il s'agissait d'une volonté d'aller plus loin que l'initiative fédérale désormais régionalisée et d'en corriger les lacunes. L'objectif était de protéger au mieux les commerçants victimes des nuisances liées aux travaux publics en promouvant une meilleure information des citoyens et commerçants en amont du chantier, en permettant la réduction des problèmes de livraison ou encore en proposant un habillage esthétique temporaire des palissades liées aux travaux.

Il avait également semblé pertinent, pour le groupe MR, de faire en sorte que cette proposition ne requière pas la fermeture de l'établissement et repose sur une intervention graduée qui prenne en compte les critères de surface et d'envergure du chantier, les différents types de nuisances que peuvent connaître les commerçants et la réalité du terrain.

Au regard du travail développé en parallèle par le gouvernement, Mme Lemesre s'est dite déçue et a exprimé son désarroi face au projet d'ordonnance, un travail qu'elle a jugé bâclé. Elle s'est dite inquiète face aux inégalités de traitement qu'il pouvait susciter. La méthode choisie, les critères retenus, les définitions posées et les conditions exigées ont été jugés problématiques pour son groupe.

[129]

Mme Lemesre a conclu en précisant que son groupe voterait contre le projet d'ordonnance du gouvernement si celui-ci n'était pas sérieusement retravaillé et amendé. Lors de la discussion générale conjointe qui a suivi et qui concernait donc le volet économique, M. Bruno De Lille a estimé que le texte du gouvernement allait dans le bon sens. Mme Delforge, pour Ecolo, s'est également réjouie du projet d'ordonnance qui va à la rencontre des aspirations des commerçants - demandeurs depuis longtemps d'une modification du système - et qui met fin à un régime absurde où le commerçant devait fermer pour prétendre à une indemnisation. Cependant elle a souhaité que certains éléments soient davantage précisés dans le texte et son groupe politique a donc déposé certains amendements.

La députée a également fait remarquer que les dédommagements promis aux commerçants seront inscrits au compte de leurs résultats et seront donc taxés à due concurrence par le niveau fédéral. On voit donc poindre un transfert de moyens entre ce dernier et la Région via l'imposition des commerçants. Sur ce point, le ministre Gosuin a précisé qu'il avait été convenu que le gouvernement bruxellois enverrait un mémorandum au gouvernement fédéral, reprenant en grande partie les aides régionales à défiscaliser.

M. Loewenstein a salué le travail du gouvernement en la matière et si, sur le fond, la proposition du MR rejoint les objectifs du projet d'ordonnance, elle lui est apparue peu lisible. Rien n'y est tranché et la proposition accorde des habilitations très fortes, soit au gouvernement, soit à une "commission d'avis et de bonne gouvernance" mêlant pouvoirs publics, employeurs et classes moyennes. En d'autres termes, il s'agit pour lui d'un "broi". Le groupe DÉFI ne soutiendra donc pas la proposition jointe du MR mais bien le projet du gouvernement qui incarne l'État de droit en établissant des critères clairs et précis, ainsi qu'une prévisibilité pour les bénéficiaires là où le texte du MR a pour conséquence de créer un marchandage permanent et une approche au cas par cas.

[131]

M. Koyuncu et M. Kompany ont exprimé la même satisfaction que leurs collègues précédents.

Mme Rousseaux a regretté quant à elle que le gouvernement ait oublié les professions libérales et intellectuelles prestataires de services comme les cabinets médicaux ou paramédicaux, ou les pharmacies, qui ne sont pas stricto sensu des commerçants. C'est pour cette raison que le groupe MR déposera des amendements à ce sujet.

Sur ce point, en réponse à Mme Rousseaux, le ministre Gosuin a rappelé que les organisations professionnelles étaient entièrement satisfaites du projet et que les pharmacies étaient bien reprises dans le champ d'application de l'ordonnance puisqu'elles sont considérées comme des commerces. Pour le reste, contrairement au commerçant qui a besoin d'attirer le chaland qui passe, les clients se rendent chez le médecin ou chez l'avocat même s'il est difficile d'y accéder.

Lors de la réunion de la Commission de l'infrastructure qui s'est tenue la semaine suivante, le ministre Pascal Smet a présenté le projet d'ordonnance, cette fois dans sa globalité. Il a rappelé que c'était l'ordonnance du 3 juillet 2008 relative aux chantiers en voirie qui encadrerait depuis bientôt dix ans la matière qui nous occupe aujourd'hui.

Si ce cadre légal, et sa concrétisation informatique Osiris, est le système le plus abouti en la matière en Belgique, il est perfectible et mériterait d'être simplifié pour le rendre plus aisément compréhensible. Raison pour laquelle, plutôt qu'une modification de l'ordonnance, une nouvelle ordonnance est soumise aujourd'hui au parlement.

Le ministre a rappelé les objectifs poursuivis : réduire les désagréments dus aux chantiers, soit raccourcir les chantiers et en diminuer les impacts ; encadrer et contrôler correctement l'aménagement du chantier ; anticiper et coordonner les nombreuses interventions pour éviter les réouvertures de la voirie ; enfin tenir compte de la sécurité, la fluidité du trafic et l'accessibilité des usagers.

[133]

Ensuite, il a synthétisé en cinq thématiques les grands changements que ce nouveau texte entendait apporter au régime mis en place en 2008.

La première thématique est celle du plus long terme ou "hypercoordination". Actuellement, les impétrants dits institutionnels doivent programmer leurs chantiers avec deux ans d'avance. Il sera désormais exigé d'eux qu'ils annoncent leurs projets avec cinq ans d'avance et que leur programmation soit mise à jour chaque année, avec leurs objectifs prioritaires. Sur la base des informations collectées dans le cadre de cette planification, le gouvernement pourra décider, à la suite d'une proposition de la Commission de coordination des chantiers, d'arrêter une zone d'hypercoordination.

La deuxième thématique vise à une meilleure définition du champ d'application et à un rôle accru de la Commission de coordination des chantiers.

La troisième thématique concerne la révision des procédures de coordination et d'autorisation dans le sens d'une simplification, ainsi que le rôle accru dévolu à Osiris.

La quatrième thématique est celle des horaires des chantiers qui seront soumis à des règles plus strictes, l'objectif étant de limiter autant que possible les atteintes desdits chantiers à la viabilité de la voirie.

La cinquième thématique vise le renforcement des obligations d'information à charge des impétrants.

Concernant l'indemnisation des commerçants, le ministre s'est référé à la discussion qui s'était tenue la semaine précédente.

S'agissant enfin de la mise en œuvre de ce texte, le ministre Smet a rappelé que le projet d'ordonnance avait été préparé en étroite concertation avec des acteurs tels que les communes, les impétrants et les zones de police. La présente ordonnance fait par ailleurs partie intégrante d'un plan d'action plus vaste qui est en cours de mise en œuvre et qui se poursuivra dans les années à venir. Le ministre a insisté sur le nécessaire développement d'Osiris.

[135]

Lors de la discussion générale conjointe qui a suivi sur l'ensemble du texte, M. Draps s'est réjoui du large consensus autour de la nécessité de mieux réglementer les chantiers en voirie. Cependant, il a regretté que le projet renvoie systématiquement à des arrêtés d'application qui ne permettent pas d'entrevoir les modalités prévues. Il s'est également plaint que les jours ouvrables n'englobent pas les samedis. Un autre point qui a appelé des réserves du groupe MR, ce sont les sanctions qui sont quasiment inexistantes.

Mme Delforge s'est associée à la remarque de son collègue Willem Draps sur le fait que beaucoup de points sont renvoyés à des arrêtés d'exécution. Il y a donc pour Ecolo beaucoup d'éléments qui échappent au contrôle parlementaire.

M. De Lille a estimé, quant à lui, qu'on laissait beaucoup trop de marge aux entrepreneurs pour planifier leurs chantiers.

Pour ma part et au nom du groupe socialiste, je me suis réjoui du dépôt de ce projet d'ordonnance qui devra concourir à limiter sensiblement l'incidence des chantiers sur les fonctions de l'espace public en ville. J'ai insisté sur l'importance de l'information aux riverains et aux usagers de la voirie, tout comme sur le besoin de contrôle accru de l'aménagement et de la finalisation des chantiers.

M. Delva a plaidé pour que l'on organise des tests de mobilité pour les piétons et les cyclistes. Bien souvent, selon lui, on imagine des solutions pour les automobilistes mais pas assez souvent pour les piétons et les cyclistes.

M. du Bus de Warnaffe a remercié le ministre pour le dépôt de cette ordonnance, qui répond à un véritable état d'urgence. Il y va, pour lui, de l'image de notre ville. Les pouvoirs publics sont ici face à une obligation de résultat.

Mme Dejonghe a précisé que son groupe accorderait une grande attention à Osiris qui doit encore être améliorée.

Lors de la discussion des articles, plusieurs amendements déposés par Ecolo, Groen, DéFI, le PS, le cdH ou par la majorité ont été adoptés. Ils concernaient essentiellement une meilleure information envers le public, la présence de policiers souhaitée aux endroits sensibles où se déroulent les grands chantiers, la garantie de la publicité des réunions de la Commission de coordination des chantiers, la formalisation du principe STOP - qui donne la priorité aux utilisateurs actifs, ensuite aux transports en commun et enfin, au transport individuel -, l'obligation pour le gouvernement de déterminer les modalités d'information incombant à l'impétrant, le renouvellement plus fréquent de représentants communaux au sein de la Commission de coordination des chantiers, la communication aux riverains et usagers de la voirie du calendrier prévisionnel des différentes modifications touchant la viabilité de la voirie et l'indication aux usagers des modalités pour communiquer leurs plaintes, suggestions et remarques.

[137]

Je vous renvoie au rapport écrit pour le détail de la discussion des articles et des amendements. Je voudrais juste souligner que la commission a travaillé sérieusement et avec une forme de consensus de tous les groupes pour faire un bon travail, dans l'intérêt de notre population. C'est tout à l'honneur de notre parlement.

L'ensemble du projet d'ordonnance relative aux chantiers en voirie publique a été adopté, moyennant tous ces amendements, par onze voix pour et trois abstentions.

En conséquent, la proposition d'ordonnance visant à soutenir les entreprises face aux nuisances engendrées par les travaux sur la voirie publique déposée par le groupe MR est devenue sans objet.

Je vous remercie, ainsi que les services, pour le beau travail effectué qu'ils ont effectué en rédigeant ce rapport.

(Applaudissements)

[141]

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

M. Willem Draps (MR).- Je parlerai non seulement au nom du groupe MR, mais également au nom de la première déposante de la proposition d'ordonnance visant à indemniser les commerçants victimes de grands chantiers, Mme Lemesre, qui ne peut nous rejoindre en ce début de matinée.

Comme il l'a fait en commission, le groupe MR s'abstiendra sur ce projet d'ordonnance relatif aux chantiers en voirie publique. Il a d'ailleurs proposé de modifier l'intitulé même du projet pour spécifier sa portée exacte. Certes, ses intentions sont louables et tout cela s'inscrit dans le prolongement des efforts déjà fournis au sein de ce parlement. D'abord, en 1998, à l'initiative du regretté Eric André. Ensuite, en 2008.

Face à une situation qui est loin de s'être améliorée - nous en sommes les témoins au quotidien -, la présente initiative est évidemment louable dans ses intentions, mais nous pensons que la manière dont le texte rencontre l'objectif que nous partageons n'est pas nécessairement adéquate en tous points.

[143]

Nous pensons qu'il aurait fallu aller nettement plus loin et procéder de façon beaucoup plus volontariste afin de réduire la durée et les délais d'exécution du chantier. Selon nous, de nombreux chantiers sont menés avec une intensité insuffisante. Chacun de nous est témoin oculaire, au quotidien, de chantiers confortablement installés sur des zones importantes limitées par des palissades. On peut y voir, entre 8 et 16h, quelques ouvriers en activité. Pourtant, en comparant la situation avec celle dans différentes parties du monde, force est de constater qu'il existe d'autres méthodes de travail beaucoup plus efficaces, rapides et encadrées. À Bruxelles, les chantiers tirent souvent en longueur avec des conséquences assez importantes pour l'accessibilité et la mobilité. Nous aurions donc aimé concevoir les choses différemment sur le plan de l'encadrement, du respect des délais, de l'information, de la signalisation et du phasage.

Compte tenu de cette situation que chacun déplore, nous mettons en place, avec ce projet, un système complexe de coordination et d'autorisation des chantiers. Une commission existait déjà dans ce domaine, mais ses pouvoirs ont été considérablement renforcés. Évoquons également deux sous-commissions, des zones d'hypercoordination impliquant non seulement des publications au Moniteur belge, mais aussi de multiples délais qui, additionnés les uns aux autres, finissent par atteindre près d'un an. On le voit, ce projet a mis en place une véritable usine à gaz dont nous ne percevons encore que très mal les contours. En effet, de nombreux aspects doivent encore être réglés par arrêté.

[145]

Nous déplorons également que ce projet contienne en définitive très peu de sanctions en cas de non-respect des dispositions. Cela nous amène à douter globalement d'une réelle amélioration par rapport à la situation intolérable à laquelle nous assistons quotidiennement.

J'en viens à un aspect auquel mon groupe a été particulièrement sensible. En effet, sur proposition de Mme Lemesre, première déposante, notre groupe a pris l'initiative, plus d'un an avant le dépôt du projet porté par le gouvernement, d'une proposition d'ordonnance visant à soutenir les entreprises face aux nuisances engendrées par les travaux en voiries publiques.

Nous ne doutons pas de la pertinence de l'immense majorité des 120.000 chantiers qui sont menés chaque année un peu partout sur le territoire régional bruxellois. Cependant, nous sommes peut-être plus sensibles que d'autres à la situation des commerçants et des PME qui souffrent, jusqu'à l'asphyxie, d'une accessibilité réduite ou d'une mobilité entravée dans leur voisinage.

Alors que la classe moyenne continue à désertier la Région à cause du manque de sécurité, de propreté et de mobilité dans nos rues, nous étions très attentifs aux revendications de PME déjà fragilisées. Elles espéraient la mise en place d'un système d'indemnisations lorsqu'il est très difficile, voire impossible, pour leurs clients de les atteindre.

[147]

La proposition du MR visait à soutenir les entreprises face à ces nuisances. Elle avait été déposée un an avant la demande du gouvernement, face au constat des conséquences de la régionalisation de la loi fédérale de 2005. En effet, celle-ci rencontrait peu de succès puisqu'en 2015, seules 28 demandes d'indemnisation avaient été acceptées. Cela appelait incontestablement une initiative au sein de ce parlement pour nous doter d'un outil plus adapté aux besoins et aux préjudices subis par ces commerçants. Ce nouveau mécanisme devait comprendre les difficultés rencontrées par les commerçants et mettre en place des outils novateurs et performants.

La proposition déposée par le MR allait dans ce sens et répondait à leurs attentes. En instaurant un nouveau dispositif d'indemnisation au profit des PME, nous proposons de protéger au mieux les commerçants victimes de ce type de nuisances en promouvant une meilleure information des citoyens et des commerçants en amont du chantier, en réduisant les problèmes de livraison ou encore en offrant la possibilité d'habiller temporairement les palissades liées aux travaux. Pour ce faire, nous ambitionnions d'agir au moyen d'un double système d'indemnités, plus représentatif des différentes difficultés rencontrées par les commerçants, ou encore par la création d'un fonds spécifiquement consacré à leur accompagnement. Ce fonds proposait notamment la possibilité de recourir à des boutiques éphémères, d'améliorer la propreté aux abords du chantier ou encore d'adapter la signalisation à l'égard des automobilistes ; autant de mesures qui permettraient de limiter considérablement les nuisances vécues par les commerçants et qui ne se retrouvent malheureusement pas dans le projet défendu par le gouvernement.

Parallèlement, nous proposons de procéder à la création d'un comité d'avis et de bonne gouvernance, chargé de définir avec précision la zone cible au sein de laquelle les commerçants étaient susceptibles d'être indemnisés.

[149]

Cette souplesse - elle ne se retrouve pas dans le texte du gouvernement - dans l'élaboration de la zone cible permettait de ne pas fixer les périmètres de manière trop rigide et de les apprécier au cas par cas. Il s'agissait là d'une marge d'appréciation précieuse qui donnait au gouvernement une certaine liberté dans l'adaptation des zones concernées en fonction de la réalité propre à chaque chantier.

J'en viens au projet d'ordonnance. À défaut d'adhérer au texte, insuffisant au vu du temps que le gouvernement y a consacré, nous saluons le fait que deux articles reprennent les préoccupations de notre groupe, certes de manière imprécise, voire lacunaire et souvent hors propos. Nous déplorons ce manque de clairvoyance qui met en péril la santé de l'économie régionale et la survie de nombreux indépendants particulièrement exposés au lancement de chantiers là où leur entreprise est établie.

Je ne reviendrai pas sur le texte dans son ensemble.

[151]

Nous déplorons ses nombreuses incohérences, mais nous devons néanmoins reconnaître qu'il constitue une nouvelle étape pour améliorer la gestion et la coordination des chantiers.

Constatant la détresse des commerçants et sachant que le texte serait de toute façon adopté par la majorité, le groupe MR a préféré déposer de nombreux amendements visant à améliorer ce texte, qui ont d'ailleurs été acceptés. Nous arrivons malgré tout à une situation imparfaite, qui amènera notre groupe à s'abstenir concernant ce projet.

[153]

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

M. Hasan Koyuncu (PS).- Nous sommes tous d'accord pour reconnaître que la multitude de chantiers actuellement menés en Région bruxelloise constitue un problème majeur pour la mobilité et une atteinte à la jouissance de l'espace public et à la viabilité des entreprises et des commerces. Toutefois, nous pourrions également considérer que ces nombreux travaux témoignent d'un certain dynamisme en matière de rénovation urbaine et d'une véritable prise en compte, par les autorités communales et régionales, des enjeux de la mobilité, ainsi que de la nécessité de se réappropriier l'espace public et de développer et rénover des infrastructures aussi essentielles qu'invisibles comme les égouts ou les réseaux de télécommunication, de gaz et d'électricité.

Alors que la densité de notre territoire et la multiplicité des impétrants institutionnels ou d'opérateurs de chantier ont déjà conduit notre Région à se doter d'une Commission de coordination des chantiers et d'un outil informatique de coordination tel qu'Osiris, la nécessité de revoir la réglementation et les mécanismes de coordination prévus par l'ordonnance du 3 juillet 2008 semble faire l'unanimité.

Comme l'a exposé Mme Jamoulle, l'examen de ce texte a suscité de longs débats en commission, en particulier concernant le volet économique et le dispositif de soutien aux petits commerces. Il était effectivement plus que nécessaire de remplacer le dispositif mis en place à l'époque par le gouvernement fédéral, qui imposait la fermeture complète du commerce et fixait l'indemnité sur la base du nombre de jours de fermeture. Cette obligation n'est à présent plus requise et nous nous en réjouissons.

[155]

L'augmentation des indemnités, à présent forfaitaires, qui seront attribuées de manière quasi automatique, le nouveau dispositif de crédit de trésorerie ou l'aide à la rénovation des devantures constituent aussi des nouveautés qui devraient permettre aux commerces d'amortir l'impact des chantiers importants sur leur chiffre d'affaire.

D'une manière globale, l'ensemble des dispositions visant à mieux coordonner, mieux planifier et mieux synchroniser les chantiers et à réduire les délais afin d'éviter la multiplication des interventions dans une même zone devrait apporter de nombreux progrès à l'avenir.

Comme je l'ai souligné dans mon introduction, cette préoccupation a été unanimement partagée lors de nos débats. Certes, il y a bien eu des différences d'appréciation ou d'analyse, mais ces débats ont été extrêmement constructifs. Ils ont permis de renforcer certaines dispositions.

Je pense, par exemple, à l'obligation pour le gouvernement de déterminer la forme et les modalités d'information que l'impétrant doit respecter à l'égard des riverains et des usagers de la voirie.

De la même manière, les riverains seront à présent informés du calendrier prévisionnel et des modifications importantes qui influencent la praticabilité de la voirie au cours du chantier, alors que jusqu'ici, ils n'avaient connaissance que de dates de début et de fin.

Certes, les Bruxellois et les usagers de la ville devront encore faire face à de nombreux chantiers dans les années à venir. Nous le savons, de nombreux types de travaux nécessiteront toujours une restriction d'accès, des déviations ou une limitation de la capacité de la voirie.

Nous savons également que certaines techniques de génie civil, comme dans le secteur des égouts, permettent de limiter l'ouverture des voiries, mais souvent, un chantier restera un bouleversement inévitable, mais temporaire, de l'espace public.

C'est pourquoi, au-delà de l'optimisation de l'agencement des programmations et des calendriers, le volet "communication et information" sera également crucial.

[157]

Il convient dès lors de voir cette ordonnance entrer en vigueur et prendre ses effets dans les meilleurs délais. Gageons alors qu'elle apportera aussi une meilleure compréhension des projets menés par les habitants et les visiteurs de la capitale et qu'elle participera à un plus grand partage de la passion de celles et ceux qui les ont élaborés.

[159]

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

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Je tiens tout d'abord à saluer le travail du gouvernement lors de l'élaboration de ce projet d'ordonnance, celui réalisé en amont lors des consultations mises sur pied, mais également celui effectué de concert par les ministres des Travaux publics et de l'Économie.

Ce travail a abouti à un bon résultat en matière d'indemnisation des commerçants, notamment par rapport au système qui était en vigueur au niveau fédéral ou par rapport à celui qui était d'application - ou non - dans les autres Régions. Cette collaboration montre bien l'attention que le gouvernement porte aux nuisances liées aux chantiers à Bruxelles, qui touchent les riverains, les commerçants, les entreprises et, bien sûr, la mobilité.

Par ailleurs, je salue le travail constructif réalisé au sein de la commission, tant par le ministre que par les députés. Le texte proposé a fait l'objet d'amendements intéressants, d'ailleurs souvent votés à l'unanimité.

Mais si les principes sont à présent posés, l'objectif n'est pas pour autant atteint. Après l'adoption de cette ordonnance, il restera une étape importante à franchir, à savoir l'adoption des arrêtés d'exécution et la mise en œuvre effective du dispositif.

En ce qui concerne notre position sur la proposition du MR, je renvoie à mon intervention reprise in extenso dans le rapport. J'en profite pour remercier les services de la qualité ce celui-ci.

[161]

L'objectif de la réforme proposée par le gouvernement est d'améliorer la coordination des chantiers à Bruxelles et de prévoir un dispositif d'indemnisation pour les commerçants. Cette réforme doit être guidée par les principes d'efficacité, de transparence, de simplification et de pragmatisme. Il sera donc important de veiller à ce que les principes repris dans l'ordonnance bénéficient des moyens suffisants pour être bien appliqués.

La Commission de coordination des chantiers jouera un rôle plus important qu'aujourd'hui et sera dotée de nouvelles missions : hypercoordination, définition des zones à figer, sous-commissions, suppléance des communes qui lui délèguent la délivrance des autorisations, comité de conciliation. Son défi sera de suivre le rythme et de répondre aux sollicitations des différents acteurs.

Quant à la tenue des chantiers, à l'accessibilité, au respect des règles en matière d'information, à la présence effective de personnel sur les chantiers, il faudra suffisamment de contrôleurs pour y veiller. A fortiori, si l'extension des plages horaires de certains chantiers notamment entre 6h et 22h, extension que DéFI défend avec conviction, est une très bonne chose, encore faut-il que les chantiers soient actifs pendant ces heures. La mission de contrôle sera donc déterminante.

Par ailleurs, pour éviter que la Commission de coordination des chantiers, la Région ou encore les communes soient noyées par les demandes, il est important de préciser les types de chantiers de minime importance bénéficiant de dispenses. Le ministre a évoqué comme exemple le placement d'échafaudages et les déménagements à condition qu'ils n'aient pas d'impact ou d'emprise trop importante sur la voirie. Il s'agira de garder cet esprit pragmatique lors de la rédaction et de l'adoption des arrêtés.

Le groupe DéFI, accompagné par nos partenaires de majorité et rejoint lors du vote par les membres de l'opposition, a déposé sept amendements tous adoptés à l'unanimité et nous vous en remercions.

[163]

Outre l'amendement visant à inclure dans les situations d'urgence l'intégrité des biens, nous pensions qu'il était utile de prévoir, pour la délégation des communes à la Commission de coordination des chantiers, une possibilité de roulement permettant à davantage de communes de participer activement aux travaux de cette même commission, de mieux appréhender son travail et d'apporter un regard nouveau. Ce sera chose faite.

Quatre autres amendements portaient sur un point central de l'ordonnance, point pour lequel les attentes des Bruxellois, des riverains et des usagers sont importantes. Je parle de l'information. Je l'ai également dit en commission, beaucoup de problèmes et de critiques pourraient être levés grâce à une meilleure concertation, information et communication. Il était donc important de prévoir à Bruxelles des règles fixant, d'une part, des délais réalistes pour les impétrants et, d'autre part, des formes de communication pratiques et utiles pour les riverains, en ce compris les commerçants.

La communication des informations dix jours avant le début des travaux pour les chantiers soumis à programmation et trois jours avant le début des travaux pour les chantiers soumis à autorisation d'exécution, et l'insertion d'un délai de 40 jours, soit deux mois, pour signaler l'arrivée imminente d'un chantier soumis à programmation répondent à ce souci de tenir compte des réalités du terrain et des attentes des riverains.

Ce délai de 40 jours permet par ailleurs de lier l'ordonnance chantier à un dispositif repris dans l'ordonnance discutée juste avant et votée également ce jour sur les aides au développement économique des entreprises. Parmi les mesures de soutien proposées, une aide à l'embellissement est instaurée pour les entreprises subissant des préjudices en raison de chantiers de voirie. Or, pour demander une aide et faire exécuter les travaux en même temps que le chantier permettant d'en bénéficier, il faut connaître l'existence dudit chantier et avoir la possibilité d'introduire la demande d'aide dans les temps. Ce sera chose faite avec l'instauration de ce délai de 40 jours.

[165]

Presque tous les chantiers génèrent des nuisances, mais avec une bonne information et une bonne concertation, ça passe mieux. Il faut s'en donner les moyens et exploiter les moyens technologiques de notre temps.

C'est en ce sens qu'il importera que le gouvernement détermine par arrêté les formes et modalités de cette communication et contraigne les impétrants de s'en tenir à une règle uniformisée.

Je pense notamment :

- aux réunions d'information préalables à certains chantiers ;
- aux données d'Osiris qui sont ouvertes au public ;
- au partage de données avec d'autres interfaces, applications, systèmes gps ;
- aux mentions à reprendre sur les panneaux d'interdiction de stationnement, comme des codes QR ou NFC, référence à un site internet, numéro de téléphone, e-mail de contact, permettant d'accéder aux informations plus précises des chantiers ;
- à la lisibilité des données reprises sur ces panneaux d'interdiction de stationnement, à la signalisation, mais aussi
- à l'imposition de plans de signalisation uniformes pour tous les impétrants, en fonction des catégories et natures des chantiers.

Un arrêté d'exécution est également prévu pour fixer toutes ces modalités. Il semblait néanmoins nécessaire à DéFI de prévoir par amendement cette base légale proposant une liste non exhaustive de mesures à prendre en matière d'information.

Enfin, s'il faut toujours avoir à l'esprit que les chantiers sont un mal pour un bien, il nous semblait également utile de veiller à préserver un cadre de vie agréable pour les riverains et usagers pendant la durée de longs chantiers. C'était l'objet de notre dernier amendement coulant dans le texte de l'ordonnance le principe de l'embellissement des clôtures et abords de chantier.

En conclusion, si nous resterons attentifs à la mise en œuvre de cette ordonnance notamment au travers de ses arrêtés, mais aussi des moyens humains qui y seront consacrés, le groupe DéFI salue ce texte, l'esprit dans lequel il a été conçu et le votera avec enthousiasme.

(Applaudissements)

[169]

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

Mme Céline Delforge (Écolo).- Comme il l'a déjà fait en réunion de commission, mon groupe soutiendra cette ordonnance qui va dans le bon sens. En effet, les conséquences des chantiers suffisent à faire comprendre l'extrême urgence de la situation actuelle. Il faut y remédier. Néanmoins, il va de soi que, selon nous, cette ordonnance n'est pas parfaite.

Comme évoqué par M. Draps, nous déplorons le fait qu'un très grand nombre de dispositions ou précisions soient renvoyées aux arrêtés d'exécution. Cela se justifie dans certains cas mais, dans d'autres, nous aurions pu être beaucoup plus explicites. Je ne citerai qu'un exemple au sujet duquel j'ai

d'ailleurs déposé un amendement avec mon collègue de Groen : la question de l'intensité de main-d'œuvre ou, en d'autres termes, le nombre d'ouvriers que l'on exige voir sur un chantier.

Bien qu'il y ait accord sur le fond, l'amendement a été rejeté sous prétexte que la question serait abordée et développée dans les comptes rendus des débats au parlement ainsi que dans les arrêtés d'exécution. De notre côté, nous restons fidèles à l'idée que ce qui se conçoit bien s'énonce clairement. Je doute beaucoup qu'un entrepreneur, en raison d'un manque de personnel présent sur son chantier, soit remis au pas sur la simple base des discussions parlementaires et des développements de l'ordonnance.

[173]

Néanmoins, nous saluons l'esprit constructif dans lequel cette commission a travaillé, en améliorant le texte et même parfois les amendements. Nous nous réjouissons par exemple que des choses simples, mais qui ont tendance à disparaître malgré leur efficacité, aient pu être réintroduites, comme tout simplement la demande d'une présence policière aux carrefours très encombrés. On peut prévoir le meilleur dispositif au monde, il ne fonctionnera pas si les gens s'obstinent à s'engager dans des carrefours qu'ils ne peuvent dégager avant la phase de feux suivantes ! Les solutions simples fonctionnent parfois très bien et nous nous réjouissons que cette présence ait été intégrée au dispositif.

En ce qui concerne les commerçants, nous approuvons tout à fait le dispositif prévu, même si nous savons que la première préoccupation des commerçants, et la meilleure manière de prévenir leurs problèmes financiers ou les risques de faillite est tout simplement l'exécution rapide de chantiers bien conçus.

Nous saluons aussi les améliorations en matière d'information, ainsi que les progrès supplémentaires engrangés sur ce point à l'occasion des discussions parlementaires et des divers amendements.

Le groupe Ecolo soutiendra le projet d'ordonnance. Toutefois, un de ses points faibles, qui nécessitera un investissement humain de la part de Bruxelles Mobilité, reste la question du contrôle. On peut établir toutes les règles que l'on veut, elles resteront inutiles si l'on ne contrôle pas les chantiers pour faire en sorte que les entrepreneurs - qui, aujourd'hui, ne sont pas souvent inquiétés - comprennent qu'une sanction les attend au moindre faux pas. Cet investissement sera rentable à l'avenir, non seulement parce que les pratiques changeront, mais aussi parce que ces nuisances ont des conséquences catastrophiques sur la qualité de vie, l'environnement, l'économie, la mobilité, etc. Les coûts de ces améliorations seront largement compensés par les problèmes évités.

[175]

Nous soutiendrons ce projet d'ordonnance, malgré notre conviction que nous aurions pu aller encore plus loin et faire encore mieux. Néanmoins, si un projet va dans le bon sens, nous n'allons pas totalement boudier notre plaisir.

(Applaudissements)

[179]

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Zoals mevrouw Delforge zopas al zei, zal Groen het ontwerp van ordonnantie steunen. Dat gaat niet enkel over het beheer van het grote aantal werven in Brussel, maar ook en vooral over de overlast die ze voor de Brusselaars veroorzaken. Hoe minimaliseren we de overlast?

We stellen vast dat het huidige systeem niet werkt. In eerste instantie is er het economische aspect. Mensen hoopten op steun, maar die kwam er niet. Dat is erg. Het nieuwe voorstel kan wel werken mits het strikt opgevolgd en snel geëvalueerd wordt. Er zijn momenteel genoeg grote werven in Brussel om het uit te testen. Bij elke geplande nieuwe werf moet de gezondheid van de handelszaken in de buurt van tevoren in kaart worden gebracht. Nadien moet worden geëvalueerd of de geplande maatregelen hebben geholpen of niet. Meten is weten.

Het is geen schande als we uiteindelijk een en ander moeten bijsturen. Dat zullen we u niet verwijten, in tegendeel, we zullen u daarvoor respecteren. Het systeem dat wij invoeren, moet zo goed mogelijk werken.

[181]

Toch hebben we een punt van kritiek. Toegankelijkheid van handelszaken wordt nog te veel als toegankelijkheid met de auto gezien, terwijl de kwestie veel ruimer is. Neem nu het De Brouckèreplein: dat daar nog auto's kunnen rijden, betekent niet dat de handelszaken op en om het plein geen zware hinder van de werkzaamheden ondervinden. We denken dus dat we het vooral vanuit het standpunt van de handelaars moeten bekijken en dat toegankelijkheid met de auto niet altijd prioritair is.

De coördinatie van de werven is een hele puzzel geworden. Hoe ingenieus het systeem ook is, het zal pas werken als iedereen zijn verantwoordelijkheid neemt. Dat dat moet gebeuren, staat buiten kijf: de Brusselaars ergeren zich, vaak terecht, aan de manier waarop werven in Brussel uitgevoerd worden.

Het is goed dat we met amendementen een aantal zaken duidelijker hebben kunnen stellen en we zijn blij dat een aantal van die amendementen aanvaard zijn: het principe dat de actieve weggebruikers en het openbaar vervoer voorrang krijgen op de auto, kreeg brede steun. Ook het belang van een actieve politieaanwezigheid hebben we extra kunnen onderstrepen. Dat het principe in de ordonnantie opgenomen werd, lijkt ons meer dan louter symbolisch, ook al is het geweest ter zake niet bevoegd.

[183]

Het viel tijdens de debatten op dat de bezorgdheid het op elkaar afstemmen van een aantal werven of de termijn waarbinnen er op dezelfde plaats geen nieuwe werven mogen worden gestart, eigenlijk overstijgt. Men maakt zich vooral zorgen over de dagelijkse evolutie van de werven. Het stoot heel veel Brusselaars duidelijk voor de borst dat er geen respect is voor voetgangers, voor mensen met een beperkte mobiliteit, voor fietsers en voor gebruikers van het openbaar vervoer. Elke dag opnieuw moeten die hun weg zoeken langs slecht aangelegde werven aan de hand van een beperkte of zelfs onbestaande bewegwijzering.

Het is dan ook belangrijk dat er daarover dwingende regels worden opgelegd en dat de verantwoordelijken worden aangewezen en bekendgemaakt. Groen is voorstander van strengere controles en van het opleggen van sancties aan aannemers die daaraan hun laars lappen omdat zij enkel geïnteresseerd zijn in hun eigen gemak en gewin en daarbij de zwakste weggebruikers in gevaar brengen. Groen zal erop toezien dat de regels toegepast worden. Zo nodig zullen wij voorstellen doen om een en ander nog strenger te maken.

Wij zijn blij met dit debat. Het is duidelijk een onderwerp waarvan heel wat mensen wakker liggen. Dit ontwerp houdt alvast een vooruitgang in en Groen zal het steunen.

(Applaus bij Groen)

[187]

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- Onderhavig ontwerp van ordonnantie, waarvan het onderwerp heel veel Brusselaars beroert, is een stap vooruit. Wij zullen het dan ook goedkeuren.

Graag licht ik ons standpunt over wee aspecten wat nader toe. Ten eerste, wij kijken vol verwachting uit naar de resultaten van de hypercoördinatie. Het gewest zal in zones voor hypercoördinatie verdeeld worden. Alle werven in een bepaalde zone zullen op elkaar afgestemd worden. Daardoor wordt het mogelijk om de overlast te beperken en zal het verkeer ook minder hinder ondervinden van de bouwplaatsen op de openbare weg.

Ik begrijp uit de teksten en uit de debatten dat er nog heel wat details moeten worden uitgewerkt, zoals de grootte van de zones voor hypercoördinatie. Het is alleszins een goed begin. De CD&V-fractie steunt die aanpak.

Ten tweede onderstreef ik het belang van een fiets- en voetgangerstoets bij elke werf. Die moet ook meegenomen worden bij de hypercoördinatie. Het gebeurt vandaag immers al te vaak dat er bij een werf wel voldoende aandacht is voor een zo vlot mogelijk autoverkeer, maar niet voor een veilige en vlotte alternatieve weg voor fietsers en voetgangers. Willen wij een stad waar fietsers en voetgangers een veel belangrijker plaats innemen - daar dromen we allemaal van -, dan moeten we bij de werven ook met hen rekening houden.

Vandaag worden ze soms aan hun lot overgelaten. Ze worden gedwongen om in de nabijheid van werven tussen het gecompliceerde autoverkeer te laveren. We hopen dus echt dat er bij de uitvoering van het ontwerp van ordonnantie veel meer aandacht zal gaan naar de zachte weggebruikers.

(Applaus)

[191]

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- De voorliggende tekst vervangt een ordonnantie van 2008, die verschillende lacunes vertoonde. De communicatie over de werven blijft problematisch, de centrale administratieve tool Osiris laat te wensen over, de hinderpremie is hoogst onduidelijk en er wordt geklaagd over de complexiteit en de vaak lange duur van werven.

De ministers maken zich sterk dat de nieuwe ordonnantie een antwoord biedt op die problemen en op de verzuchtingen van de getroffen handelaars, maar sta me toe dat ik nog twijfels heb. Er wordt in het ontwerp verwezen naar de uitvoeringsbesluiten, die verdere duiding zullen moeten geven, maar we weten vandaag nog heel weinig over de inhoud van die uitvoeringsbesluiten. Zullen ze een afdoend antwoord bieden op de bekende problemen?

Een kadaster met een hiërarchie van alle straten zou heel nuttig kunnen zijn. In een woonstraat kunnen bijvoorbeeld veel gemakkelijker bomen worden gekapt dan op een grote invalsweg, waar al elke ochtend grote files staan. Het is nu afwachten of zo'n hiërarchie er ook werkelijk komt.

[193]

Heel wat collega's verwezen naar de applicatie Osiris. Dat wordt een centrale administratieve tool. Er zijn nog altijd problemen met de huidige versie. Daaraan moet nog gesleuteld worden. We hopen dat dat in orde komt, maar zeker is dat niet.

Het blijft ook onduidelijk hoe de versnippering van het beleid tussen de verschillende gemeenten en het gewest wordt aangepakt. De bouwsector klaagde over die versnipperde aanpak. Die blijft een zwak element. Kijk maar naar het antwoord van Ganshoren en Koekelberg op de werf van de Leopold II-

tunnel. Ik hoop dat de applicatie van Osiris daar verandering in brengt. Uiteraard kun je maar binnen de eigen bevoegdheden werken; er moet hoe dan ook een oplossing komen. Het blijft onduidelijk hoe het ontwerp van ordonnantie daarvoor kan zorgen.

Het is heel belangrijk hoe de nieuwe ordonnantie zal worden uitgevoerd, ook bijvoorbeeld op het vlak van de communicatie over de werven, de bereikbaarheid van de stad, de alternatieven en de bereikbaarheid van de parkings met het openbaar vervoer. Het gewest moet op dat vlak nog een grote stap vooruitzetten.

[195]

Het is jammer dat er niet in de weekends zal worden gewerkt. Ik begrijp dat het niet altijd mogelijk of wenselijk is en dat omwonenden ook af en toe rust verdienen, maar op plaatsen waar er minder bewoners zijn, hadden we die mogelijkheid open moeten laten.

De N-VA zal zich onthouden, omdat er nog te veel onduidelijkheden zijn. Het is positief dat iedereen het belang van een goede coördinatie inziet. De vele problemen moeten worden aangepakt. Het blijft afwachten hoe het op het terrein zal verlopen. In het licht van de vele nakende werven kunnen we ons geen mislukkingen veroorloven. De rol van de gemeenten in de kwestie blijft me verontrusten.

(Applaus)

[199]

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

M. André du Bus de Warnaffe (cdH).- Je tiens à saluer le travail de qualité qui a présidé à cette ordonnance. En effet, la lecture des commentaires des articles laisse entrevoir un sérieux toilettage de l'ordonnance de 2008.

Ce texte va permettre une plus grande souplesse, une meilleure efficacité, une plus grande cohérence aussi, tout en poursuivant l'objectif de base qui est la diminution des nuisances des chantiers, dont on parle tant dans l'actualité. M. le ministre nous rappelle les enjeux de la réfection du tunnel Léopold II, laquelle est une source d'inquiétude pour de nombreux riverains et de nombreux navetteurs, si l'on en croit la presse du jour.

Cette ordonnance a aussi pour objectif de se rapprocher des besoins des multiples acteurs. Le texte permet de retirer ou de modifier les articles de l'ordonnance de 2008 qui prêtaient à confusion ou qui n'avaient plus lieu d'être.

Outre ce travail d'adaptation qui était nécessaire, le texte introduit une série de dispositions nouvelles visant à améliorer la coordination des chantiers ainsi que les procédures qui y sont liées, telles que les zones de coordination et d'hypercoordination. Cette coordination renforcée permettra d'interdire une réouverture de la voirie pendant les trois années qui suivent un chantier, ce qui me semble très positif. Cela constitue un acte fort afin de diminuer de manière efficace les nuisances liées aux chantiers.

J'avais posé la question : "Pourquoi trois ans ? Pourquoi ne pas s'aligner sur ce qui se pratique à Paris ou ce délai est de cinq ans ?" La réponse qui nous a été faite est que Paris dispose d'un sous-sol beaucoup plus "architecture", beaucoup mieux équipé, qui permet d'éviter, plus qu'à Bruxelles, des ouvertures en voirie.

[201]

L'ordonnance prévoit également une refonte du logiciel Osiris afin d'accélérer le traitement des procédures ou de centraliser l'information. Le texte prévoit en outre un élément capital : celui de l'information aux riverains et aux commerçants. Mon groupe, entre autres, l'a renforcé via un amendement adopté en commission.

En ce qui concerne l'indemnisation des commerçants, le texte prévoit judicieusement de privilégier les petits commerces, à savoir ceux qui ont les reins les moins solides face aux impacts des chantiers en voiries.

Vu la sous-utilisation du système actuel d'indemnisation, nous nous réjouissons que les conditions actuelles d'octroi, héritées du niveau fédéral, soient enfin assouplies. En effet, peu de commerces font le choix de ne pas fermer pour 73 euros d'indemnisation par jour. On peut le comprendre.

Cette ordonnance arrive à temps, car on ne peut pas dire que Bruxelles ait brillé, ces derniers mois, dans la gestion et la coordination de ses chantiers. Néanmoins, on peut également considérer que, mises bout à bout, les dispositions reprises du texte de 2008 et les nouvelles dispositions prévues dans ce texte débouchent sur un système de gestion de chantiers qui reste assez complexe et difficilement lisible. Mais il faut replacer cette complexité dans le contexte bruxellois et admettre que l'ordonnance qui nous est aujourd'hui proposée est aussi le reflet de la complexité institutionnelle de notre Région.

En conclusion, vu les nombreuses avancées positives que permet cette ordonnance, c'est avec enthousiasme que nous la voterons. Nous espérons que la gestion du chantier du tunnel Léopold II nous donnera raison. Des éclaircissements me paraissent nécessaires à ce propos et je ne doute pas que nous pourrions les obtenir dans le cadre des questions d'actualité.

(Applaudissements)

[205]

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

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo). - Je voulais profiter de ce débat et de la présence de MM. Smet et Gosuin pour rappeler une interpellation et un échange que j'ai eus avec M. Vervoort, mercredi matin, au sujet d'une zone bien particulière de notre Région, à savoir Tour & Taxis et ses alentours.

Nous avons parlé de plusieurs zones et de nombreux chantiers et projets, mais à ce jour, il n'en existe pas deux comme la zone de Tour & Taxis, qui connaît un tel redéploiement et de tels enjeux au niveau des voiries (l'avenue du Port, la rue Dieudonné Lefèvre, etc.), mais aussi du développement et de la construction de nouveaux bâtiments dans des projets privés comme publics.

Cet exemple-là me fait dire que, comme les chantiers vont commencer, il faut d'urgence mettre en place de la coordination dans ce type de situation en particulier. Il est donc inutile d'attendre des arrêtés d'exécution.

Je voulais profiter de ce débat pour insister une nouvelle fois sur l'urgence de coordonner dès aujourd'hui les différents acteurs privés et publics de ce quartier-là, qu'ils soient ou non chargés des voiries.

[207]

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

M. Pascal Smet, ministre. - Je voudrais tout d'abord saluer la manière positive avec laquelle nous avons traité cette ordonnance au sein de la commission. Je pense que tout le monde a bien compris les

objectifs poursuivis par l'ordonnance. Majorité et opposition ont travaillé de concert, ce qui est une bonne chose pour la clarification et l'amélioration du texte mis sur la table. M. Gosuin et moi en sommes très satisfaits.

Une étape va être franchie et ce, sur la base de nombreuses expériences, consultations et concertations avec le secteur pendant plus de deux ans. Tous les acteurs se sont montrés également très constructifs. Je tiens également à saluer tous ceux qui, au sein de mon administration et d'Atrium Brussels pour tout ce qui est relatif au volet de l'indemnisation, ont travaillé en bonne collaboration.

Bien sûr, le travail n'est pas terminé. Il faut encore prendre les arrêtés d'exécution, étape importante qui donnera le contenu au projet. Cela se fera en concertation avec le secteur. La rédaction desdits arrêts est d'ailleurs en cours ; nous n'avons pas attendu le vote de l'ordonnance aujourd'hui pour l'entamer.

À M. Pinxteren, je répondrai que nous n'avons évidemment pas attendu l'approbation de cette ordonnance pour coordonner les chantiers et leurs suivis, bien que d'aucuns reprochent l'absence de coordination. Pour l'avenue du Port, on connaît les enjeux de ce chantier. Ils ne concernent pas uniquement le site de Tour & Taxis puisqu'ils sont également en lien avec le chantier du boulevard Léopold II. C'est bien la raison pour laquelle des impétrants exécutent déjà aujourd'hui des travaux préparatoires dans l'avenue du Port en vue du réaménagement futur du site de Tour & Taxis et avant le début des travaux du tunnel.

Croyez-moi : la coordination se fait au quotidien. Des chantiers sont reportés, d'autres sont adaptés, actualisés voire avancés. Si nous regardons l'exemple des travaux réalisés dans le tunnel de la Porte de Hal, beaucoup avaient prédit un enfer total au centre de la ville. Or, il y a eu une bonne information et une bonne coordination avec les chantiers avoisinants. Cela vaut tant pour les grands chantiers publics que pour les chantiers privés.

[209]

M. le président, j'espère que le parlement votera en faveur de ce texte, car il s'agit d'une étape importante. Il ne faut pas non plus oublier la plate-forme Osiris. Nous continuons à travailler pour Bruxelles.

[211]

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

Discussion des articles

M. le président.- Nous passons à la discussion des articles du projet d'ordonnance relative aux chantiers en voirie publique (nos A-631/1 et 2 – 2017/2018), sur la base du texte adopté par la commission.

Article 1er

Pas d'observation ?

Adopté.

Articles 2 à 95

Pas d'observation ?

Adoptés.

M. le président.- La discussion des articles est close.

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

[213]

ONTWERP VAN ORDONNANTIE

ONTWERP VAN ORDONNANTIE BETREFFENDE DE STEUN VOOR DE ECONOMISCHE ONTWIKKELING VAN ONDERNEMINGEN (NRS. A-641/1 EN 2 – 2017/2018).

Algemene bespreking

De voorzitter.- De algemene bespreking is geopend.

Het woord is aan mevrouw Goeman en mevrouw Emmery, rapporteurs.

[215]

Mme Isabelle Emmery, rapporteuse.- Le rapport présenté aujourd'hui est le fruit d'un travail de longue haleine qui a fait l'objet d'une large consultation.

Les aides régionales pour le développement économique des entreprises forment, à présent, un ensemble plus clair et actualisé. Elles sont désormais plus appropriées et adaptées à l'évolution de la réalité économique bruxelloise, et suivent, de manière cohérente, les divers plans régionaux de soutien aux entreprises, comme la Stratégie 2025 et le Small Business Act.

L'actuelle ordonnance, telle que présentée par le ministre de l'Économie, s'articule autour de cinq principes qui visent à créer les incitants pour initier un cercle vertueux au sein de notre Région. Ces principes sont les suivants : la simplification, le recentrage et le renforcement des aides, l'actualisation du dispositif, la création de synergies et de cohérences dans les politiques relatives à l'économie, l'emploi et la formation, ainsi que l'encouragement à la transition vers de nouveaux modèles avec la volonté de définir un cadre à long terme pour les entreprises sociales.

L'arsenal d'aides en tant que tel est relativement vaste et se compose de six grands ensembles : les bourses de préactivité, les aides aux investissements, les supports et appuis externes, le support au recrutement et à l'effort interne de qualification, les appels à projets et les aides dans les zones d'économie urbaine stimulée (ZEUS).

[219]

Dans cette ordonnance-ci, les principes de la ZEUS ont été intégrés au système d'aide dans le dispositif général. Cette manière de faire permet ainsi une correspondance avec le droit européen.

Voici la présentation telle qu'elle a été faite par le ministre en commission. Une discussion très nourrie et constructive a suivi.

Pour le groupe Ecolo, M. Arnaud Pinxteren s'est réjoui du fait que le projet d'ordonnance réserve certaines aides à des entreprises sociales. Cependant, il a déploré l'incorporation des aides destinées à des investissements environnementaux dans la catégorie des aides aux investissements généraux, car leur visibilité s'en trouvera atténuée. En outre, ces aides ne sont plus consacrées qu'à une mise en conformité avec les normes écologiques.

Mme Hannelore Goeman, pour le groupe sp.a, a applaudi la simplification et la modernisation de l'éventail des aides apportées par le projet d'ordonnance, ainsi que les liens établis avec d'autres textes légaux. En outre, le projet accorde une attention accrue à l'économie sociale, à l'économie circulaire et au commerce électronique. Elle a demandé quelles étaient les intentions du gouvernement à l'encontre de la ZEUS, qui avait vu ses moyens réduits à néant dans le budget de l'exercice en cours.

Pour le groupe PS, comme nous avons eu l'occasion de l'exprimer en commission, ce texte dont le premier mérite est de simplifier l'arsenal des aides régionales aux entreprises nous satisfait principalement sur deux volets : celui de la validation des compétences et celui de la ZEUS.

[221]

Ces deux mesures donnent un véritable coup de pouce aux travailleurs bruxellois et au tissu entrepreneurial. L'aide à la validation des compétences dans l'entreprise permettra aux travailleurs d'obtenir une certification des savoirs acquis durant leur carrière, comme aux travailleurs plus éloignés du marché traditionnel de l'emploi ou ceux qui sont en réinsertion. Je pense notamment aux employés en vertu de l'article 60, qui pourraient en tirer un grand bénéfice.

La zone d'économie urbaine stimulée (ZEUS) revêt beaucoup d'importance pour le parti socialiste. Nous la croyions définitivement enterrée. C'est donc avec enthousiasme que nous avons accueilli son intégration dans l'ordonnance.

Étant donné que la mise en application du texte dépendra des futurs arrêtés du gouvernement, nous resterons attentifs à l'évolution de ce dossier qui, nous l'espérons, apportera un réel appui à la floraison de nos entreprises régionales.

(Applaudissements)

[225]

Mevrouw Hannelore Goeman, rapporteur.- De heer Johan Van den Driessche vroeg zich af of steundossiers ook elektronisch kunnen worden ingediend. Dat zal immers de vereenvoudiging van de administratieve rompslomp in de hand werken. Hij ging er tevens vanuit dat de begrotingssteun aan bedrijven ten belope van 27 miljoen euro niet toereikend zal zijn om de Brusselse economie in een bepaalde richting te sturen. Hij betwijfelde daarnaast of de gemeentelijke vzw's die belast zijn met sociaal-professionele inschakeling, wel onder de sociale economie vallen zoals bedoeld in het ontwerp. Tot slot vroeg hij zich af waarom de oproep tot projecten de overgang uitsluit naar nieuwe economische modellen in het kader van de deeleconomie, die nochtans in volle ontwikkeling is.

Mevrouw Jacqueline Rousseau vond dat de ordonnantie van 13 december 2007 opnieuw bekeken moet worden omdat die niet tegemoetkomt aan de behoeften van Brusselse bedrijven. Bovendien moeten de subsidies beter worden afgestemd op de andere steunmaatregelen van het gewest. De regering heeft lang gewerkt aan een volgens haar 'duister' ontwerp, dat uitgehold is door de talrijke machtigingen aan de regering. Mevrouw Rousseau stond daarnaast stil bij de zorgwekkende gemiddelde leeftijd van 55 jaar van de Brusselse ondernemers en bij de noodzaak om de overdracht van bedrijven te begeleiden. Zij betreurde tot slot dat handelaars die het slachtoffer zijn van bouwwerken op de openbare weg, zich voortaan op twee verschillende wetteksten moeten baseren om te weten voor welke subsidies zij in aanmerking komen.

De heer Paul Delva beklemtoonde dat het ontwerp van ordonnantie een aantal troeven heeft. Het concentreert de steun bij de zeer kleine bedrijven die de basis van de Brusselse economie vormen en bij economische sectoren die volop in ontwikkeling zijn, zoals de kringlooeconomie en de sociale economie. Het vermindert bovendien de administratieve rompslomp. Dat is een unaniem gedeelde doelstelling die echter moeilijk behaald kan worden.

De heer Hamza Fassi-Fihri benadrukte dat dit ontwerp van ordonnantie een duidelijk en stabiel kader moet bieden voor het welzijn van de economische actoren. Een van de bestaansredenen van dit ontwerp van ordonnantie, zo stelde hij, is de bevordering van de werkgelegenheid. Hij was tevens ingenomen met de milieudoelstellingen in het ontwerp, maar hij was daarentegen wel ontgoocheld over de digitale transitie: het gaat niet enkel over de ondernemingen die het voortouw nemen en actief zijn in de ICT.

De heer Stefan Cornelis verklaarde het ontwerp van ordonnantie gunstig gezind te zijn, al bleef hij twijfels hebben bij het principe om subsidies te verlenen aan ondernemingen. Hij stelde meer te geloven in algemene maatregelen dan in individuele voordelen.

De heer Benard Clerfayt was ingenomen met deze hervorming van de regeringssteun voor economische expansie. Hij stelde vast dat het opschrift van het ontwerp van ordonnantie niet langer de terminologie van de jaren zestig hanteert. Het is blijkbaar niet langer de bedoeling om de economische expansie te bevorderen, zijnde de algemene welvaart van de samenleving via economische groei. In de plaats daarvan staat nu de individuele ontwikkeling van de ondernemingen centraal. Hij vroeg zich af hoe men kan uitmaken of het wettelijk kader bijdraagt tot de ontwikkeling van de ondernemingen en in welke mate het voor hen nuttig is.

De heer Clerfayt verwees daarnaast naar het Rekenhof, dat kritiek heeft geuit op het gebrek aan controle op het naleven door de begunstigen van de verplichting om de bestaande werkgelegenheid te behouden. Het Rekenhof is tot het besluit gekomen dat er niet uitgemaakt kan worden of de middelen wel doeltreffend gebruikt worden. Daarom verheugde het de heer Clerfayt dat artikel 47 van het ontwerp in een jaarlijkse evaluatie van de ordonnantie voorziet. Hij stelde zich wel vragen bij het belang van kleine steunbedragen. Wegen de voordelen daarvan wel op tegen de administratieve rompslomp? Tot slot stelde hij dat dit ontwerp van ordonnantie alvast beter is dan de ordonnantie van 13 december 2007, maar wel een grondige evaluatie vergt.

Mevrouw Marion Lemesre was het eens met de redenering van heer Clerfayt inzake de opportuniteit van de steun aan bedrijven. De MR is geen vragende partij meer voor een verlichting van de lasten en een uitbreiding van de vrijheid van onderneming. Het is volgens haar wel verrassend dat het ontwerp geen onderdeel bevat over de digitale economie, die nochtans explosief groeit.

Minister Didier Gosuin erkende in zijn antwoord het pertinent karakter van de analyse van de heer Clerfayt. Het gros van de steun heeft in het verleden in het beste geval geleid tot een vereenvoudiging van de investering, die anders ook wel gebeurd zou zijn. Dit ontwerp van ordonnantie betwist geenszins het principe van het toekennen van steun aan bedrijven. Volgens de minister strekt het ontwerp ertoe om niet alleen de gewestelijke middelen zo goed mogelijk toe te kennen, maar ook om de economische activiteit aan te zwengelen.

Hij beantwoordde daarna een aantal vragen van de commissieleden. Zo gaf de minister toe dat het ontwerp van ordonnantie inderdaad tal van machtigingen aan de regering bevat, doch minder dan de ordonnantie van 2007. De minister beloofde om het gevraagde vergelijkend overzicht van de steun te bezorgen, alsook de lijst van de verhoogde steun aan opdrachten die in aanmerking komen voor steun op het vlak van consultancy.

De minister stelde daarnaast dat de ordonnantie geleidelijk in werking zal treden, afhankelijk van de besluiten die systematisch het oude stelsel zullen afschaffen. De minister wees erop dat de steun voor economische expansie en de verdeling van de middelen in zeven begrotingsallocaties aangetroffen kunnen worden.

Na de tussenkomst van de minister reageerde mevrouw Jacqueline Rousseau kort en ze betreurde daarbij dat de minister de ontwerpen van besluit in voorbereiding niet heeft voorgelegd.

De heer Hamza Fassi-Fihri wees erop dat de digitale transitie een transversale uitdaging voor de hele sector is.

De heer Johan Van den Driessche vroeg zich af of de regering wel onderzocht had waarom heel wat ondernemingen het gewest verlaten en zich voornamelijk in Vlaams- of Waals-Brabant vestigen.

De heer Bruno De Lille verbaasde er zich over dat volgens de gendertest dit ontwerp geen enkel onderscheid maakt tussen mannen en vrouwen. De minister repliceerde daarop dat het betrokken ontwerp geen enkel onderscheid maakt inzake de toegang tot de steun.

[233]

Wat de artikelsgewijze bespreking betreft, verwijs ik naar het schriftelijk verslag.

Ik vermeld nog dat er zes amendementen werden ingediend en besproken. Daarvan waren er drie afkomstig van de MR, waaronder twee op artikel 2 - één dat ertoe strekt intellectuele en ambachtelijke vrije beroepen op te nemen in het begrip 'onderneming', en een ander dat vraagt om te verwijzen naar het economische karakter van een activiteit in plaats van naar een economisch-commerciële activiteit.

Daarnaast waren er drie amendementen van N-VA, waaronder een amendement op artikel 2 om de verplichting begeleid te worden, te schrappen en om de aanvrager vrije keuze te bieden tussen de instellingen erkend door 1819.

Alle amendementen werden verworpen. Het ontwerp van ordonnantie werd goedgekeurd met twaalf stemmen voor en drie onthoudingen.

[237]

[239]

M. le président.- Nous poursuivrons la discussion générale à l'issue des questions d'actualité.

[243]

QUESTIONS D'ACTUALITÉ

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

QUESTION D'ACTUALITÉ DE MARC LOEWENSTEIN

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'état d'avancement du dossier de la consigne sur les canettes à la lumière du projet pilote annoncé par la Région wallonne".

[247]

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

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Le 27 mars dernier, nous apprenions, par voie de presse, que le Parlement de Wallonie votait à l'unanimité une résolution appelant à l'instauration de consignes pour canettes en Wallonie. Dans ce cadre, des expériences pilotes devront être menées dans environ vingt communes.

En septembre dernier, j'ai eu l'occasion de vous interroger à ce sujet et j'attends de pouvoir inscrire une autre question à l'ordre du jour. Vous parliez d'une étude et d'une concertation prévue entre les trois Régions à ce sujet. Cela paraît logique dans un petit pays comme la Belgique, plus encore si l'on tient compte des études relatives aux projections financières d'un tel système.

Dès lors, je suis quelque peu surpris de ce que la Wallonie prévoit de faire. Je me demande si une concertation entre les trois Régions a bien lieu. Dans l'affirmative, où en est-elle ? Ensuite, étant donné que la Région wallonne va de l'avant à la suite d'une résolution, la Région bruxelloise compte-t-elle lui emboîter le pas ? Serait-ce éventuellement aussi le cas pour la Flandre ?

[249]

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

Mme Céline Fremault, ministre.- M. Loewenstein, votre question tombe à point nommé puisque, ce matin même, les trois Régions se sont rencontrées, dans le cadre de la Commission interrégionale de l'emballage (CIE), pour travailler sur le dossier P+MC, que vous connaissez. Celui-ci prévoit l'élargissement du sac bleu à davantage d'emballages en plastique et concerne également la question de la consigne, qui fait l'objet d'une actualité récente, notamment en Région wallonne.

À ce stade, les concertations interrégionales n'ont pas encore abouti à la mise en place d'un système de consigne à l'échelle nationale, parce que la priorité des trois Régions a été de travailler sur le dossier P+MC, davantage susceptible de recueillir un accord unanime.

Mais chacun, aujourd'hui, étudie la possibilité d'une alternative. À ce titre, la Flandre et la Wallonie ont décidé de mettre en place un projet pilote. Pour la Région bruxelloise, je vous expliquerai où j'en suis car je n'ai pas attendu la séance d'aujourd'hui pour envisager ce qu'il est possible de faire de notre côté.

Pour être très précise, la question des consignes est à discuter dans le cadre du renouvellement de l'agrément de l'asbl Fost Plus et du plan de mise en œuvre du projet P+MC. Mais aujourd'hui, Fost Plus conditionne son plan à l'absence de consigne. Un dialogue entre les opérateurs est donc nécessaire pour comprendre la position des uns et des autres. Celle de Fost Plus a toujours été d'avertir que l'instauration d'une consigne risquait de mettre à mal tout le système mis en place depuis plusieurs années pour la reprise des emballages ménagers. Donc, Bruxelles ne veut pas se précipiter, mais ne ferme pas pour autant la porte à une éventuelle consigne ou à une prime de reprise.

Dans ce contexte, j'ai rencontré il y a trois ou quatre semaines la secrétaire d'État à la Propreté, Mme Fadila Laanan, afin de lui faire part de ma volonté de lancer, à Bruxelles, un projet pilote dont elle et moi devrions définir les contours. Il concernerait uniquement les canettes dans le cadre d'événements sportifs ou culturels ciblés avec, évidemment, une action d'envergure qui serait menée dans le cadre de l'année zéro déchet. Le dialogue entre elle et moi se poursuit donc pour envisager cette action ciblée à Bruxelles. La situation est en effet très différente en Wallonie.

Cet après-midi, j'aurai des échos de la réunion de la CIE de ce matin. Si vous me posez une question en Commission de l'environnement, je pourrai y répondre au lendemain des vacances de Pâques en étant mieux informée.

[251]

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Je vous reposerai donc cette question de manière plus précise dans quelques semaines. Je reste attentif à ce dossier, qui représente un enjeu important tant en matière d'environnement que de propreté publique.

Certains acteurs de terrain sont réticents à l'instauration de ce système. Ils redoutent, par exemple, que l'ouverture des sacs bleus ne génère davantage de déchets.

Mme Céline Fremault, ministre.- Nous connaissons les arguments évoqués par les détracteurs du projet.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Il faudrait lancer une expérience pilote pour vérifier si leurs craintes se vérifient sur le terrain.

J'espère que nous avancerons de manière concertée dans ce dossier. La Belgique est un petit pays, et la masse critique jouera un rôle important dans la faisabilité du système.

Mme Céline Fremault, ministre.- C'est exact.

[253]

QUESTION D'ACTUALITÉ DE M. DOMINIEK LOOTENS-STAEL

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

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

concernant "la mise en œuvre du Plan taxis".

QUESTION D'ACTUALITÉ JOINTE DE M. RIDOUANE CHAHID,

concernant "l'état des lieux de la réforme du secteur bruxellois des taxis eu égard à la manifestation du 27 mars 2018".

QUESTION D'ACTUALITÉ JOINTE DE M. YOUSSEF HANDICHI,

concernant "les suites éventuellement réservées par le gouvernement à la récente manifestation du secteur bruxellois des taxis".

[255]

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

De heer Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang).- Deze week staakte de Brusselse taxisector tegen het Taxiplan. Aan de vooravond van die actie werd er een petitie gelanceerd die ook door politici uit de meerderheid wordt gesteund. Op BX1 verklaarde de PS dat er tabula rasa moet gemaakt worden, zo niet moet minister Smet maar zijn bevoegdheden afstaan. Dat is zonder meer krasse taal. Nochtans heeft diezelfde partij het Taxiplan in eerste lezing goedgekeurd. Nu beweert ze ineens dat een hervorming onmogelijk is zonder een evenwichtig akkoord in overleg met de sector. Ook andere

coalitiepartners, waaronder DéFI, willen het huidige Taxiplan niet langer goedkeuren. Het cdH eist zelfs een nieuwe overlegronde. Kortom, er heerst grote verdeeldheid over het Taxiplan.

Komt die nieuwe overlegronde er? Wordt het Taxiplan in zijn huidige vorm begraven en wordt er van een blanco blad gestart? Zal het Taxiplan aangepast worden of is dat al gebeurd zonder ons medeweten? Tegen wanneer zal er een taxiplan, in welke vorm dan ook, goedgekeurd kunnen worden?

[257]

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

M. Ridouane Chahid (PS).- M. le ministre, je suis content de vous voir en face de moi ! Vous vous êtes fait très discret ces derniers jours. Je m'en suis étonné, car ce n'est pas le Pascal Smet que je connais depuis maintenant quatorze ans.

Au début de la semaine, vous avez pu assister, comme nous, à la manifestation d'un secteur inquiet pour son avenir, pour ses travailleurs et leurs familles, inquiet de ce qui est en train de se passer autour de son activité. On peut encore comprendre que vous n'ayez pas voulu parler avant ou pendant la manifestation. Mais trois jours après, nous n'avons toujours reçu aucun signal de votre part. Il n'y a aucun dialogue, aucune concertation et aucune réponse à l'avis, guère positif, du Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale (CESRBC), alors que tout le monde vous attend sur cette question !

Je suis très inquiet. Je ne vais pas jeter de l'huile sur le feu, car vous connaissez la position du PS. Quand allez-vous enfin faire respecter la législation, non pas la législation future - celle que vous souhaitez -, mais la législation actuelle, à savoir l'ordonnance telle qu'elle a été votée en 2013 ? Quand allez-vous mettre en place des contrôles qui permettront à tous d'avoir le sentiment que les uns et les autres sont traités sur un pied d'égalité ?

Mon collègue Jamal Ikazban a déposé une proposition d'ordonnance demandant la mise en place de stewards chargés de contrôler la réglementation et de la faire appliquer, de manière à apporter une réponse au secteur.

[259]

Quand allez-vous vous concerter avec le secteur ? Quand allez-vous envoyer un signal pour relancer enfin le dialogue ? M. Smet, cela implique non seulement d'écouter les interlocuteurs autour de la table, mais aussi de comprendre des situations particulières. On peut ne pas être d'accord avec tout ce qui se dit, mais il y a des situations particulières. Certaines personnes ont investi leur vie dans cette profession et attendent d'être respectées par les pouvoirs publics.

Je souhaite savoir quand vous allez enfin engager la concertation et répondre aux avis qui ont été rendus, notamment par le CESRBC.

(Applaudissements)

[263]

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

M. Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!).- Hier soir, j'ai adressé ma question d'actualité à M. Vervoort. En effet, cela fait une semaine que nous ne vous avons plus vu, M. Smet. Je me suis donc dit que ce dossier était désormais pris en main par le ministre-président, qui s'est exprimé dans la presse.

Ayant envoyé ma question à M. Vervoort, je suppose donc que c'est lui qui va me répondre. Non ? C'est donc M. Smet.

Soyons clairs : beaucoup de personnes dans le secteur des taxis demandent votre démission, M. Smet. Pour ma part, je ne la demande vraiment pas. Non pas que je sois l'un de vos partisans ! J'explique souvent au secteur des taxis, dont certains membres sont parmi nous aujourd'hui, que les Espagnols, les Français, les Suisses et les Anglais sont venus manifester à Bruxelles pour exprimer leur solidarité avec lui. Est-ce qu'ils ont Pascal Smet comme ministre dans ces pays ? Non. Par contre, ils ont Uber.

Ce n'est donc pas la personne du ministre qu'il faut combattre, mais l'ubérisation de la société. Hier, j'ai écouté M. Vervoort sur *Matin Première* et je trouve qu'il a avancé de bonnes idées. On voit qu'il a compris pas mal de choses, aussi vais-je le citer : "Uber était un modèle intéressant il y a quelques années, mais désormais, il faut bien comprendre ce que c'est. Socialement, on peut se poser pas mal de questions sur Uber. Uber, c'est quoi ? C'est le définancement de la sécurité sociale".

C'est juste, et il va falloir l'entendre, M. Smet. "C'est le définancement de la sécurité sociale. Le progrès est neutre, il n'est ni bon, ni mauvais. C'est ce qu'on en fait et en fera qui sera déterminant. Je suis pour les nouvelles technologies."

Nous le sommes tous, soyons honnêtes. Même vous, M. le ministre, vous êtes pour les nouvelles technologies, puisque dans votre plan, vous avez prévu une application publique régionale. Où en êtes-vous avec ce projet hyperimportant ?

[265]

Nous n'allons pas entamer un débat pour savoir à qui profite la technologie. Est-ce à la société dans son ensemble, à une poignée de personnes ou à une multinationale ? C'est pourtant une question importante.

Et puis patatras ! M. Vervoort, vous dérapez à la fin de l'interview et donnez quasiment un ordre à M. le ministre : "Il faut restaurer la confiance avec le secteur et avoir la capacité de conclure un accord avec Uber." Vous affirmez que le modèle Uber n'est pas bon, qu'il conduit au définancement de notre sécurité sociale, pour conclure qu'il faudrait tout de même aboutir à un accord avec Uber ! Réécoutez votre interview, M. le ministre-président, vous la terminez de cette manière.

Ce que M. Pascal Smet appelle le "plan taxi Vervoort 2" a été approuvé en première lecture. Autrement dit, tous les partis politiques représentés au sein du gouvernement sont d'accord. Tous ! On peut faire des gesticulations par la suite, mais tous sont d'accord et le plan du gouvernement a été approuvé.

Le jour de la manifestation, M. le ministre-président a reçu les représentants du secteur. Je voudrais citer un témoignage publié dans la presse. L'un des représentants présents estime que les réponses du ministre-président sont de la poudre aux yeux. "On voulait du concret, mais nous n'avons rien reçu de tout ça", ajoute-t-il.

M. le ministre et M. le ministre-président, nous voulons du concret. Où en est votre plan ? Où en sont vos relations avec Uber ?

(Applaudissements)

[269]

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

M. Pascal Smet, ministre.- Je tiens d'abord à répondre à M. Handichi et au journaliste de la RTBF que je n'avais pas disparu. Ma journée a été ponctuée de réunions publiques : à la Commission des affaires sociales du Parlement bruxellois, à mon cabinet pendant le temps de midi, avec le gouvernement concernant les allocations familiales et, enfin, une rencontre avec des citoyens à l'hôtel de ville en présence de M. Close. J'étais donc bien présent publiquement. Toutefois, je reconnais que je n'ai pas répondu aux questions des journalistes, car j'estime qu'il ne faut pas faire de déclarations lors d'une telle journée d'action. J'ai d'ailleurs toujours agi de la sorte. En outre, je pourrais aussi vous dire que je préfère d'abord m'exprimer au parlement.

Quant à la méthode, l'accord gouvernemental que les ministres exécutent est clair. Chaque étape, chaque action de ma part dans ce dossier, est largement discutée au sein du gouvernement, décidée et validée par celui-ci. Depuis deux ou trois ans maintenant, des concertations sont menées et j'y assiste personnellement. Or, sous le gouvernement précédent, le ministre ne participait pas aux réunions du comité consultatif, mais y envoyait un délégué. Le comité consultatif se réunit fréquemment, de manière formelle ou informelle. J'y rencontre non seulement les syndicats et des chauffeurs de taxi individuels, mais aussi des patrons ou encore d'autres parties prenantes.

[271]

Vous me demandez aujourd'hui quand je vais reprendre la concertation. La décision du gouvernement était très claire lorsque l'ordonnance a été approuvée en première lecture. Quand j'ai expliqué le contenu en toute transparence, j'ai également indiqué très clairement qu'il s'agissait d'une étape, d'un avant-projet d'ordonnance.

Nous allons maintenant solliciter l'avis du Conseil économique et social et de la Commission régionale de la mobilité (CRM). Le gouvernement m'a chargé de consulter le secteur des taxis au sens large, c'est-à-dire, au-delà des membres du comité consultatif, des indépendants, des chauffeurs et des gestionnaires d'applications qui ne posent pas de problème. Tous ces avis n'ont pas encore été recueillis.

J'ai conclu de manière très claire la dernière réunion du comité consultatif en disant que nous attendrions les autres avis pour effectuer une analyse globale et que nous reviendrions ensuite au gouvernement après les vacances de Pâques, avant d'organiser une nouvelle rencontre.

Le dialogue et la concertation sont, de mon point de vue, toujours en cours. Il n'y a donc pas lieu de les restaurer. Mais nous devons à présent attendre les avis sollicités et les analyser, pour retourner ensuite au gouvernement afin d'être couverts par celui-ci, comme je l'ai toujours fait dans ce dossier.

Certes, ce n'est pas évident. Dans n'importe quelle ville d'Europe ou même du monde, toute réforme du secteur des taxis est effectivement problématique et compliquée, M. Handichi, notamment pour les hommes politiques chargés de l'élaborer. Il ne faut pas aller très loin pour le comprendre. Ce débat déchaîne inévitablement les passions.

À propos des stewards, j'ai demandé au gouvernement en 2016 que leurs effectifs soient renforcés, mais cela n'a pas été accepté dans le plan de personnel. La semaine qui suit les vacances de Pâques, le gouvernement devrait approuver un nouveau plan de personnel 2018 pour l'ensemble de la fonction publique, y compris pour Bruxelles Mobilité.

J'ai adressé une nouvelle demande à ma collègue Fadila Laanan, responsable de la Fonction publique, et à tout le gouvernement, afin d'augmenter de trente personnes le service taxis : quinze pour les contrôleurs et quinze pour les stewards à la gare du Midi. Je renouvelle ainsi la demande que j'avais formulée en 2016 et qui m'avait été refusée à l'époque. Je peux difficilement imaginer que le gouvernement refuse cette fois-ci de satisfaire une demande unanimement soutenue.

[273]

M. Chahid, il y a toujours des contrôles. En 2017 et 2018, nous avons eu 914 contrôles dont 100 procès-verbaux rédigés et 34 saisies. Nous n'avons pas cessé de contrôler. Pouvons-nous en faire plus ? La réponse est oui. Mais nous avons besoin de plus de contrôleurs.

La police peut-elle davantage contrôler ? Oui. C'est la raison pour laquelle nous voulons mener des actions communes. D'ailleurs, le gouvernement a demandé la création d'un groupe de travail, à laquelle nous nous sommes attelés, afin d'augmenter les contrôles.

Pour ce qui est des applications, il y a deux ans, on est venu me présenter une application que l'on avait développée, en me demandant si je voulais contribuer à son lancement. J'ai répondu par l'affirmative. J'attends toujours ce lancement. Je trouvais l'application très bonne. Mon idée était que le secteur des taxis disposerait de sa propre application, qui pourrait servir d'application par défaut et même être agréée par l'autorité publique. Là aussi, j'attends encore.

Par ailleurs, comme certains l'ont dit, il y a un vrai souci chez les chauffeurs. Dans toute réforme de modernisation, je me laisse guider par deux principes, M. le président : d'une part, l'intérêt général, qui implique de tenir compte de tous ceux qui vivent à Bruxelles, et, d'autre part, la concertation qui doit évidemment être menée avec les patrons du secteur des taxis classiques, les chauffeurs de taxi et les clients.

Ma démarche, toujours validée par le gouvernement, était double. Il s'agissait d'abord d'améliorer les conditions de travail de tous les chauffeurs, aussi bien dans le secteur classique que dans le secteur s'appuyant sur les nouvelles applications, et ensuite de renforcer et d'améliorer le service en mettant le client au cœur de nos préoccupations.

[275]

Les clients, et les chauffeurs de taxi au sens large, doivent être au cœur de nos discussions, lesquelles doivent viser l'intérêt général.

Je rencontre les chauffeurs de taxi. Certains ont dépensé beaucoup d'argent de bonne foi. Si nous augmentons le nombre de licences, la valeur de celles-ci diminuera. J'en suis bien conscient, raison pour laquelle j'avais proposé au gouvernement de créer un fonds de compensation. Cette mesure n'a pas été reprise dans l'avant-projet d'ordonnance.

Lors d'une réunion du comité consultatif, j'ai clairement dit au secteur des taxis qu'il pouvait nous soumettre une proposition visant la création d'un fonds de compensation ou d'un autre mécanisme. L'objectif était de récompenser les gens qui, de bonne foi, ont investi dans leur licence de taxi. J'ai toujours été en faveur d'une telle mesure et beaucoup de chauffeurs de taxi le savent.

Le dialogue n'a jamais été interrompu, même si, bien entendu, nous ne sommes pas toujours d'accord. Dans les prochaines semaines, dès que nous aurons reçu tous les avis demandés, nous les analyserons et je soumettrai une proposition au gouvernement. Je reprendrai ensuite les discussions, mais j'agirai toujours en étroite concertation et avec l'accord du gouvernement.

[277]

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

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- Concernant Uber, que les choses soient claires : une législation existe en la matière et doit être appliquée à tout un chacun. Je regrette qu'aujourd'hui, en

raison de licences octroyées par la Flandre et la Wallonie, les règles existantes soient ignorées. La loi bruxelloise doit pourtant être d'application.

Avec Uber X, la société Uber parasite la réalité des choses. Il s'agit d'appliquer la loi, et pas d'être hors la loi. Nous pouvons bien entendu discuter du modèle, mais ce n'est pas le lieu pour le faire.

[279]

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

De heer Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang).- Mijnheer de minister, het valt me op dat de PS u hier komt verwijten dat u een hele week van het toneel verdwenen bent, terwijl dezelfde PS namens u de hele week verklaringen aflegde. U kunt volgens die partij niet goed meer functioneren, uw bevoegdheden moeten u misschien zelfs worden ontnomen, u moet opnieuw van een wit blad beginnen.

De verbetering en het fanatisme van de PS om u te bestrijden, op basis van een plan dat ze mee heeft goedgekeurd, is wel verbazingwekkend. Kwatongen beweren dat de politiek van Brussel-Stad op het gewestelijk niveau wordt geïmporteerd. Ik hoop dat dat niet klopt. Als we vanaf nu tot in oktober en eventueel erna de politiek van de 19 gemeenten hier overnemen, dan zijn we nog niet jarig.

De vraag rijst dan ook of minister Smet nog kan functioneren. Wordt hij nog geruggensteund door de meerderheid? De PS, Défi en het cdH vallen hem aan. Hij staat bijna alleen in de regering. Mijnheer de minister-president, zult u hem zijn bevoegdheden ontnemen? Wat staat er te gebeuren? Hoe geloofwaardig zal de regering nog zijn?

[281]

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

M. Ridouane Chahid (PS).- M. le ministre, je vous avais interrogé sur votre agenda. Vous avez donné celui de mercredi, mais je parlais de celui du mardi, puisque la manifestation a eu lieu ce jour-là.

Ensuite, vous vous réfugiez derrière l'accord de gouvernement, mais il date de 2014. Nous sommes en 2018 et les choses ont évolué, ainsi que la société. Des villes importantes, comme Londres, ont interdit Uber avant d'entamer la négociation. Elles ont commencé à discuter par après.

Je retiens trois choses de votre intervention. Premièrement, avant de passer à la concertation, il faut faire respecter la loi actuelle, qui impose des contrôles. Si vous faites passer ce signal en organisant des contrôles permanents envers ceux qui ne respectent pas l'ordonnance, cela donnera aux taximen une vision beaucoup plus constructive de leur avenir. Car il s'agit ici de leur avenir, de leur situation familiale, de leur entreprise.

Deuxièmement, vous avez dit que vous travailliez pour l'intérêt général. Je suis d'accord. Mais M. Gosuin, qui est à vos côtés, a dit mardi matin à l'antenne d'une radio que le problème réside dans le fait que vous avez pris parti dès le début pour Uber. L'accord gouvernemental ne dit pas qu'il faut donner tous les droits à Uber. J'étais là au moment de la négociation et ce n'est pas ce qui avait été dit. Un ministre, votre collègue au gouvernement, affirme que vous avez pris le parti d'Uber et que c'est ce qui pose problème.

[283]

Troisièmement, ce qui m'a fait très mal, c'est de voir, le jour de la manifestation, M. De Wolf parader, prendre votre texte, ne rien changer et y apposer son nom. Quand un homme de droite dépose sa signature sur le texte d'un homme de gauche, c'est qu'il ne s'agit pas d'un texte de gauche !

(Applaudissements)

[287]

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

M. Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!).- Nous avons apparemment affaire à un gouvernement de gauche ! Première nouvelle !

(Rumeurs)

M. Chahid, nous vous remercions pour ce scoop, dont la presse s'emparera certainement.

Le plus important, M. le ministre, c'est cependant le fait que vous êtes soutenu par le gouvernement. Il y avait un doute et des zizanies sur ce point. Certains ont en effet essayé de faire croire au secteur des taxis qu'ils n'étaient pas en faveur du plan. Aujourd'hui, la situation est claire : M. Smet est soutenu par le gouvernement "Rudi Vervoort 2".

Ensuite, je ne suis pas du tout d'accord lorsque vous dites qu'il en va de l'intérêt général. Cela fait des années que vous bloquez ce Plan taxis et que vous faites reculer le gouvernement. Je voudrais donc faire passer un message au secteur des taxis, qui s'est mobilisé. Vous connaissez la recette : soyez unis et la victoire sera alors à portée de main.

[289]

QUESTION D'ACTUALITÉ DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

concernant "les initiatives éventuelles du gouvernement en matière de prêt d'œuvres d'art issues des collections fédérales au futur musée d'art contemporain Kanal".

M. le président.- La parole est à M. Van Goidsenhoven.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Dans la presse du début de semaine, nous apprenions, via une déclaration de la porte-parole de la secrétaire d'État fédérale aux Affaires scientifiques, Mme Demir, que cette dernière était ouverte à la possibilité de prêt d'œuvres d'art en faveur de la fondation Kanal, tout au moins lors d'expositions secondaires.

Cette ouverture tranche avec la fermeture assez radicale qui avait eu lieu auparavant. J'imagine que vous avez pris note de cette évolution, d'autant que vous vous étiez plaint à l'époque du manque d'ouverture à cet égard de Mme Sleurs. Mme Greoli vous faisait concomitamment des propositions de prêt d'œuvres d'art.

Quel est votre position au regard de l'évolution de la situation ? Allez-vous saisir cette opportunité ? Si ce n'est déjà fait, allez-vous prendre des contacts avec la secrétaire d'État aux Affaires scientifiques du gouvernement fédéral afin de pouvoir concrétiser cette ouverture, sachant qu'il est important, le cas échéant, de pouvoir disposer d'un certain nombre d'œuvres d'art pour pouvoir activer votre projet de musée d'art contemporain Kanal ?

[293]

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

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- Vous avez rappelé les déclarations de Mme Sleurs - j'ignore ce qu'elle fait aujourd'hui - qui datent de décembre 2014. À ce propos, je lis le titre suivant : "Pas de musée d'art moderne au canal : le choix d'Elke Sleurs". C'était donc le choix de votre partenaire de coalition au gouvernement fédéral. Dire non, c'est aussi une forme de concertation !

Comme vous, j'ai pris connaissance du tweet d'un journaliste affirmant, à la suite d'une déclaration de Mme Demir, que celle-ci ouvrait la porte. Évidemment, puisque je suis moderne, j'ai répondu immédiatement au tweet ! J'ai aussi envoyé un courrier à Mme Demir par la voie officielle pour dire que je me réjouissais de ses déclarations et que je l'invitais à visiter le site à sa meilleure convenance et à prendre connaissance du projet, tant sur le plan de l'urbanisme que du contenu. Pour moi, le dialogue n'a jamais été rompu. Mme Sleurs n'avait simplement jamais voulu ne fût-ce qu'entrouvrir la porte. Comme dans tous les dossiers, Bruxelles reste un partenaire prêt à négocier dans l'intérêt de tous.

Le courrier est parti et j'attends maintenant une réaction de Mme Demir, qui est à la tête des collections. Je peux également discuter avec mes collègues des Communautés. Là aussi, du côté flamand, il y a des ouvertures. Ce que fait Sven Gatz, par exemple, démontre son engouement et son intérêt pour la Région bruxelloise, même si cela a ouvert un débat particulièrement vif au sein du parlement flamand. Je ne peux que me réjouir que des personnalités se mouillent pour Bruxelles au nord du pays. Je m'inscris donc totalement dans ce processus.

[295]

M. le président.- La parole est à M. Van Goidsenhoven.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Je vois que vous avez saisi cette main tendue et j'espère que des avancées s'ensuivront. J'espère aussi que l'on ira plus loin que ces seules déclarations émises de part et d'autre et que l'on se penchera réellement sur la question.

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- Je pars du principe que ces déclarations ne visent pas l'effet d'annonce et qu'il s'agit au contraire d'un message clair que nous adresse Mme Demir. J'ose en tout cas l'espérer et j'écarte l'hypothèse d'une "fake news".

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- De votre point de vue, j'imagine en tout cas que c'est plutôt une bonne nouvelle.

En revanche, il est apparu qu'un malentendu s'était installé parmi d'autres partenaires, singulièrement de Mme Greoli. J'ai eu l'occasion de l'interroger et elle m'a dit avoir eu l'impression que son offre de services pour les collections d'artistes belges avait été balayée avec un certain mépris.

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- Pas du tout. J'entends dire beaucoup de choses en provenance du gouvernement de la Fédération Wallonie-Bruxelles. À l'instar de ce que j'ai dit à propos de la Flandre, mon collègue Rachid Madrane a dégagé des moyens pour soutenir ce que l'on appelle la préfiguration, qui débutera début mai. Je n'ai donc pas la même impression que vous.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- J'ai interrogé Mme Greoli comme je vous interroge aujourd'hui et, manifestement, il y a davantage qu'un malentendu. De ce que vous lui avez déclaré, elle a retenu que vous ne manifestiez pas d'intérêt pour le fonds d'artistes belges dont dispose la Fédération Wallonie-Bruxelles.

Si je puis me permettre, je vous encourage donc à renouer le dialogue parce que, manifestement, un malentendu sans doute inutile et préjudiciable s'est installé.

[305]

QUESTION D'ACTUALITÉ DE M. BENOÎT CEREXHE

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

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

concernant "le scénario envisagé par le gouvernement pour le chantier de rénovation du tunnel Léopold II".

[307]

QUESTION D'ACTUALITÉ JOINTE DE MME CATHERINE MOUREAUX,

concernant "l'état des lieux du dossier de la rénovation du tunnel Léopold II".

[309]

TOEGEVOEGDE ACTUALITEITSVRAAG VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER,

betreffende "het minderhinderplan met betrekking tot de werken aan de Leopold II-tunnel".

[311]

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

M. Benoît Cerexhe (cdH).- Dans les dossiers que nous traitons, nous donnons parfois l'occasion à certains de prétendre que Bruxelles est mal gérée et que les problèmes ne sont pas anticipés. Le dossier du tunnel Léopold II est un exemple de ce type de dossier qui inquiète.

Les discussions à son sujet ont commencé en 2012, à l'époque où Mme Grouwels gérait la compétence. Des comités d'accompagnement avaient alors été mis en place. Cinq ans plus tard, en 2017, un certain nombre d'entre eux ont été relancés. Toutefois, il faut constater aujourd'hui qu'à un mois du début des travaux, nous ne savons toujours pas quel scénario doit être envisagé. Une telle situation est quand même relativement inquiétante pour un lieu qui est fréquenté par 40.000 véhicules par jour à hauteur de la Basilique de Koekelberg, et 80.000 dans le quartier du canal.

Aujourd'hui, un accord a-t-il été conclu avec la SNCB, De Lijn et la STIB pour améliorer l'offre de transports durant cette période ?

Existe-t-il un accord avec la Région flamande concernant les modalités d'accès pendant cette période ?

Une concertation est-elle menée et un accord a-t-il été trouvé avec les bourgmestres des cinq communes du nord-ouest de Bruxelles qui sont concernées par ces travaux quant aux dispositions à prendre pendant la durée du chantier ?

[313]

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

Mme Catherine Moureaux (PS).- M. le ministre, je m'adresse aujourd'hui à vous en tant que représentante de l'ensemble du nord-ouest de Bruxelles. Les dernières annonces dans la presse concernant les travaux de rénovation du tunnel Léopold II m'inquiètent. Trois scénarios de mobilité seraient à l'étude, trois plans de circulation régionaux différents qui pourraient accompagner cette rénovation. Ce que l'on peut voir dans la presse concernant les trois hypothèses est-il correct ? Pouvez-vous nous en dire davantage au sujet du scénario privilégié ?

Qu'en est-il du calendrier ? J'ai pu lire dans la presse que les travaux devraient débiter dans plus ou moins un mois et une semaine. Le confirmez-vous ? Je n'ai rien vu en termes de sensibilisation, de publicité et, comme tout un chacun dans le nord-ouest de la capitale, je ne sais donc pas ce qui va se passer. Ces travaux commenceront-ils effectivement au début du mois de mai ? Par ailleurs, la fermeture à proprement parler du tunnel est apparemment programmée pendant les vacances d'été. Qu'est-il prévu pendant cette période ?

Au sujet de la concertation, n'oublions pas que nous parlons d'un axe par lequel transitent chaque jour des dizaines de milliers de voitures. Cela veut évidemment dire que plusieurs communes ainsi qu'un grand nombre de navetteurs sont concernés. Dès lors, comment avez-vous travaillé sur les deux volets ? Il était nécessaire d'établir des plans communaux de mobilité, mais aussi d'organiser des concertations avec les conseils communaux dans chacune des communes.

J'ai lu avec intérêt qu'il y aurait un projet de parking de dissuasion à Grand-Bigard. C'est évidemment très important. Si nous pouvions parvenir à un accord avec la Flandre afin de mettre en place un tel parking de dissuasion, nous nous soulagerions probablement de plus de la moitié des difficultés rencontrées concernant la rénovation du tunnel Léopold II. Ce projet de parking de dissuasion à Grand-Bigard est-il réellement à l'étude ? Dans l'affirmative, un maillage est-il prévu avec les sociétés de transport en Flandre et à Bruxelles ?

Enfin, j'ai cru comprendre que l'un des scénarios envisagerait de remettre tout le pourtour de la Basilique à sens unique. Or, cette question vient de faire l'objet d'un test de mobilité qui s'est révélé non concluant. Le sens unique a donc été enlevé. Ainsi, qu'est-ce qui justifie que cette hypothèse soit encore évoquée ?

Alors qu'autant de questions se posent à l'heure actuelle, cinq semaines avant le début hypothétique des travaux, le scénario de leur report est-il à l'étude ? De quelle manière ?

[315]

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

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Naar aanleiding van de werken aan de Leopold-II tunnel interpelleerde ik u in februari uitgebreid over uw 'Minder Hinder'-plan of eerder over het gebrek

daaraan. U zei toen dat u tegen Pasen over een protocolakkoord wilde beschikken. U wilde eerste over een duidelijk plan beschikken alvorens erover te communiceren. Dat is uiteraard veel te laat. De voorbereiding van de werken is al jaren aan de gang. De Brusselaars moeten dringend informatie krijgen over de bovengrondse situatie.

Behoudt u uw planning? Hebt u de protocollen ondertekend? Wanneer zult u erover communiceren?

In La Capitale van gisteren stelt de minister-president voor om de volledige toegangsweg naar Brussel in Groot-Bijgaarden af te sluiten. Er zou een aparte busbaan komen met eventueel carpooling. Kortom, bovengronds verkeer zou nog steeds mogelijk zijn.

Aan de vooravond van het Paasweekend zegt de minister-president dus dat Brussel wordt afgesloten voor verkeer uit Vlaanderen. Het is hallucinant dat hij zo over uw dossier communiceert. Ligt het bewuste 'scenario 3' inderdaad nog op de tafel? Het zal voor problemen zorgen in het hele gewest, als je die toegangsweg afsluit. Misschien vindt u dat de Vlamingen niet meer naar Brussel moeten komen. Dat kan misschien ook de bedoeling zijn. Het is een straffe uitspraak en ik wil weten of die klopt.

[317]

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

M. Pascal Smet, ministre.- En effet, il était déjà question de rénovation en 2012. Selon mes informations, le gouvernement précédent n'avait pas décidé de rénover le tunnel juste avant l'échéance électorale, de crainte des conséquences. C'était une mauvaise décision.

Je suis bien conscient que nous sommes de nouveau face à deux échéances électorales : octobre 2018 et mai 2019. Mais tous ceux et celles qui pensent que l'on peut reporter la rénovation du tunnel Léopold II se trompent, car celui-ci est en très mauvais état. La commission chargée des tunnels a d'ailleurs conclu très clairement qu'il fallait absolument rénover les tunnels bruxellois le plus rapidement possible.

Au cours des derniers mois et des dernières années, les fonctionnaires, les membres de mon cabinet et moi-même avons énormément travaillé, afin de prendre nos responsabilités et de rénover les tunnels. Cela inclut le tunnel Léopold II, qui est le plus récent mais qui constitue aussi le cas le plus compliqué car c'est une artère très importante pour la Région.

Croire qu'on a le choix de ne pas rénover ou de reporter la rénovation témoignerait d'une sottise totale et d'une irresponsabilité incroyable. Le gouvernement a donc clairement décidé de poursuivre le chantier.

La présence d'amiante ayant été détectée dans le tunnel, la rénovation devra avoir lieu dès cet été. Même si j'aurais évidemment préféré que ça ne se produise pas avant des échéances électorales, on ne peut pas me demander, en tant que ministre responsable, de ne pas tenir compte de la situation sécuritaire d'un tunnel. Nous avons donc signé le contrat de rénovation fin janvier. La rénovation commencera dans quelques mois.

[319]

Entre le 1er mai et le 1er juillet, ce qui va se passer a été clairement expliqué et figure même dans les journaux : le tunnel sera uniquement fermé la nuit. Vous qui habitez le nord-ouest de Bruxelles, vous savez qu'on a dû souvent fermer le tunnel durant la nuit au cours des dernières années. L'expérience de fermeture nocturne a donc déjà été vécue. La construction d'une sortie de secours commencera aussi, dans un espace public très limité et avec peu d'influence sur le trafic. Les détails sur ce volet seront communiqués quand l'entrepreneur aura communiqué ses décisions.

La fermeture totale du tunnel pendant deux mois - du 1er juillet au 1er septembre - est incontournable et sera répétée pendant les étés 2019 et 2020. S'il s'agit d'une voie très importante, empruntée quotidiennement par des dizaines de milliers de voitures, la pression est heureusement moins grande en été, raison de notre choix.

Cependant, il serait naïf de croire que toutes les mesures prises pourront endiguer les problèmes de mobilité, mais nous n'avons pas beaucoup de choix. À tous ceux et celles qui essayent de politiser le débat en vue des prochaines élections, je dirai que ceci n'est pas un dossier politique, mais technique. Il n'y a pas beaucoup de choix politiques à prendre dans ces dossiers. Dès que la décision est prise de fermer le tunnel, compte tenu de la configuration de la situation routière dans la zone et des trajets des utilisateurs - parfaitement connus grâce à des analyses inédites en Région bruxelloise -, nous connaissons les perturbations qui seront générées. J'expliquerai tout ceci en détail en Commission de l'infrastructure. Ceux et celles qui osent encore dire que nous n'avons pas agi avec professionnalisme se trompent, et je vais le démontrer clairement.

[321]

Dans le cadre de ce dossier purement technique, l'an dernier, avant même de conclure le contrat, nous avons désigné un hypercoordinateur exclusivement chargé de la coordination des chantiers et de la préparation des impacts de mobilité.

De plus, nous avons engagé deux grands bureaux externes, Stratec et Agora, pour nous accompagner. Ajoutez à cela les fonctionnaires, les bureaux techniques et plusieurs groupes de travail en cours, avec la participation des communes, des zones de police et des services de secours. Je peux vous fournir toutes les dates des réunions !

Je constate cependant que les fonctionnaires communaux ne sont pas au courant ou sont mal informés. À moins qu'il n'y ait d'autres soucis. Je l'ignore.

Le 6 février, j'ai vu tous les bourgmestres pour expliquer les options et les possibilités qui se présentent à nous dans le cadre de ce dossier. Et nous leur avons demandé de participer. J'ai même dû écrire aux bourgmestres qui n'étaient pas représentés dans les groupes de travail que c'était un dossier important et que leur présence était nécessaire pour leur commune. J'ai invité à nouveau les bourgmestres lundi passé et aucun n'est venu. Ils ont envoyé des chefs de cabinet ou d'autres représentants. Pour les dossiers importants, il faut pouvoir adapter son agenda. C'est ce que je fais !

Après les vacances de Pâques, nous allons les convier à nouveau à une séance d'explications lors de laquelle nous écouterons leurs dernières questions et concluons formellement la concertation.

[323]

Alors, quels sont les trois scénarios qui s'offrent à nous ? Premièrement, ne rien faire. C'est un bourgmestre qui a proposé cette solution. Ce serait le chaos dans les quartiers du nord-ouest. Ce n'est pas ce que nous allons faire.

Deuxièmement, on pourrait tout fermer, pas seulement le tunnel, mais aussi l'accès par l'avenue Charles-Quint. Il y a des arguments en faveur de cette option. Mais, Mme Van Achter a raison, on ne peut supprimer un tel accès à une ville qui est la capitale de la Belgique et de l'Europe. Mme Dejonghe a également affirmé en commission sa satisfaction quant à la volonté de conserver une accessibilité, même de manière limitée, de ce côté-là de Bruxelles. Nous n'allons pas tout fermer, car nous bloquerions tout un quartier. Les automobilistes risqueraient de s'engouffrer dans une autre zone et cela deviendrait ingérable. De plus, nous avons obtenu de Vivaqua de ne pas faire de travaux pendant l'été.

Nous avons opté pour le troisième scénario : fluidifier le trafic au maximum, sur la base de quelques principes. Premièrement, nous créerons une bande dans chaque direction pour les voitures privées, ce qui aidera à fluidifier le trafic entrant et sortant. Deuxièmement, nous allons augmenter l'offre de transports en commun. Pour que cela soit efficace, il faut qu'il y ait des bandes réservées aux bus tout au long du parcours. Cela ne sert à rien de faire circuler des bus dans les embouteillages. La bande des bus s'étendra de la sortie du ring à Simonis.

[325]

Nous introduirons également une nouveauté : autoriser le covoiturage sur cette bande de bus. Les voitures occupées par trois personnes pourront l'emprunter. Pour ce faire, nous aurons besoin des communes, car la police devra exercer un contrôle. Dans toutes les villes du monde, la police contrôle le trafic, et c'est normal. Un itinéraire cycliste sera prévu sur la totalité de l'axe.

Troisièmement, nous allons instaurer un système de jalonnement pour indiquer clairement aux automobilistes, déjà bien avant Bruxelles, les voies qu'ils doivent emprunter pour pénétrer dans la ville, avec des voies de préférence. L'avenue Charles-Quint sera le dernier choix. Le plan de jalonnement est prêt.

Quatrièmement, les transports en commun seront mis en site propre. Les feux de circulation seront adaptés et les traversées piétonnes, sécurisées.

La zone du square et de la place Saintelette sera, quant à elle, transformée en rond-point.

[327]

Arrive la question du rond-point à la hauteur de la Basilique de Koekelberg. Malgré mon opposition, nous y avons réalisé un test de situation suite au dépôt d'un dossier argumenté par l'administration, et nous avons pu constater que cette solution ne fonctionnait pas. Il a fallu quelques semaines pour retirer ensuite le dispositif, pour des raisons climatiques et d'autres inhérentes au fonctionnement de Bruxelles Mobilité. Je ne suis pas masochiste : je ne vais pas remettre une fois de plus la question du rond-point sur le tapis si les experts de Bruxelles Mobilité et les deux bureaux externes défendent une autre solution pour éviter que les bus s'engluent dans le trafic. Si l'on veut que les bus avancent entre l'avenue Charles-Quint et Simonis, ils doivent absolument disposer d'un site propre autour du parc. Nous devons par conséquent créer un sens unique pour les voitures. Là est le dilemme. On peut encore débattre avec le bourgmestre, mais le but est de permettre aux bus de circuler.

Vous m'interrogez également sur la Flandre et la SNCB. La SNCB m'a affirmé que ses lignes de train disposaient d'une capacité suffisante en été et s'est engagée par écrit à l'augmenter en cas de nécessité.

Le ministre Weyts a signé un accord de protocole et la société De Lijn et la STIB vont s'engager à augmenter la capacité de leurs lignes de bus.

Concernant les parkings de transit, il n'est pas possible d'en installer un à Grand-Bigard, pour des raisons techniques de trafic. Tout le monde s'accorde à dire que le Parking C, sur le plateau du Heysel, serait idéal, mais l'on est englué dans les difficultés entre Ghelamco et la Ville de Bruxelles. J'espère que la question pourra être réglée. Les experts s'accordent sur la priorité du parking de transit.

[329]

Pour conclure, toutes les mesures, comme les plans de signalisation, sont en cours d'application. La communication sur les fermetures de nuit va débiter après les vacances de Pâques.

La communication systématique se fera deux mois auparavant, ce qui est déjà une longue période pour informer les usagers - Bruxellois et navetteurs -.

Contrairement à ce que j'ai pu lire et entendre, le but n'est pas de faire peur aux citoyens, mais de leur expliquer clairement que, vu que l'entrée dans Bruxelles via l'E40 et l'avenue Charles-Quint sera très compliquée, il leur est conseillé d'emprunter un autre chemin. C'est exactement ce que nous avons fait pour les chantiers de la Porte de Hal, de Reyers et Herrmann-Debroux.

Forts de ces expériences, nous nous orientons dans la même direction pour la préparation du dossier. Tout est minutieusement examiné d'un point de vue théorique, et même modélisé, de sorte que nous savons exactement ce qu'il convient de faire.

Il nous faut à présent terminer et formaliser la concertation. J'ai demandé que tous les bourgmestres assistent, le 16 avril, à une réunion de travail au cours de laquelle nous répondrons à leurs questions. Pour Berchem-Sainte-Agathe, la volonté est de protéger le quartier, en installant notamment un sens unique. Les fonctionnaires communaux savent comment procéder.

Ce dossier technique implique d'examiner avec des experts comment limiter au maximum les nuisances liées à la fermeture d'un tunnel important. La seule chose que je demande, c'est de ne pas politiser ni communautariser ce genre de dossier. La nervosité compréhensible liée à une prochaine échéance électorale ne doit pas nous empêcher d'aborder ce dossier de manière objective, technique et professionnelle, afin de faire face au mieux aux inévitables nuisances.

[331]

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

M. Benoît Cerexhe (cdH).- Ce n'est pas moi qui en fait un dossier politique. C'est ce qu'en fait clairement ma collègue de la N-VA à cette tribune. Elle dit que c'est le ministre-président qui veut refuser aux navetteurs flamands l'accès à Bruxelles.

Pour ma part, je n'ai jamais demandé le report de ce dossier. S'il y a des problèmes de sécurité, il faut en effet faire des travaux. Ce que nous voulons cependant éviter, c'est le chaos, pour les Bruxellois comme pour les navetteurs.

Vous nous dites qu'actuellement, il n'y a pas encore d'accord avec les bourgmestres. J'espère que le 16 avril, toutes les mesures seront prises en concertation et coordination. Comme Mme Moureaux l'a rappelé, nous ne sommes qu'à cinq semaines du début d'un chantier qui va avoir un impact sur toute la Région bruxelloise et ses voies de pénétration.

Par ailleurs, vous nous dites qu'un protocole d'accord a été signé avec la Flandre. C'est fort bien, mais j'ai des échos de réunions de concertation qui se sont encore tenues hier après-midi, échos selon lesquels il n'y aurait pas d'accord avec la Région flamande, qui ne veut pas faire d'effort.

M. Pascal Smet, ministre.- Qui dit cela ? C'est vraiment faire preuve de mauvaise foi.

M. Benoît Cerexhe (cdH).- Manifestement, des personnes qui assistent aux réunions. Il semble que tout le monde n'assiste pas aux mêmes réunions dans ce dossier.

M. Pascal Smet, ministre.- L'ambiance a été excellente et tout le monde a été coopératif dans ce dossier. Ce n'est pas à moi de défendre la Flandre, avec laquelle j'ai d'ailleurs beaucoup de litiges. La collaboration avec le ministre Weyts dans ce dossier a cependant été très correcte.

[335]

M. Benoît Cerexhe (cdH).- Il serait intéressant de savoir exactement quels sont les accords qui ont été passés. De même, quels sont les accords très concrets qui sont passés avec la SNCB, la STIB et De Lijn ? Quels efforts complémentaires sont-ils prêts à réaliser ?

[337]

Mme Catherine Moureaux (PS).- M. le ministre, j'entends qu'au départ, ce dossier est technique. Force est de constater qu'aujourd'hui, à l'approche des travaux, il risque bel et bien de devenir politique. Et Mme Van Achter, qui est à côté de moi, veut le politiser davantage.

(Remarques de Mme Van Achter)

C'est logique, parce que 80.000 personnes passent par ce tunnel, dont 50.000 à 75.000 viennent de Flandre. Forcément, cela crée une difficulté, et la collaboration et la concertation avec la Flandre sont essentielles pour réussir ce dossier technique sans provoquer de taches politiques.

Je suis intéressée par le fait que vous annonciez un accord avec la Flandre. Je voudrais savoir ce que vous avez obtenu dans cet accord. Je comprends ce que vous offrez, à savoir le fait de ne pas fermer totalement cet accès. Mais qu'avez-vous obtenu en retour ? Nous aurons l'occasion d'en débattre en commission.

Je suis là pour porter l'idée que tout le nord-ouest de Bruxelles est extrêmement préoccupé par l'approche de ces travaux. Vous dites qu'on ne peut pas limiter les dégâts. Mais si ! Nous devons les limiter. Il y aura des difficultés, mais nous devons à tout prix les limiter au maximum, pour les Bruxellois en premier lieu, et pour les navetteurs en second lieu.

M. Pascal Smet, ministre.- Je suis d'accord. Pour tous les deux.

[339]

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Misschien zouden sommige parlementsleden eens in de commissie voor de Infrastructuur moeten langskomen. Hier is er niet veel meer verteld dan wat er daar in februari al gezegd is.

Dit gaat inderdaad om een politiek dossier. Dat baarde mij van meet af aan zorgen omdat de gemeenten op de rem staan. Bovendien bent u laat uit de startblokken geschoten bij het raadplegen van de gemeenten en van Vlaanderen en dat was natuurlijk niet zo slim. Ik ben dan ook blij dat er nu wel een protocol is gesloten met de Vlaamse minister van Mobiliteit. Dat toont aan dat Vlaanderen mee aan een oplossing wil werken. Hoewel dat gewest erg laattijdig geconsulteerd werd, is het snel in actie geschoten om meer openbaar vervoer op die lijn in te leggen.

Het is dan ook spijtig dat sommigen er in Brussel een politiek dossier willen van maken. Het is volstrekt onzinnig om voor het derde scenario te opteren. Waarom wordt het dan toch in de pers gelanceerd? Welke boodschap wil Brussel zo uitsturen?

[341]

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- Le message est simple : dans ce dossier, il faut apporter une réponse qui soit dans l'intérêt des Bruxellois et non uniquement dans celui des habitants du Nord du pays.

Je n'accepterai aucun accord qui ne soit conclu sans aucun bénéfice pour les Bruxellois et je serai intransigeant à cet égard.

[343]

De heer Johan Van den Driessche (N-VA).- Wie maakt er nu een communautaire zaak van?

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Mijnheer de minister-president, u maakt er een communautair dossier van! Er moet een akkoord worden afgesloten met onder meer de gemeenten en met Vlaanderen en het is uw regering die daarvoor moet zorgen!

(Rumoer)

Een akkoord is niet per definitie iets tussen twee partijen. Er zijn de regeringspartijen en al die gemeenten, maar daarnaast ook nog eens de politiezones, het Vlaams Gewest, De Lijn, de TEC, de NMBS ... Er zijn veel partijen betrokken bij zo'n akkoord. Daarom heb ik van in het begin gezegd dat u snel moest beginnen te onderhandelen.

Ik ben blij dat sommigen alsnog hun verantwoordelijkheid nemen. Hopelijk wordt dit voorbeeld gevolgd. Dit is in het belang van de Brusselaars, want dit zal een belangrijk dossier worden.

[349]

ACTUALITEITSVRAAG VAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS

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

betreffende "de jongste ontwikkelingen betreffende het Neoproject gezien het recent advies van de overlegcommissie van de Stad Brussel".

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels (CD&V).- We vernamen afgelopen week via de pers dat de overlegcommissie van Brussel-Stad een gunstig advies heeft gegeven voor de aanvraag van het stedenbouwkundig attest voor het Neoproject. De CD&V-fractie heeft dat project op de Heizelvlakte altijd mee ondersteund. Het is een van de tien belangrijke nieuwe wijken in het regeerakkoord. Onze fractie heeft er nooit een geheim van gemaakt dat we het geplande shoppingcentrum van 72.000 m² liever wat kleiner hadden gezien, maar globaal gezien staan we erachter.

Na het gunstige advies heb ik toch nog een aantal vragen. De overlegcommissie spreekt zich niet uit tegen een vierbaansweg door het Ossegempark, die in de aanvraag als mogelijkheid geopperd wordt. Dat verontrust mij. Bovendien stelt de commissie als randvoorwaarde dat mensen zoveel mogelijk met het openbaar vervoer, met de fiets of te voet naar Neo moeten komen. Dat zijn vage, nietszeggende formuleringen. Wie gaat shoppen, kiest nu eenmaal vaak voor de auto.

Bovendien gaat het gerucht dat de Vlaamse regering een belangenconflict gelet op de impact op de mobiliteit niet uitsluit. Het gaat immers om 40.000 bezoekers per dag, van wie minstens de helft met de auto komt. Hoe waarschijnlijk acht u de kans dat er een vierbaansweg door het groene Ossegempark komt? Ik kan u alvast vertellen dat onze fractie daar absoluut tegen is.

Kunt u ons meer precieze informatie geven over de mobiliteitsvoorwaarden die de overlegcommissie oplegt?

Hoe denkt u dat meer Neobezoekers overgehaald kunnen worden om de wagen thuis te laten?

Hebt u officieel overlegd met de Vlaamse regering? Zo ja, wat was de uitkomst?

[353]

De voorzitter.- De heer Vervoort heeft het woord.

De heer Rudi Vervoort, minister-president.- Het tracé van de alternatieve weg met twee maal twee rijstroken werd nog niet bestudeerd. Er wordt wel onderzocht hoe de verkeersstromen tussen Neo en de A12 op de huidige wegen beheerd kunnen worden. Alle mogelijkheden liggen echter nog open. De mogelijke gevolgen van een tracé door het Ossegempark zijn alsnog niet meer dan 'een' mogelijk mobiliteitsscenario, niet meer en niet minder. Voor er iets aan de Raad van State wordt bezorgd, moet alles goed bestudeerd worden, zo niet is er een probleem. Een overlegcommissie neemt geen beslissingen maar heeft uitsluitend een administratief karakter.

U vraagt me welke stimulansen er geboden worden om zich actief te verplaatsen of om gebruik te maken van het openbaar vervoer. De vergunningsaanvragen moeten een gedetailleerd bedrijfsbeheerplan voor de werknemers bevatten. Die aanvragen moeten ook duidelijk maken welke fysieke voorzieningen er voor de klanten worden ingericht, zoals bijvoorbeeld fietsparkings met voldoende capaciteit. Er moet ook een overzicht bezorgd worden van de maatregelen die de uitbater bereid is te nemen om de zachte mobiliteit en het gebruik van het openbaar vervoer te bevorderen.

Ik ben ervan overtuigd dat deze locatie, die vandaag al uitstekend bediend wordt door het openbaar vervoer en die dankzij de verlenging van de tramlijn nog beter bereikbaar zal zijn, zich uitstekend leent tot alternatieven voor de auto.

Unibail-Rodamco, de grootste eigenaar van winkelcentra ter wereld, stelt vast dat in vergelijkbare winkelcentra zoals Lyon Confluence het modale aandeel van de auto 50% bedraagt. De effectenstudie houdt rekening met 70%. Daarom mogen we verwachten dat er in werkelijkheid minder auto's zullen zijn dan in de studie vermeld staat.

De administraties hebben al jarenlang over de gewestgrenzen heen samengewerkt in allerlei werkgroepen en begeleidingscomités van studies. Ik denk dan onder meer aan het Agentschap Wegen en Verkeer en aan De Werkvennootschap.

Ook de grensgemeenten in het Vlaams Gewest worden betrokken bij de publieksraadpleging, zodat de lokale bevolking haar stem kan laten horen. Hun opmerkingen worden in aanmerking genomen bij het vervolg van de procedure. Dat is onze manier van werken.

[355]

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels (CD&V).- Ik had gehoopt dat u zich former zou uitspreken tegen het alternatieve traject door het Ossegempark. Nu de situatie bij Parking C veranderd is, hopen we dat de verbindingsweg daarlangs zal lopen, zoals het oorspronkelijk gepland was. Zo blijft het Ossegempark uit het vizier.

De CD&V zal de naleving van de mobiliteitsvoorwaarden heel nauwgezet blijven volgen. Alle actoren op de Neosite moeten bezoekers actief aanmoedigen een alternatief te zoeken voor de wagen. Dat kan

bijvoorbeeld gebeuren door een aanmoedigingsbeleid of premies. Het wordt een belangrijk punt, als er vergunningen afgeleverd worden.

[357]

ACTUALITEITSVRAAG VAN DE HEER BRUNO DE LILLE

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

**betreffende "de reactie van de Regering op het nieuwe parkeerreglement van de Stad
Brussel".**

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Vorige maandag heeft de stad Brussel een afgezwakt parkeerreglement goedgekeurd. De stad had als een van de weinige gemeenten nog geen parkeerbeleidsplan dat in de lijn ligt van het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan (GPBP). Brussel-Stad heeft een aantal tarieven verlaagd, de invoering van een derde bewonerskaart goedgekeurd en de tarieven voor fout parkeren haast gehalveerd.

Al die maatregelen lijken in te gaan tegen een goed mobiliteitsbeleid. U hebt al in die zin gereageerd op Bruzz. Ik ben daarnaast ook blij met de uitspraken van de directeur van parking.brussels, die in dezelfde zin reageerde.

Op Bruzz verwonderde u zich er bovendien over dat het hele stadscentrum van Brussel in de groene zone ligt. Dat is eigenlijk niet logisch: in een groene zone hanteert men een laag parkeertarief om te compenseren voor de andere zones. Maar een groene zone creëren in een gebied met een parkeerdruk van 130% en heel wat winkels heeft natuurlijk geen zin.

Wat kan er gebeuren om van het Brussels stadscentrum een grijze zone te maken?

De stad Brussel heeft de toelating gegeven voor een derde bewonerskaart. Moet parking.brussels daarover niet eerst advies uitbrengen? Hoe luidde dat advies? Waarom heeft de stad Brussel het naast zich neergelegd?

[361]

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Parking.brussels werd niet om advies gevraagd. Dat had wel degelijk moeten gebeuren. Ook ik verwonder me erover dat de stad Brussel een reglement goedkeurt zonder een eigen gemeentelijk parkeerplan. Zoiets kan pas als men zicht heeft op de hele zone.

Ik deel uw mening dat het niet logisch is om nu de tarieven te verlagen. Waar de parkeerdruk hoog is, zouden ook de tarieven hoog moeten liggen. Net als u en mevrouw Debaets, die ook gereageerd heeft, vind ik dit geen goede beslissing. Wij zullen ze analyseren en onderzoeken of het gewest kan optreden. Op formeel vlak lijken de maatregelen te voldoen aan de voorwaarden van de gewestelijke ordonnantie, maar ze gaan helemaal in tegen de tijdsgeest omdat ze het autoverkeer in het stadscentrum net aanmoedigen. Dat is alleszins geen goede zaak voor de bewoners van het stadscentrum.

Ik zal u later de conclusies van onze analyse meedelen.

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Ik spoor u aan om een streng advies af te leveren. Als de regels niet gevolgd zijn, moet Brussel gedwongen worden om bijvoorbeeld het advies van parking.brussels in te winnen. De maatregelen van de stad druisen in tegen elk logisch mobiliteitsbeleid. Het zal trouwens niet alleen slecht zijn voor de Brusselaars, maar ook voor de bezoekers en de handelaars.

Ik hoop dat u van uw bevoegdheid gebruik zult maken om de stad Brussel te verplichten tot het opstellen van een mobiliteitsplan dat in de lijn ligt van wat het Brussels Gewest voorstaat.

Niemand begrijpt deze maatregelen. Of misschien gaat het wel om een soort van Sinterklaaspolitiek vlak voor de verkiezingen met de bedoeling sommigen goed te stemmen. In de realiteit komt dit eigenlijk neer op kiezersbedrog: de stad wekt de indruk dat een bewonerskaart automatisch recht geeft op een parkeerplaats, wat natuurlijk niet het geval zal zijn. Deze maatregelen krijgt de stad Brussel als een boemerang in haar gezicht terug.

[365]

- De vergadering wordt geschorst om 12.38 uur.

[367]

- De vergadering wordt hervat om 13.20 uur.

[373]

PROJET D'ORDONNANCE

PROJET D'ORDONNANCE RELATIVE AUX AIDES POUR LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DES ENTREPRISES (NOS A-641/1 ET 2 – 2017/2018).

Poursuite de la discussion générale

[375]

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

Mme Jacqueline Rousseaux (MR).- Je regrette que nous entamions ce débat sur la loi d'expansion économique, si importante pour les PME de notre Région, à 13h20, alors que nous devions avoir voté à 12h30. Tout le monde a faim, a des rendez-vous... Je crains que mes collègues soient un peu fatigués.

Néanmoins, il faut dire ce qui doit être dit, et je ne vais pas résumer en cinq minutes les nombreux reproches et inquiétudes que le texte inspire au groupe MR. Après la rationalisation des structures économiques au sein de l'Agence bruxelloise pour l'accompagnement de l'entreprise (ABAE), les conflits juridiques qui existent désormais avec ses collaborateurs et les attachés commerciaux, les procédures qui s'ensuivent devant les tribunaux et les rappels à l'ordre de la secrétaire d'État, Mme Jodogne, voilà que nous arrivons à un autre projet de notre ministre de l'Économie et de l'Emploi : la réforme des aides pour le développement économique des entreprises.

Nous attendions avec grande impatience cette réforme, annoncée depuis belle lurette. Hélas, le chantier - car il s'agit bien d'un chantier - de ce projet d'ordonnance tel qu'il nous est présenté nous laisse pantois et sur notre faim. Au groupe MR, nous sommes très attachés au développement du secteur économique de notre Région, aux très petites entreprises, aux petites entreprises, aux

moyennes entreprises et également aux grandes. Mais nous savons à quel point il est difficile de les créer, de les maintenir et de les faire évoluer. Des aides efficaces, bien préparées, sont nécessaires pour encourager les uns et les autres à prendre des risques et à engager du personnel et des fonds propres dans une activité économique.

[377]

Malheureusement, ce qui nous est proposé aujourd'hui est d'abord une grande coquille vide. Si l'on peut dire qu'il y a des améliorations par rapport au texte précédent et que, au fil des explications qui nous ont été données, mais qui ne se trouvent pas dans le texte, on peut mesurer qu'il y aura des progrès à certains égards, concernant ces aides économiques, ces progrès se trouvent hélas dans un texte d'une confusion et d'une imprécision considérables. Celles-ci vont à l'encontre de la mission du législateur, presque en 2020, qui devrait proposer à l'ensemble de nos concitoyens, en l'occurrence aux PME, un outil clair, facile à consulter et où ils comprennent d'emblée ce à quoi ils avaient droit et qui avait droit à quoi.

Nous en sommes très loin. En effet, en termes de lisibilité comme de simplicité, ce qui était tellement annoncé par notre ministre, il faudrait être à la fois doctorant en cartomancie et en "subsidiologie" pour comprendre le qui, le quoi, le quand et le comment au cœur de ce projet d'ordonnance. Le renvoi aux arrêtés d'exécution est à ce point démesuré - à nouveau, dois-je dire, parce que le ministre est coutumier du fait - que le législateur que nous sommes, mes chers collègues, n'a que très peu de prise sur le texte qu'on lui demande de voter.

Comme le Conseil d'État l'a bien souligné, on peut "se demander s'il ne serait pas préférable que les délégations qui concernent des éléments substantiels de la réglementation, telle que la détermination de l'objet de l'aide aux entreprises ou son champ d'application, ne devraient pas être délimités de manière plus précise et explicite dans le projet".

[379]

Comme le Conseil d'État est poli et prend des gants pour dire des choses évidentes ! Je continue à le citer : "Ce faisant, on peut en effet éviter d'éventuelles ambiguïtés et l'insécurité juridique qui en découle concernant la volonté du législateur ordonnancier d'octroyer au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale certaines compétences portant sur ces éléments substantiels de la réglementation, une légitimité démocratique plus large lui étant alors également conférée."

En clair, ce projet de texte que l'on veut vous faire voter - et que, bien entendu, vous voterez, majorité contre opposition - donne infiniment trop de délégations au gouvernement et prive tout simplement le législateur du devoir qui est le sien d'essayer de collaborer à l'écriture de législations claires, efficaces et compréhensibles pour le citoyen. En fait, il n'y a quasiment pas un article qui ne renvoie à des arrêtés d'exécution, alors que les textes du projet d'ordonnance regorgent d'ambiguïtés. L'insécurité juridique qui en découle est incommensurable.

Malgré tous ces avertissements, la majorité s'apprête une fois de plus à accorder, le doigt sur la couture du pantalon, un chèque en blanc au gouvernement, lequel semble naviguer à vue sur bon nombre de pans essentiels de ce dossier.

On se demande d'ailleurs pourquoi un certain nombre de précisions, qui sont pourtant données dans les commentaires, ne se trouvent pas dans les articles du projet. Des définitions élémentaires manquent, notamment pour éclairer l'article 19 sur l'économie circulaire ou l'article 18 sur les projets de croissance économique. De quoi parle-t-on exactement ? C'est le cas aussi à l'article 21 concernant la reconversion industrielle : à partir de quand, jusqu'où cela va-t-il ? Bien d'autres définitions manquent.

Aux gestionnaires de petites et moyennes entreprises (PME) et aux travailleurs indépendants qui se demanderaient s'ils sont éligibles en tout ou en partie aux futures aides régionales, la réponse se limite à un texte passablement lacunaire et, hélas, ésotérique.

[381]

Je l'ai dit, il y a des améliorations. On sent que vous souhaitez améliorer l'ordonnance de 2007, mais il y a tant de flou et d'approximation que notre malaise est énorme. Par exemple, les pourcentages des majorations des aides par rapport au régime précédent, ou des majorations des aides prévues lorsque certaines conditions sont remplies, sont communiqués sans explications précises. On ne connaît pas les montants minimums et maximums des aides parce qu'ils sont indisponibles. D'éventuels planchers de dépenses ne sont pas non plus évoqués. Bref, c'est le brouillard.

Que dire ainsi des dispositions de l'article 30 qui dit : "Le Gouvernement détermine pour chacune des aides prévues par la présente ordonnance la forme, l'intensité et la durée de l'aide, les dépenses et les investissements éligibles" ? Quelle délégation !

"L'aide prend la forme d'une prime, d'une avance récupérable, d'une exonération du précompte immobilier ou d'un amortissement accéléré. L'intensité de l'aide peut varier en fonction de la taille de l'entreprise. Le Gouvernement détermine les secteurs exclus [...] Le Gouvernement peut accorder des majorations d'aides si le bénéficiaire satisfait aux objectifs suivants", etc. Mais on ne sait pas quels montants, pour quelles aides ni pour qui, et on voit bien que le ministre s'arroge un pouvoir discrétionnaire, sur lequel le parlement n'aura bien sûr aucun droit de regard.

[383]

Une telle conception de la transparence me paraît extrêmement étonnante. Vu la totale latitude laissée au ministre, nous avons des inquiétudes à nous faire au sujet du respect de l'équité de traitement entre les entrepreneurs. Que dire encore de la perplexité suscitée par les priorités stratégiques retenues...

Votre texte manque totalement d'efforts de mobilisation en faveur d'un secteur clé de notre Région, à savoir l'économie numérique. À l'heure où l'ensemble des économies mondiales répondent à l'immense potentiel de l'impression 3D, de l'intelligence artificielle, de la chaîne de blocs, de la réalité augmentée ou de la biotechnologie, il est regrettable que la Région bruxelloise limite son soutien à la transition numérique dans le cadre d'appels à projets.

Encore une lourdeur pour les entrepreneurs ! Il faudra des appels à projets, des sélections et des jurys pour déterminer quelle entreprise bénéficiera d'une aide, dont on ne sait d'ailleurs pas en quoi elle consistera. Notre Région est la capitale des start-up technologiques du pays, puisqu'elle abrite près de 30% des starters.

Vous dites dans votre projet que vous voulez encourager l'économie circulaire et que des aides lui seront octroyées. D'autres aides soutiendront l'économie sociale. Soit, mais est-ce là le cœur de l'activité économique ? Est-ce uniquement sur ces entreprises que repose le bond en avant dont notre Région a besoin ? Un soutien bien ciblé pourrait aussi être apporté à d'autres entreprises.

[385]

Un problème se pose également pour les aides au recrutement, en raison du caractère très limité de celles-ci. En effet, nous savons que la plus grande difficulté rencontrée par les entreprises est liée au coût élevé du recrutement. Or, l'aide au recrutement s'adresse à l'entrepreneur pour des projets économiques spécifiques.

À l'avenir, seuls deux types de projets seront éligibles. D'une part, ceux qui touchent à la croissance économique. Nous sommes en droit de nous interroger sur cette notion, car tout projet économique et tout entrepreneur ne vise-t-il pas la croissance ? D'autre part, ceux qui touchent à l'économie circulaire.

Il s'agit donc d'un système limitatif, alors que les aides au recrutement devraient s'appliquer à beaucoup plus de domaines que ceux qui sont retenus par le ministre.

[387]

Que dire également de la question essentielle de la simplification administrative ? Franchement, on constate qu'elle ne figure pas dans cette ordonnance, tant il est déjà compliqué pour les législateurs que nous sommes de s'y retrouver et de comprendre qui aura droit à quoi. De toute façon, il y a un grand trou noir, puisque c'est le ministre qui décidera tout seul via les arrêtés d'exécution.

Quelles sont les mesures pour raccourcir les délais de paiement des acteurs économiques ? Le ministre annonce que son intention est de les raccourcir, mais on ne connaît pas ses mesures.

Quid également de l'ingérence d'organismes publics à côté des entrepreneurs ? Nous sommes confrontés à un arbitraire complet à cet égard.

Tout le monde, de l'Inspection des finances au Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale (CESRBC), semble déjà avoir un aperçu des paramètres essentiels. Mais pas nous, les parlementaires ! Nous avons transmis des tas de documents et d'idées qui se trouvent peut-être déjà dans des arrêtés. Il paraît qu'une série d'arrêtés d'exécution sont déjà prêts. Pourquoi alors ne pas les avoir mis dans le texte lui-même, afin que l'on sache ce que l'on vote ?

S'agissant de la question du recentrage des moyens financiers dévolus au régime des aides aux entreprises, pourquoi ne pas rationaliser - c'est une bonne idée - des aides qui n'ont pas servi et moderniser le concept, qui date d'il y a dix ans ?

Le gouvernement a fait le choix de déterminer un plafond budgétaire par entreprise. Dans l'exposé des motifs, on lit que c'est afin de limiter le cumul d'aides de différents types pour une période donnée, pouvant aller de un à trois ans. Quelles sont les balises prévues en termes d'équité de traitement ? Quelles sont les limites ? Tout cela, on ne le sait pas.

[389]

Un article est assez intéressant en matière d'équité entre les entreprises et de grande liberté qu'aura le ministre de décider ceci ou cela. En l'occurrence, l'article 37 illustre parfaitement le flou qui entoure une bonne partie de l'ordonnance. Il prévoit en effet l'imposition d'une collaboration avec Actiris lorsque le bénéficiaire reçoit une aide supérieure au montant fixé par le gouvernement. C'est assez surprenant car, dès lors que les fonds proviennent de la Région, comment pourraient-ils être supérieurs aux aides que le gouvernement prévoit ? Soit. Il pourrait sans doute y avoir des erreurs.

Étant donné que le montant réel de l'aide n'est connu qu'au moment de son octroi, on dit aussi que la condition imposant de s'adresser à Actiris pour lui communiquer tous les emplois disponibles s'applique a posteriori. Comme c'est facile, simple et pratique ! Je cite : "Le gouvernement déterminera, dans le cadre de son pouvoir général d'exécution, le délai dans lequel le bénéficiaire doit signer la convention avec Actiris."

En principe, un montant de 20.000 euros devrait être prévu, mais on n'en sait pas davantage et tout repose sur de simples commentaires et sur des bruits qui courent. Il est toutefois nécessaire de laisser au gouvernement une flexibilité suffisante à ce sujet. Ce sont principalement les aides aux investissements, aux recrutements et à la reconversion industrielle qui sont citées.

Il serait déterminant de savoir quelles catégories de PME ou d'indépendants auront droit à ces aides mais, à cet égard également, le flou le plus absolu règne.

[391]

Le champ d'application du projet serait les PME. Le ministre nous dit se baser sur la définition européenne de la PME dans la recommandation de 2003. Je me demande si les professions libérales et intellectuelles prestataires de services auront droit à ces aides. Que dit la définition à laquelle le ministre se réfère ? "Est considérée comme entreprise toute entité, indépendamment de sa forme juridique, exerçant une activité économique. Sont notamment considérées comme telles les entités exerçant une activité artisanale ou d'autres activités à titre individuel ou familial, les sociétés de personnes ou les associations qui exercent régulièrement une activité économique". Les professions libérales exercent une activité économique. Donc nous pensons qu'elles sont comprises dans ce projet.

Dans le texte, vous ajoutez le mot "commerciale" : "ceux qui exercent une activité économique ou commerciale". Alors, les professions libérales et intellectuelles prestataires de services en seraient exclues ? Plus loin, il est écrit dans ce texte que ne sont pas principalement visées les professions de santé. Alors, les professions libérales et intellectuelles prestataires de services seraient incluses dans ce texte, mais pas les professions de santé.

[395]

Monsieur le ministre, je vous demande de nous dire clairement si les professions libérales et intellectuelles de services sont ou non admissibles aux aides évoquées dans ce projet d'ordonnance.

Je dois vous rappeler que c'est le premier secteur économique de la Région. Ce n'était pas le cas toutes les années précédentes : cela a d'abord été le commerce, puis l'industrie. Aujourd'hui, les professions libérales constituent le premier secteur. D'après les statistiques 2016 de l'Inasti, elles représentent 36% des indépendants de la Région. Elles étaient 37.600 en 2016 sur 104.500 indépendants. Le secteur de l'industrie se classe deuxième et le secteur du commerce ne vient plus qu'en troisième place. Le secteur des professions libérales est en progression, l'industrie aussi, mais, malheureusement pour notre Région, le secteur du commerce est en régression.

Je vous demande donc si ces professions sont incluses et si elles ne le sont pas, comment vous justifiez le rejet de ce type de PME.

Il y a encore énormément de choses à dire et j'en évoquerai encore une.

En cas de rachat d'une entreprise, vous projetez une aide pour le repreneur mais pas pour celui qui veut transmettre son entreprise. Vous avez, hélas, refusé de changer d'avis à ce sujet. Vous dites que celui qui veut reprendre une entreprise peut bénéficier d'une aide pour les dépenses et les investissements liés à cette reprise à la condition que celui ou celle qui a cette ambition se fasse accompagner par un organisme désigné par le gouvernement.

On lit dans les commentaires que c'est l'ABAE qui se mêlera obligatoirement de la sélection des projets de qualité et qui sera l'organisme désigné par le gouvernement. Mais lorsque je vous ai demandé en commission pourquoi le secteur privé ne pourrait pas accompagner celui qui veut racheter ou créer une entreprise, vous avez refusé cette idée. Pourquoi ?

[397]

Votre projet revient donc à faire de la concurrence déloyale à tout un secteur des entreprises - aux PME - que vous êtes supposé aider. Au nom de quoi, je vous le demande ? C'est extrêmement grave.

Vous aviez une belle réforme à portée de main. Vous avez manqué d'audace, d'ambition, de réalisme, de modernité. C'est dommage pour notre Région, qui attendait un ministre de l'Emploi et un ministre de l'Économie concrets, épris de simplification et réalistes. Hélas, ce projet est l'illustration de l'inverse.

Le groupe MR ne pourra donc soutenir ce texte dans l'état. Nous ne voterons pas contre, car il s'agit tout de même d'aider les entreprises, mais nous nous abstenons pour toutes les raisons que j'ai évoquées.

(Applaudissements sur les bancs du MR et de la N-VA)

[401]

[101]

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

M. Hamza Fassi-Fihri (cdH).- Je souhaiterais revenir sur un débat que notre collègue Clerfayt a ouvert en commission et qu'il est intéressant d'aborder en séance plénière, parce qu'il porte sur la pertinence même des aides aux entreprises.

M. Clerfayt a soulevé diverses questions : les aides aux entreprises ne biaisent-elles pas le marché ? Ne créent-elles pas des effets d'aubaine ? Permettent-elles vraiment de rencontrer un objectif d'efficacité sur le marché ? Ces interrogations valent la peine d'être approfondies, au moment où nous discutons d'un budget de 30 millions d'euros que nous nous apprêtons à consacrer à ces aides aux entreprises. Le sujet est éminemment politique et permet d'appréhender les visions des uns et des autres sur le rôle de l'État et sur celui des entreprises en tant qu'agents économiques.

La littérature économique abonde d'études démontrant les effets d'aubaine, voire les effets pervers, d'aides publiques finalement inefficaces. Selon celles-ci, le soutien à la demande n'est pas toujours concluant, et le soutien à l'offre ne l'est pas forcément non plus. Je voudrais toutefois souligner les limites de telles études, qui tirent ce type de conclusions depuis des décennies.

Par essence, les études économiques fonctionnent sur des modèles et donc sur des hypothèses. Elles ne prennent pas tous les paramètres en compte et ne peuvent pas non plus tout mesurer. En effet, beaucoup de choses ne sont tout simplement pas mesurables en matière d'économie, notamment des éléments d'ordre psychologique chez les citoyens et les agents économiques. Les dynamiques sociales aussi sont difficilement mesurables, comme les réalités sociologiques. On le voit, par exemple, dans des cas comme l'ordonnance zone d'économie urbaine stimulée (ZEUS) et le projet de soutien via des zones franches, qui ont généré beaucoup de discussions sur les effets d'aubaine.

En réalité, quand on soutient une entreprise pour qu'elle vienne s'installer dans une zone où il n'y a pas d'activités économiques et où les habitants sont décrochés de la vie économique, il est juste d'affirmer que ces entreprises-là auraient quand même créé ces emplois-là ailleurs. Mais cela, ce n'est pas un effet d'aubaine, selon moi. En venant s'installer dans des zones où il n'existe pas d'activités économiques, une dynamique sociale se crée.

[105]

Des gens voient des entreprises arriver chez eux et découvrent ainsi les codes du monde économique. Ils peuvent être stagiaires au sein de ces entreprises et se raccrocher à quelque chose qui n'existait pas auparavant. Or, les études économiques ne prennent pas cet aspect des choses en considération. Ainsi, il ne faut pas uniquement se baser sur les questions liées aux effets d'aubaine, mais bien aussi sur ce que j'appelle les effets d'entraînement. L'un doit être mesuré par rapport à l'autre. Si l'effet

d'entraînement est supérieur à l'effet d'aubaine, c'est que les aides aux entreprises ont toute leur légitimité.

Les aides aux entreprises peuvent trouver leur place pour d'autres raisons, davantage politiques, par exemple pour accélérer des changements de société. Si nous voulons accélérer la transition écologique pour atteindre nos objectifs climatiques et qu'il y a effet d'aubaine au passage, pourquoi pas ? En effet, l'objectif de la transition écologique serait dans ce cas supérieur à l'effet d'aubaine éventuellement occasionné. Il en va de même pour la transition numérique. J'y reviendrai. Dans ce contexte, il importe que nous disposions de moyens mais aussi que nous expliquions dans quelles conditions et pour quelles raisons ces moyens sont mis à disposition des entreprises.

J'en viens donc maintenant à l'ordonnance. Je voudrais d'abord saluer la qualité du travail réalisé en commission avec les collègues et le ministre. Nos échanges, riches, ont permis de préciser un certain nombre de points, notamment dans les commentaires et les développements. C'était un exercice utile pour tous.

L'ordonnance à proprement parler reprend de nombreux éléments de la philosophie du texte précédent datant de 2007. C'est une bonne chose car "on ne change pas une équipe qui gagne". Ainsi, nous ne faisons qu'apporter des améliorations, qui sont le résultat d'évaluations. Il est bien normal, après dix ans, d'évaluer une ordonnance et de constater que certaines lignes budgétaires ou certains crédits ne sont pas utilisés, que d'autres le sont davantage, voire trop, etc. Cette ordonnance prévoit ainsi des améliorations sur la base d'une évaluation, mais elle apporte aussi des éléments nouveaux, spécifiques et positifs. Je vais vous les citer.

[107]

L'ordonnance recentre en priorité les aides sur les petites et moyennes entreprises (PME), ce qui est pertinent car celles-ci composent très largement le tissu économique bruxellois.

Autre élément positif, la nouvelle mouture du texte simplifie les procédures pour les usagers. Par ailleurs, elle crée des liens avec d'autres politiques régionales, ce qui donne du sens à l'aide aux entreprises ; notamment, des politiques en emploi, en formation ou en lutte contre les discriminations, avec une série de mécanismes et de dispositifs qui vont dans le bon sens. Cela se retrouve aussi dans l'économie circulaire ou sociale. C'est très positif.

On prend aussi en considération l'économie sociale, ce qui n'était pas le cas auparavant. Elle peut maintenant bénéficier d'aides publiques aux entreprises. Je suis, Mme Rousseaux, en total désaccord avec vous quand vous vous demandez pourquoi mettre de l'argent régional dans l'économie sociale ou circulaire. D'abord, parce qu'au contraire, c'est bien cela qui fera faire un bond en avant à notre Région. Ensuite, parce qu'il y a précisément un objectif politique à renforcer quelque chose qui apporte un bien-être et un plus à la population, et que le marché seul ne peut fournir. Donc oui, il faut intégrer l'économie sociale, et oui, il faut soutenir l'économie circulaire ; ce que l'ordonnance fait.

[109]

Par contre, et j'ai eu l'occasion de vous le dire en commission, M. le ministre, je reste sur ma faim quant à la question numérique. C'est ma grande déception dans ce texte. Nous vivons un moment de transition numérique de grande ampleur qui nous touche tous dans nos vies personnelles, professionnelles et sociales et qui touche, de la même manière, toutes les entreprises, à différents niveaux. Je ne pense pas ici aux entreprises du secteur des technologies de l'information et de la communication (TIC), aux start-up. Ce secteur est d'ailleurs repris comme public prioritaire de l'ordonnance.

Je pense aux entreprises qui doivent soigner leur publicité ou leur réputation en ligne, identifier leur public cible à travers leur visibilité sur internet. De manière plus forte encore, elles sont parfois amenées à revoir leur modèle économique dans sa totalité à cause de ces évolutions technologiques et numériques, leur mode de production, de distribution. Ces entreprises méritent un suivi spécifique que j'aurais aimé voir apparaître de manière plus claire dans ce projet d'ordonnance, à commencer par la conscientisation de cet enjeu.

Je me souviens d'une initiative française, qui a bien fonctionné ces dernières années, qui s'appelle "Les barbares attaquent". Le principe était d'inviter, sur une base mensuelle disons, les grands patrons d'un secteur économique, et de passer la soirée à leur démontrer en quoi les nouvelles technologies pouvaient causer une disruption dans leur secteur. Les barbares étaient des entreprises chinoises, américaines ou indiennes, car ce sont elles qui éclataient les modèles économiques des secteurs existants. En revenant de là, ces entreprises s'organisaient pour essayer d'y faire face, main dans la main avec les pouvoirs publics français.

[111]

Je voudrais citer un deuxième exemple français. En Région Auvergne-Rhône-Alpes en France - grande région et la deuxième plus prospère après l'Île-de-France -, cela fait quelques années qu'une Agence de la transformation numérique des entreprises accompagne chaque année 10.000 entreprises, tous secteurs confondus, dans le processus que je viens de vous décrire. On voit donc la technologie arriver dans un secteur, comment l'entreprise est touchée et comment elle peut y faire face.

En mars 2018, cette agence vient de recevoir un sacré coup d'accélérateur car elle a désormais les moyens budgétaires pour accompagner chaque année 40.000 entreprises dans cette transformation numérique. C'est un enjeu que notre Région ne peut pas laisser passer.

Tout comme vous mettez l'accent sur l'économie circulaire, le développement durable et l'économie sociale dans l'ordonnance - ce que je trouve positif -, je pense qu'il faut également mettre l'accent, d'une manière ou d'une autre, sur cette transition numérique.

Il est vrai que l'ordonnance prévoit un appel à projets sur les questions numériques. Je salue cette initiative, mais elle ne doit constituer qu'une première étape. On doit lancer un dispositif spécifique pour la transition numérique et la transformation numérique des entreprises. Quand je vous l'ai dit en commission, vous m'avez répondu qu'au fond, tout cela existait déjà dans les différents dispositifs. Peut-être ne comportent-ils pas tous le terme "numérique" dans leur intitulé, mais ils ne sont pas fermés aux entreprises qui souhaiteraient recevoir de la consultance et/ou un recrutement pour accompagner ce processus. C'est vrai.

Je vous demande alors, lors de la mise en œuvre de l'ordonnance, de ne pas oublier la communication aux entreprises sur cette question. Il faut les sensibiliser en leur disant que si elles souhaitent se lancer dans un processus de transformation numérique, elles peuvent en trouver les moyens dans l'ordonnance. Il faut ensuite les guider dans cette démarche, vu l'absence d'intitulé explicite. Il faut enfin leur dire au sein de quels budgets elles pourront trouver des moyens. C'est une première étape.

[113]

Outre la communication, une deuxième étape dans cette logique pourrait consister en une simplification des démarches des entreprises. Aujourd'hui en effet, si un commerçant souhaite par exemple ouvrir un site, il doit constituer un premier dossier de demande selon le dispositif que vous avez créé, que je salue entre autres pour cela. Mais il devra aussi déposer un deuxième dossier s'il souhaite par exemple disposer d'un entrepôt afin de stocker sa marchandise à vendre en ligne. Et tout est à l'avenant.

Le risque est donc de se trouver confronté à une multiplication de démarches administratives. S'il était possible de simplifier ces démarches, dans une logique de transformation des processus numériques, je pense que cela pourrait être utile aux entreprises.

Je termine, M. le président, par une question plus précise relative au règlement général européen sur la protection des données (RGPD), qui entrera en vigueur le 25 mai prochain. Il s'agit d'un règlement important et contraignant pour les États membres, pour les structures publiques, pour les associations et aussi pour les entreprises. Il va les contraindre à s'organiser pour protéger beaucoup plus fortement qu'aujourd'hui les données des usagers.

L'utilisateur doit donner son consentement de manière explicite, il a le droit de transférer ses données de site en site, de les faire détruire s'il ne souhaite plus qu'elles soient disponibles auprès de telle ou telle entreprise, et ainsi de suite.

De nombreuses demandes exigeantes s'adressent ainsi aux entreprises. Je voudrais donc savoir si, dans le cadre de cette ordonnance, il serait possible d'envisager une initiative spécifique pour accompagner les entreprises afin qu'elles se conforment aux normes de ce règlement général sur la protection des données.

(Applaudissements sur les bancs de la majorité)

(M. Fouad Ahidar, premier vice-président, prend place au fauteuil présidentiel)

[119]

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

De heer Johan Van den Driessche (N-VA).- De N-VA schaart zich achter dit ontwerp van ordonnantie en de doelstellingen ervan: meer efficiëntie, een grotere toegankelijkheid voor de ondernemers en voor de zelfstandigen en een gecoördineerde aanpak.

Wat we minder geslaagd vinden, is de wijze waarop die doelstellingen ingevuld worden. Er is vooreerst een begrotingsaspect. Er wordt dan wel 27 miljoen euro uitgetrokken, maar we moeten ons natuurlijk geen illusies maken: met dat bedrag zal de economie in dit gewest niet significant in een of andere richting worden gestuurd. Daarvoor is het echt te laag. We vinden in dit ontwerp overigens niet terug in welke richting de regering de economie wil sturen, net omdat er veel te weinig concrete zaken in afgesproken worden.

Ik zal niet alle voorbeelden herhalen die andere sprekers al naar voren gebracht hebben, maar ik som er toch enkele op. Zo komt de kringloopeconomie veel te weinig aan bod. Voorts kunnen volgens de minister handelaars die schade ondervinden door rellen, geen beroep doen op de regeling die voorzien is voor natuurrampen of buitengewone gebeurtenissen, onder het voorwendsel dat dat niet aanvaard zou worden door de Europese regelgeving. Nochtans voorziet die in een hele reeks uitzonderingen. Zelfs de franchiseregeling, die op federaal vlak in die context werd ingevoerd, levert op Europees vlak geen problemen op.

[121]

Het is zeer onhandig dat steun aan handelaars geregeld wordt door twee verschillende ordonnanties. Naargelang het gaat om steun ter compensatie van hinder door bouwplaatsen op de openbare weg, dan wel om steun voor de verfraaiing van gevels, dient men zich op de ene dan wel de andere ordonnantie te beroepen.

Mijn belangrijkste kritiek is evenwel dat de regering door de ordonnantie een volmacht krijgt. Het doet me denken aan de raad van bestuur, die zijn algemene vergadering bijeenroept om te zeggen dat het door de algemene vergadering ter beschikking gestelde kapitaal goed gebruikt zal worden, en niet verduidelijkt wat het doel is of hoe hij dat aan boord zal leggen. Dat is nogal absurd. En toch gebeurt het hier. De minister engageert zich ertoe om de uitvoeringsbesluiten voor te leggen aan de Economische en Sociale Raad voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (ESRBHG), maar hij betreft het parlement er niet bij. Hij vraagt niet alleen het parlement volmacht om het beleid uit te voeren, maar schakelt ook een derde partij in, die voorbijgaat aan de rol van parlement en zelf de tests zal uitvoeren. Ik wil u dan ook horen verklaren dat u de besluiten niet alleen voorlegt aan de ESRBHG, maar ook aan de commissie voor de Economische Zaken en de Tewerkstelling van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement.

[123]

Kortom, wij vinden dit ontwerp van ordonnantie wel een goede zaak, maar de uitvoering ervan blijft ondermaats. Wij zullen ons dan ook bij de stemming onthouden. We rekenen er daarnaast op dat de regering de uitvoeringsbesluiten aan de commissie voor de Economie voorlegt.

(Applaus bij de N-VA)

[127]

De voorzitter.- Mevrouw Goeman heeft het woord.

Mevrouw Hannelore Goeman (sp.a).- Ik wil nogmaals benadrukken dat met deze ordonnantie een volgend puzzelstuk wordt gelegd van een groter geheel. Eerder waren er al de Small Business Act voor Europa, Strategie 2025, de ordonnanties betreffende de kringlooeconomie en de hervorming van de werkgelegenheidssteun. En daarbij voegt zich deze steun voor economische initiatieven.

Van meet af aan heeft de regering duidelijk de bakens uitgezet. Het is een goede zaak dat er duidelijk wordt gekozen voor vereenvoudiging, voor meer coherentie, voor meer werk en voor de kmo's. Dit ontwerp van ordonnantie bevestigt dat de regering de mensen steunt die dit nodig hebben en die werkgelegenheid creëren voor de Brusselaars.

Ik zou even een pluimpje willen geven aan mijn partijgenoot Jef Van Damme. Hij merkte in de vorige regelgeving terecht op dat er ook investeringssteun werd verleend aan vervuilende voertuigen. Via een resolutie drong hij daarop bij de regering aan om dat aan te passen en dat is nu ook opgenomen in dit ontwerp van ordonnantie.

De sp.a zal dit ontwerp uiteraard goedkeuren. We geloven sterk in positieve vrijheid, ook voor ondernemingen. Vrij ondernemen is wel pas mogelijk als het speelveld voor iedereen hetzelfde is en vandaag is dat niet het geval. Sommigen krijgen sneller een krediet of hebben betere connecties. Ook ondernemers zijn gebaat bij een gelijkheidsbeleid. Deze hervorming zal mensen en bedrijven met potentieel net dat extra tikkeltje ondersteuning geven om hun plannen uit te voeren. Op die manier zal deze ordonnantie mee het onontgonnen potentieel in Brussel naar boven brengen.

(Applaus bij de meerderheid)

[131]

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

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- J'interviendrai également au nom du groupe Groen. La refonte de l'ordonnance sur l'expansion économique est le fruit d'un travail de longue haleine. Nous en avons longuement parlé en commission.

Une telle réforme était nécessaire pour soutenir les orientations économiques qui apportent une plus-value à la Région et aux Bruxellois. M. Fassi-Fihri l'a rappelé, nous avons mené un débat très intéressant avec votre collègue de parti, M. Clerfayt, qui s'interrogeait lui-même sur l'utilité du texte et des aides au développement économique. Il évoquait les effets d'aubaine que de telles mesures pourraient créer.

Pour nous, il faut parler d'orientation et d'impulsion, plutôt que d'effets d'aubaine. Au travers de ces aides, nous pouvons choisir de soutenir et d'orienter, modestement, notre économie. Des secteurs devaient être soutenus et le seront désormais, comme l'économie circulaire, l'entrepreneuriat social et coopératif, ou l'intégration urbaine.

Les accents qui sont ainsi donnés sonnent juste par rapport au futur que nous souhaitons pour notre Région. Ces domaines méritaient un coup de pouce supplémentaire. C'est chose faite et nous nous en réjouissons. Pour cette raison, nous soutiendrons le texte.

[133]

Il y a tout de même deux bémols, qui ne nécessitent ni un vote contre, ni une abstention, mais qu'il convient tout de même d'acter aujourd'hui. D'une part, j'évoquerai la forte délégation que ce texte donne au gouvernement. Il nous paraît important - vous serez sans doute d'accord, M. Gosuin - que les parlementaires puissent disposer, dès que possible, des textes des arrêtés, sans devoir attendre leur publication. Cela nous permettrait de nous faire assez rapidement une idée des orientations qui seront prises et des applications concrètes.

Vous êtes coutumier d'une analyse parallèle des textes légaux d'ordonnances et d'arrêtés d'exécution. En l'occurrence, cela n'a pas été possible, mais il serait très appréciable qu'un effort soit fourni afin que ces arrêtés d'exécution nous parviennent au plus tôt.

Par ailleurs, au sujet des aides aux investissements spécifiques en matière environnementale, ces dispositifs sont transférés à Bruxelles Environnement. Nous sommes convaincus que cette administration n'est pas encore prête à prendre en charge ce type de dispositif.

Nous attendons donc encore des actes. Cela ne dépendra pas de vous, mais bien de la ministre de l'Environnement. Nous ne manquerons pas de l'interpeller très prochainement sur le sujet, parce que nous restons convaincus que les investissements "verts" - l'optimisation des flux de matière et d'énergie, l'efficacité énergétique, l'investissement dans du matériel écologique performant, etc. -, en plus d'être salutaires pour notre environnement, le sont également pour nos entreprises dans le cadre de la transition écologique. Celle-ci est un véritable levier permettant d'assurer la compétitivité de nos entreprises et la prospérité.

(Applaudissements sur les bancs d'Ecolo, Groen et du PS)

[137]

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

M. Didier Gosuin, ministre.- De nombreuses voix, au-delà de la majorité, se sont exprimées à cette tribune en faveur de ce projet. C'est un gage de bon travail et de réussite.

Par ailleurs, certaines attitudes demeurent incompréhensibles à mes yeux. Je ne vais pas répondre à toutes ces questions, qui ont déjà fait l'objet d'un débat. J'invite les uns et les autres à lire le rapport pour trouver les réponses aux questions qu'ils ont déjà formulées à de multiples reprises, ici et en commission.

Certains viennent présenter ici cette ordonnance sous un jour apocalyptique, puis terminent en disant qu'ils vont simplement s'abstenir. Ce n'est pas très cohérent ! Je pense qu'ils s'abstiennent car ils savent que ce texte a reçu un avis favorable du Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale (CESRBC) et de l'ensemble des partenaires sociaux, syndicaux et patronaux, avec même des appuis favorables très particuliers de l'Unie van Zelfstandige Ondernemers (Unizo) et de l'Union des classes moyennes (UCM). Celles-ci - et c'est très inhabituel - se sont fendues de communiqués pour se féliciter de ce travail, d'ailleurs accompli avec elles, en concertation, pendant des années.

C'est sans doute cela qui explique qu'entre votre discours apocalyptique et le vote de tout à l'heure, il y ait une espèce de saut de carpe... Mais peu importe. Je félicite en tout cas les forces positives qui se sont exprimées dans ce parlement.

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

[141]

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

Mme Jacqueline Rousseaux (MR).- Juste une phrase pour dire qu'il n'y a évidemment aucun saut de carpe, puisque c'est moi qui suis visée par ces propos, M. le ministre.

Je l'ai dit, nous ne voterons pas ce texte pour toutes les raisons et inquiétudes exprimées. Notamment, des pans entiers de secteurs de notre économie sont-ils visés, comment, en quoi... ?

Les gens concernés ont le droit au respect, à la considération et, surtout, à la clarté de votre part.

Il n'y a pas de saut de carpe, parce qu'évidemment, on ne va pas voter contre un projet d'ordonnance qui vise à aider les petites et moyennes entreprises, même mal ou insuffisamment. Parfois bien aussi, malgré les grosses lacunes que nous avons citées. C'est donc pour cela que nous nous abstenons. Pas du tout parce que les uns ou les autres auraient rendu tel ou tel avis. Nous avons étudié ce texte avec beaucoup d'attention et nous savons à quel point il est boiteux. Voilà la raison de notre abstention.

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

[143]

Discussion des articles

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

Article 1er

Pas d'observation ?

Adopté.

Articles 2 à 49

Pas d'observation ?

Adoptés.

La discussion des articles est close.

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

PROPOSITION D'ORDONNANCE

PROPOSITION D'ORDONNANCE DE MME CAROLINE DÉsir, M. EMMANUEL DE BOCK, MME JULIE DE GROOTE, M. RENÉ COPPENS, MME BRIGITTE GROUWELS, M. FOUAD AHIDAR, MME ZOÉ GENOT, MM. BRUNO DE LILLE ET VINCENT DE WOLF MODIFIANT L'ARTICLE 23, § 9, DU CODE ÉLECTORAL COMMUNAL BRUXELLOIS (NOS A-649/1 ET 2 – 2017/2018).

Discussion générale

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

Mme Kenza Yacoubi, rapporteuse, se réfère au rapport écrit.

La discussion générale est close.

[151]

Discussion des articles

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

Article 1er

Pas d'observation ?

Adopté.

Article 2

Pas d'observation ?

Adopté.

M. le président.- La discussion des articles est close.

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

[153]

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.

[155]

VOTES NOMINATIFS

[157]

M. le président.- L'ordre du jour appelle le vote nominatif sur l'ensemble du projet d'ordonnance relative aux aides pour le développement économique des entreprises (nos A-641/1 et 2 – 2017/2018).

Il est procédé au vote.

RÉSULTAT DU VOTE 1

76 membres sont présents.

55 répondent oui.

21 s'abstiennent.

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

[159]

M. le président.- L'ordre du jour appelle le vote nominatif sur l'ensemble du projet d'ordonnance relative aux chantiers en voirie publique (nos A-631/1 et 2 – 2017/2018).

Il est procédé au vote.

RÉSULTAT DU VOTE 2

76 membres sont présents.

60 répondent oui.

16 s'abstiennent.

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

La proposition d'ordonnance de Mmes Marion Lemesre, Viviane Teitelbaum, Dominique Dufourny, M. Jacques Brotchi et Mme Jacqueline Rousseaux visant à soutenir les entreprises face aux nuisances engendrées par les travaux sur la voie publique (nos A-446/1 et 2 – 2016/2017) devient sans objet.

[161]

M. le président.- L'ordre du jour appelle le vote nominatif sur l'ensemble de la proposition d'ordonnance modifiant l'article 23, § 9, du Code électoral communal bruxellois (nos A-649/1 et 2 – 2017/2018).

Je vous rappelle que ce vote a lieu à la double majorité.

Il est procédé au vote.

RÉSULTAT DU VOTE 3

76 membres sont présents.

60 répondent oui dans le groupe linguistique français.

15 répondent oui dans le groupe linguistique néerlandais.

1 s'abstient.

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

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 14h21.