

PARLEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE
BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

COMPTE RENDU INTÉGRAL

INTEGRAAL VERSLAG

SÉANCE PLÉNIÈRE DU VENDREDI 2 OCTOBRE 2020
(Séance de l'après-midi)

PLENAIRE VERGADERING VAN VRIJDAG 2 OKTOBER 2020
(Namiddagvergadering)

COMPTE RENDU PROVISOIRE

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

VOORLOPIG VERSLAG

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

PRÉSIDENCE : M. RACHID MADRANE, PRÉSIDENT.

- *La séance est ouverte à 14h33.*

[103]

EXCUSÉS

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

- M. Mohamed Ouriaghli ;
- M. David Leisterh ;
- Mme Margaux De Ré ;
- M. Julien Uyttendaele ;
- M. John Pitseys.

[105]

QUESTIONS D'ACTUALITÉ

[107]

ACTUALITEITSVRAAG VAN MEVROUW CARLA DEJONGHE

AAN MEVROUW ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN EN VERKEERSVEILIGHEID,

EN AAN DE HEER SVEN GATZ, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET FINANCIËN, BEGROTING, OPENBAAR AMBT, DE PROMOTIE VAN MEERTALIGHEID EN VAN HET IMAGO VAN BRUSSEL,

betreffende "de aangekondigde hervorming van de autofiscaliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

[109]

QUESTION D'ACTUALITÉ JOINTE DE M. CHRISTOPHE DE BEUKELAER,

concernant "l'annonce d'un péage urbain en Région de Bruxelles-Capitale".

[111]

QUESTION D'ACTUALITÉ JOINTE DE M. MARC LOEWENSTEIN,

concernant "la mise en place annoncée d'un péage urbain par la Région de Bruxelles-Capitale".

[113]

QUESTION D'ACTUALITÉ JOINTE DE M. DAVID WEYTSMAN,

concernant "la mise en place annoncée d'un péage zonal autour de la Région bruxelloise".

[115]

QUESTION D'ACTUALITÉ JOINTE DE MME VICTORIA AUSTRÆT,

concernant "la mise en œuvre du futur péage urbain 'smartmove.brussels'".

[117]

QUESTION D'ACTUALITÉ JOINTE DE M. YOUSSEF HANDICHI,

concernant "l'introduction future d'un péage urbain en Région de Bruxelles-Capitale".

[119]

TOEGEVOEGDE ACTUALITEITSVRAAG VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER,

betreffende "de aankondiging van een testfase in 2021 voor een toekomstig Brussels tolsysteem".

[121]

Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).- De Open Vld pleit al jaren voor een slimme kilometerheffing als alternatief voor de huidige verkeersfiscaliteit. Dat is de meest logische keuze, zowel op economisch en ecologisch als op stedelijk vlak. De ondernemers klagen al jaren over de enorme economische verliezen door de files. De stedelijke levenskwaliteit lijdt onder de verkeersdruk en de huidige fiscaliteit is niet afgestemd op een al dan niet rationeel gebruik van de wagen.

We hopen op een akkoord met de drie gewesten. U bent daar ook altijd al voorstander van geweest. Maar u hebt ook gezegd dat, als er geen vooruitgang wordt geboekt, het Brussels Gewest met een eigen slimme hervorming van de verkeersbelasting moet komen.

Wat is de timing?

Welke technologieën zullen er gebruikt worden om de tarieven te differentiëren?

Zal er rekening gehouden worden met de milieuvriendelijkheid van voertuigen?

[123]

M. Marc Loewenstein (DéFI).- La presse a remis sur le devant de la scène le dossier du péage urbain à Bruxelles. Pour rappel, la priorité, pour DéFI, est de travailler à une solution concertée avec la Flandre et la Wallonie.

Le souhait de notre parti est également de passer d'une taxation à la possession à une taxation à l'usage, système qui est selon nous bien plus juste. On supprimerait ainsi les taxes de circulation et de mise en circulation. Il ne s'agirait donc pas d'une nouvelle taxe, comme certains le laisseraient penser. Nous ne pouvons que constater un blocage des côtés wallon et flamand sur la taxe kilométrique intelligente. En tant que Bruxellois, nous ne pouvons accepter le statu quo, et ce dans l'intérêt des Bruxellois, des navetteurs mais aussi des entreprises.

Nous devons proposer un système à même d'améliorer à la fois la qualité de l'air et la qualité de vie des Bruxellois, de diminuer la congestion, le stress et le temps perdu dans les embouteillages et de réduire le coût de la congestion, évalué aujourd'hui à 511 millions d'euros pour les seules entreprises bruxelloises.

Notre souhait est que le modèle proposé par le gouvernement soit neutre pour les Bruxellois, qu'un régime particulier puisse être mis en place, à l'instar de ce qui se fait à Londres. Nous reviendrons sur les détails en commission.

Qu'en est-il de l'agenda du gouvernement et quand prévoit-il d'aboutir ?

Avez-vous des précisions quant au modèle de péage et à la tarification ?

L'objectif de l'opération est-il bien de viser la neutralité fiscale pour les Bruxellois ?

[125]

M. David Weytsman (MR).- Vous rendez-vous véritablement compte de la situation économique actuelle ? Je passe tous les jours dans les rues de Bruxelles, principalement dans celles du Pentagone qui sont vraiment exposées. Les commerçants n'en peuvent plus. J'ai vraiment l'impression que cette stratégie sur la mobilité, ou plutôt son absence, est en train de tirer Bruxelles vers le bas.

Nous faisons tout l'inverse de ce que nous devrions faire : le 30 km/h généralisé sans les aménagements nécessaires ; les "coronapistes" – auxquelles j'étais favorable – qui ont finalement opposé les personnes, car elles ont été imposées sans méthode ; le 20 km/h qui a tué le plan centre-ville et le plan d'été dans le centre-ville : il n'y avait personne. Le message envoyé par la fermeture du bois de la Cambre dissuade les personnes de se rendre à Bruxelles et les invite à éviter ses commerces. Et maintenant, vous venez avec l'idée d'un péage ! J'entends bien que ce point figure dans l'accord de majorité, mais peut-être faudrait-il le revoir en fonction des urgences sanitaires, environnementales et économiques actuelles ? En tout cas, la solution n'est certainement pas de créer un mécanisme qui taxera encore un peu plus ceux qui souffrent déjà et qui nous demandent de l'aide. Je ne comprends pas cette proposition ; je suis même fâché ! Derrière un problème de communication, c'est toujours la même chose : les gens ont peur et le message est de ne plus venir à Bruxelles.

Mme la ministre, M. le ministre, vous êtes-vous concertés avec les Flamands et les Wallons ? Qu'en pensent-ils ? Vous êtes-vous concertés avec les acteurs économiques ? Tous ceux que j'ai contactés en préparant cette interpellation, et ce ne sont pas des moindres, m'ont dit qu'ils étaient contre le mécanisme proposé. Je ne comprends vraiment pas pourquoi vous venez avec cela maintenant. Le groupe MR estime que ce n'est absolument pas la priorité pour l'économie en Région bruxelloise.

[127]

Mme Victoria Austraet (indépendante).- Hier et ce matin, nous avons pu lire dans la presse des articles évoquant la mise en place d'un péage urbain à Bruxelles, une mesure qui fait débat depuis de nombreuses années.

La presse parle en fait surtout des réactions négatives que cette idée suscite en Wallonie. On lit également la confirmation qu'un péage urbain serait bel et bien à l'état d'avant-projet dans la Région. Baptisée "smartmove.brussels", la mesure fera apparemment l'objet d'une phase de test en 2021, pour un budget de 5 millions d'euros.

L'idée d'un péage urbain répond à plusieurs enjeux importants : la mobilité, l'environnement, la qualité de l'air et bien sûr la fiscalité. Les avantages seraient nombreux. Toutefois, ce projet ne peut évidemment pas être mis en place à Bruxelles sans concertation préalable avec les deux autres Régions et sans travailler dans le même temps à l'élargissement de l'offre de transports en commun.

Pendant la précédente législature, la question avait fait l'objet de plusieurs débats. Certains parlementaires avaient plutôt plaidé pour l'installation d'un système de péage positif, qui récompenserait les utilisateurs de moyens de transports alternatifs à la voiture. D'autres préféraient un péage intelligent plus classique. Le gouvernement avait vanté les mérites des systèmes en place dans des villes comme Singapour, où le péage s'adapte aux embouteillages et au taux de pollution.

Le gouvernement peut-il donner des détails sur l'avant-projet de péage urbain dont il a discuté cette semaine, ainsi que sur la forme que prendra le test prévu en 2021 ? Quel type de péage a été retenu pour cette évaluation ? Des contacts ont-ils été pris avec les deux autres Régions à ce propos, pour éviter que l'avant-projet ne suscite des animosités ?

[129]

M. Youssef Handichi (PTB).- Je souhaite tout d'abord un prompt rétablissement à la ministre. J'espère que l'accident dont elle a été victime n'est pas trop grave et qu'elle dispose d'un arrêt de bus ou de tram qui n'est pas trop éloigné de chez elle, pour lui permettre de rejoindre notre parlement.

Mais venons-en à la question du péage urbain. Pendant la campagne électorale, et ensuite dans la déclaration de politique régionale, vous n'avez pas fait mystère de votre intention prioritaire de passer un accord avec les différentes Régions afin d'instaurer une taxe kilométrique.

Apparemment, cela n'a pas été possible et vous en êtes donc revenue à l'idée d'un péage urbain. Comme d'habitude, nous n'en avons eu aucun écho dans cette enceinte et nous avons appris la nouvelle par voie de presse. Celle-ci nous apprend en outre que chaque automobiliste sera redevable d'un montant variant entre 840 et 1.200 euros.

Je rappelle que le Covid-19 sévit toujours et que, ainsi que l'a rappelé l'un de nos collègues, les travailleurs sont confrontés à une situation économique particulièrement inquiétante, que vous contribuez donc à aggraver pour je ne sais quelle raison. Je voudrais dès lors vous entendre à ce sujet.

Cette nouvelle taxe va-t-elle améliorer la mobilité ou la qualité de l'air à Bruxelles ? Et combien la Région en escompte-t-elle ? Ce péage urbain représente une redevance supplémentaire pour les navetteurs qui habitent en dehors de la Région, mais il faut rappeler une fois de plus qu'il s'agit en majorité de travailleurs bruxellois

qui se sont exilés en périphérie faute d'avoir trouvé à se loger dans la capitale. Ils n'ont pas d'autre choix que la voiture pour se déplacer. Et vous décidez de leur infliger un péage urbain !

Combien cette taxe va-t-elle rapporter à la Région ? Dans quelle mesure espérez-vous réduire ainsi la pression automobile ?

[131]

M. Christophe De Beukelaer (cdH).- C'est décidé : nous avons appris par la presse cette semaine qu'il n'y aura donc pas de taxe kilométrique, mais bien un péage urbain. Quelle erreur, Mme la ministre ! Quel manque de vision stratégique !

En tant que député de l'opposition, je vais vous donner une véritable vision stratégique. Vous n'aurez qu'à la mettre en œuvre.

Un : il s'agit de lister et de reconnaître les alternatives manquantes à Bruxelles : le réseau express régional (RER), la capacité et la fréquence de la STIB et de la SNCB, le réseau express régional vélo (RER-vélo) et la stratégie de covoiturage.

Deux : une fois que vous avez reconnu et listé ces alternatives nécessaires, vous vous engagez à les mettre en place dans un délai imparti, par exemple cinq ans, soit en 2025. A fortiori, votre homologue au niveau fédéral étant de votre couleur politique, vous n'avez plus d'excuse pour la non-mise en place de ces alternatives.

Trois : pendant la période durant laquelle vous travaillez à la mise en œuvre de ces alternatives, vous mettez en place le bonus "Go Brussels", qui est une petite prime pour encourager les usagers qui peuvent facilement se passer de leur voiture à le faire. Cette approche innovante a d'ailleurs déjà fait ses preuves dans une série de pays européens.

Quatre : une fois que vous avez démontré l'efficacité des alternatives mises en place et que vous avez incité les citoyens à se passer de leur voiture, nous vous suivrons dans un système plus coercitif, qu'il s'agisse d'un péage urbain ou d'une taxe kilométrique.

Il ne faut pas travailler à l'envers, Mme la ministre, et le résultat sera les pots cassés payés par les citoyens et par les entreprises qui quitteront notre Région, faute d'alternative.

Confirmez-vous la décision de mise en place de ce péage urbain ? Si oui, quand est-il prévu ? Sur quels rapports et études vous êtes-vous basée pour prendre cette décision ? Quels sont les éléments précis et chiffrés qui la fondent ? Sur quel modèle de péage se porte votre choix (à zone, à cordon, ...) ? Quel sera le tarif pratiqué ? Sera-t-il imposé aux Bruxellois et aux navetteurs, ou uniquement à l'un des deux publics ? Quand est prévu le lancement de la phase test évoquée par la presse ? Comment cette phase test sera-t-elle organisée ?

Si les citoyens vont bientôt devoir payer pour circuler dans Bruxelles, ils ont le droit de savoir comment et dans quel cadre cela va se faire.

[133]

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Kunt u bevestigen wat er beslist is of zal worden? Gaat het inderdaad om een tolsysteem? Hoe zal dat precies werken? Zal iedereen die Brussel binnenrijdt, bezoekers maar ook Brusselaars, een bedrag moeten betalen? Is de idee van een slimme kilometerheffing dan opgegeven?

Hebt u daarover overlegd met de andere gewesten en met de economische stakeholders in Brussel?

Wordt dit de eerste paars-groene belastingverhoging voor de bezoekers van Brussel en voor de Brusselaars?

[135]

M. Sven Gatz, ministre.- Pendant bien trop longtemps, nous avons pensé que le problème de la congestion automobile était insoluble. C'était une situation que nous acceptions sans chercher de solution. Notre gouvernement compte changer la donne.

Comme cela a été dit par plusieurs d'entre vous, la congestion automobile entraîne non seulement une perte de temps, mais aussi une perte économique considérable. De plus, elle exerce une pression inadmissible sur notre santé publique. Sur ce point aussi, il est important de changer le statu quo.

[137]

(verder in het Nederlands)

Ik raad u aan om de vijf alinea's uit het regeerakkoord nog eens te lezen. Daarin zitten al veel oplossingen vervat.

De aanleiding van uw actualiteitsvraag is een studie van vorig jaar die uitgelekt is of ter beschikking gesteld is van de pers. Er is vandaag nog niets formeel beslist.

[139]

(poursuivant en français)

Le gouvernement travaille actuellement sur trois pistes et prépare l'exécution de l'accord gouvernemental, ce qui est la moindre des choses que l'on puisse lui demander.

[141]

(verder in het Nederlands)

Ten eerste is er inderdaad sprake van een basis voor een belastinghervorming. Ten tweede zijn er investeringen in mobiliteit en ten derde zal er nog meer dan vandaag overleg plaatsvinden.

[143]

(poursuivant en français)

La piste de la réforme fiscale, examinée actuellement par le gouvernement, consiste à remplacer les taxes relatives à la possession d'un véhicule - taxe de mise en circulation et taxe de circulation - par une taxation kilométrique intelligente.

(verder in het Nederlands)

Het gaat dus wel degelijk nog steeds om een slimme kilometerheffing.

[147]

(poursuivant en français)

Nous veillerons à ce que les éléments sociaux de neutralité fiscale, notamment, soient intégrés à ce mécanisme.

[149]

(verder in het Nederlands)

Dat is het gevolgde spoor waarvan ik momenteel alle parameters aan het onderzoeken ben.

Mevrouw Van den Brandt, het is goed dat u hier vandaag aanwezig bent. Ik wil er immers nog eens op wijzen dat het Brussels Gewest enorm veel investeert in mobiliteit. Zo besteedde het honderden miljoenen aan tunnels, maar er gaat eveneens veel geld naar fietspaden, elektrische bussen, nieuwe tramlijnen en de uitbreiding van de metro. In dat opzicht verheug ik mij ook over de plannen van de nieuwe federale regering om meer in de NMBS te investeren.

Dat is naast de belastinghervorming een tweede, zeer belangrijk instrument.

[151]

(poursuivant en français)

Troisièmement, concertation, concertation, concertation ! La décision n'a pas encore été prise mais elle est en préparation. Lorsque le gouvernement sera prêt, nous intensifierons les concertations, aussi bien au sein de Bruxelles - avec tous les secteurs concernés, comme l'économie, la mobilité, la santé publique, etc. - qu'avec les autres Régions. Il y a déjà eu l'année dernière plusieurs contacts informels à ce sujet. Mais dès le moment où le gouvernement aura pris une décision claire, il vous la communiquera et les procédures normales, dont les conférences interministérielles (CIM) et le Comité de concertation (Codeco), devront être suivies.

[153]

(verder in het Nederlands)

Dat is alles wat ik vandaag kan zeggen. De beslissing is nog niet genomen, maar ze is in voorbereiding en er wordt aan gewerkt om ze zo evenwichtig mogelijk te maken. Op de meer technische vragen kan ik dus nog niet antwoorden, maar ik ga daarover graag later in debat. U weet nu alvast dat de regering wel degelijk van plan is het regeerakkoord uit te voeren.

[155]

Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).- Het zal u niet verwonderen dat de minister en ik op dezelfde golflengte zitten. Zijn uitleg stelt mij gerust. Het gaat om verschuivingen en het spreekt vanzelf dat de ene belasting de andere zal compenseren.

Dit doet mij denken à la hervorming, door de vorige minister van Financiën, van de onroerende voorheffing en de inkomensbelasting. Het komt zeker in orde, maar een duidelijke communicatie zal broodnodig zijn.

[157]

M. Christophe De Beukelaer (cdH).- Nous n'avons donc eu de réponse à aucune question. Vous continuez à travailler sur une taxe kilométrique mais j'ignore comment vous comptez la mettre en œuvre puisque les Régions avoisinantes n'en veulent pas.

Ensuite, par rapport au budget, vous évoquez un remplacement. Doit-on comprendre que les revenus de la Région resteront les mêmes après votre réforme fiscale ?

[159]

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Faire de la politique, c'est aussi agir de manière responsable et posée, avec rigueur et objectivité. À un moment donné, il faut cesser les slogans et les exclusives.

J'entends qu'il ne faut pas lever de nouvelles taxes, mais nous payons déjà des taxes de circulation et de mise en circulation pour circuler à Bruxelles. Il s'agit en l'espèce de réformer la fiscalité automobile pour passer d'une taxation sur la possession à une taxation sur l'usage, plus juste selon nous.

J'espère que le gouvernement travaillera sur des solutions en ce sens, avantageuses pour les Bruxellois, les navetteurs et les entreprises. Je pense que c'est possible et je ne doute pas qu'il visera un tel objectif.

[161]

M. David Weytsman (MR).- C'est le pire moment pour aborder ce sujet. Nous n'avons pas besoin de cela pour l'instant. C'est un très mauvais signal.

La politique actuelle de mobilité est erratique. Elle part dans tous les sens. Ce n'est pas moi qui fais peur aux gens, mais la politique du gouvernement qui, une fois de plus, essaie d'effrayer, alors que ce n'est peut-être pas nécessaire. Il y a quinze ans que nous avons déposé notre première proposition sur la zone de basse émission (LEZ). Aujourd'hui, elle entre enfin en vigueur et fait qu'à partir du 1er janvier 2021, des gens devront mettre leur voiture à la casse. Nous l'avons tous décidé et je l'assume. Or il y a déjà aujourd'hui une diminution du trafic automobile, à laquelle s'ajoutent les effets de la crise sanitaire. Dès lors, sommes-nous bien certains de l'utilité d'un péage zonal ou d'un péage cordon ? Ce dernier n'est pas un glissement de taxation, mais une vraie taxe pour entrer dans Bruxelles !

Sur le plan du principe et de la communication, c'est catastrophique. Ce n'est pas ce dont nous avons besoin aujourd'hui. L'important est de soutenir notre économie et de dire à tous les navetteurs et travailleurs qu'ils sont les bienvenus dans les noyaux économiques de notre Région.

[163]

Mme Victoria Austraet (indépendante).- J'entends bien que tout est en préparation et en discussion. Nous suivrons ce dossier de près.

[165]

M. Youssef Handichi (PTB).- Pour corriger ce qu'a dit M. Weytsman, le PTB a été le seul parti à voter contre la zone de basse émission (LEZ). Il ressort des chiffres que celle-ci n'améliore en rien la mobilité des Bruxellois mais qu'elle accroît au contraire les difficultés de ceux qui possèdent une voiture.

(Rumeurs)

Nous n'avons pas reçu de réponse car M. le ministre a précisé que ce projet en était encore au stade des pourparlers. J'aurais quand même espéré avoir un début de réponse quant à l'impact positif de cette mesure sur la mobilité. Comme l'a dit M. le ministre, les embouteillages sont coûteux pour tout le monde et affectent la santé des citoyens. Nous en reparlerons en commission.

Au-delà du silence du gouvernement, il est certain que le péage urbain n'améliorera ni la mobilité ni la qualité de l'air. Seule une alternative crédible à la voiture le pourra et cela passe par des transports publics gratuits, confortables et fréquents.

[169]

Mevrouw Cielte Van Achter (N-VA).- Mijnheer de minister, u hebt eigenlijk niet echt geantwoord. We blijven met evenveel vragen zitten. Als ik de repliek van mevrouw Dejonghe van de Open Vld hoor, houd ik mijn hart vast.

Als we dezelfde fiscale hervorming willen doorvoeren, betekent dat een verschuiving van de autofiscaliteit voor de Brusselaars. Ze zullen betalen voor het gebruik, en niet het bezit van een wagen. De bezoekers van Brussel, onze burens dus, zullen mee moeten betalen. Ik zou toch eens nagaan welke gevolgen dat zal hebben voor de economie en de werkgelegenheid in het Brussels Gewest. Ik hoop dat daar rekening mee zal worden gehouden, want anders zou die nieuwe fiscaliteit een slechte zaak voor Brussel kunnen worden.

[173]

ACTUALITEITSVRAAG VAN MEVROUW BIANCA DEBAETS

AAN DE HEER RUDI VERVOORT, MINISTER-PRESIDENT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET TERRITORIALE ONTWIKKELING EN STADSVERNIEUWING, TOERISME, DE PROMOTIE VAN HET IMAGO VAN BRUSSEL EN BICULTURELE ZAKEN VAN GEWESTELIJK BELANG,

betreffende "de inhuldiging van het gewestelijk crisiscentrum".

[175]

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

concernant "le centre de crise régional récemment inauguré".

[177]

Mevrouw Bianca Debaets (CD&V).- Vorige week dinsdag werd het gewestelijk crisiscentrum officieel ingehuldigd, wat een goede zaak is. Binnenkort wordt er ook een communicatiecentrum opgeleverd waar de dagelijkse coördinatie van de hulpdiensten wordt ondergebracht.

Het gaat in de eerste plaats over de coördinatie van politie en brandweer en net daar zit het probleem. De Brusselse Hoofdstedelijke Dienst voor Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp (DBDMH) heeft immers heel wat vragen bij de meerwaarde van de verhuizing. Zo zouden alleen de calltakers naar het nieuwe communicatiecentrum verhuizen, terwijl de noodcentrale gewoon op post zou blijven. Dat zou zo gebeuren omdat volgens de brandweer de fysieke scheiding het risico inhoudt dat er belangrijke tijd verloren gaat bij interventies.

Een tweede element dat ik via de pers vernam, bevestigde wat ik al vreesde: zes jaar na de oprichting van het gewestelijke cameraplatform zijn nog altijd twee van de zes politiezones er niet op aangesloten.

Kunt u bevestigen dat de regering vasthoudt aan de beslissing om die centralisering wel door te voeren? Hoe wilt u dat voor de DBDMH aanpakken? Hoe garandeert de regering dat er bij interventies geen tijd verloren gaat? Het gaat uiteindelijk over het redden van mensenlevens.

Wat wilt u ondernemen om ervoor te zorgen dat zes jaar na datum eindelijk alle camerabeelden gecentraliseerd worden op dat zeer belangrijke gewestelijke cameraplatform?

[179]

M. Vincent De Wolf (MR).- Ce n'est pas la première fois que nous parlons du centre de crise. Vous avez invité uniquement le président de la conférence des bourgmestres de la Région de Bruxelles-Capitale lors de l'inauguration. Après plusieurs années d'attente, ma préoccupation était, d'une part, le coût de 15 millions d'euros. Sur quel budget est-ce imputé ? Le budget est-il alloué à Bruxelles Prévention et sécurité (BPS) ou est-il réparti entre BPS, la STIB et le Service d'incendie et d'aide médicale urgente (Siamu), voire d'autres organismes ? Une part est-elle prévue pour la police fédérale à cet égard ?

D'autre part, je souhaite vous interroger sur le fonctionnement concret du centre de crise lors des sommets européens puisque je crois qu'il fonctionnera pour la première fois dans dix jours. Qu'en est-il des deux zones plus particulièrement concernées, la zone de police Bruxelles-Capitale / Ixelles (Polbru) et la zone de police Montgomery ?

En ce qui concerne le centre de communication et l'aspect lié à l'image dont Mme Debaets vient de parler, je préside l'une des deux zones. J'assume donc le choix responsable de ne pas encore avoir signé la convention parce que depuis deux ans, elle est bloquée. Je ne sais pas si ce blocage vient de chez vous ou de chez BPS. Il n'y a toujours pas de confirmation que les communes pourront garder la propriété des images et qu'elles pourront modifier l'emplacement des caméras pour des raisons de sécurité. C'est le seul motif pour lequel la convention n'est pas encore signée. Nous sommes à chaque fois attaqués pour un soi-disant manque de collaboration, alors que c'est faux. Les images seront bien transmises mais nous souhaitons absolument la signature de cette convention.

En ce qui concerne le centre de communication, vous savez que malgré votre annonce d'une installation pour la fin de l'année, les problèmes sont importants, notamment pour ce qui est des pompiers - les différents secrétaires d'État compétents ont toujours été réticents à ce sujet - mais aussi pour ce qui est de l'opérationnel. Promettez-vous de centraliser l'ensemble ? Quatre zones de police ne souhaitent pas participer.

[183]

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- Vos questions portent sur deux points : le centre de crise et le centre de communication, qui sont deux outils différents. Le centre de crise, inauguré cette semaine,

regroupe l'ensemble des acteurs qui seront amenés à y opérer un jour, en fonction du type de crise. C'est donc un outil technologique que nous mettons à la disposition de ces acteurs.

Le centre de crise a déjà fonctionné lors du sommet européen organisé en juillet 2020. Deux centres de crise (le centre historique, à savoir le "bunker" et le centre actuel) étaient opérationnels à cette occasion. L'expérience nous a permis d'examiner le fonctionnement du nouveau centre de crise. Lors du prochain sommet européen, ce centre fonctionnera selon des protocoles et des règles similaires à ceux qui sont d'application dans le centre de crise actuel. La différence résidera au niveau de l'équipement technologique du centre et des moyens mis à sa disposition.

Le centre, qui est de petite taille, a été inauguré dans le contexte actuel, marqué par le coronavirus. Nous aurions aimé inviter tout le monde à l'événement, mais nous avons dû limiter le nombre de personnes. C'est pourquoi nous avons décidé de convier le président de la conférence des bourgmestres de la Région de Bruxelles-Capitale, un seul chef de zone de police, etc.

Concernant les coûts, les 15 millions d'euros sont à la charge du budget de la prévention et de la sécurité. Comme l'outil est mis à la disposition des acteurs concernés, il n'y a pas eu de demande de prise en charge. Tous étaient présents le jour de l'inauguration : la Sûreté de l'État, le renseignement militaire, l'Organe de coordination pour l'analyse de la menace (OCAM), etc.

L'idée du centre de communication est née à la suite des attentats de 2016. Elle a été confirmée peu après et a été renouvelée lors de la conclusion du présent accord de majorité. Le but était de rassembler l'ensemble des disciplines dans un dispatching régional, afin de rendre disponibles tous les outils qui existent sur le territoire, comme la STIB ou Bruxelles Mobilité. Tous ces acteurs ont besoin de partager un certain nombre d'informations.

Le dispatching devrait être inauguré la semaine prochaine. À cet effet, une série de conventions ont été signées. Mme Debaets nous rappelle toutefois que seules quatre zones de police sur six y adhèrent. J'ai connu une époque où il fallait les attendre au compte-gouttes ! Lorsqu'elle siégeait au gouvernement, je lui disais toujours de ne pas s'inquiéter et que mettre en marche ce train serait difficile.

À long terme, je ne doute cependant pas que toutes les zones de police intégreront le projet. Il n'y a pas de conflit à ce propos. Des questions doivent encore être réglées et elles le seront. Je n'en doute pas un seul instant.

Il en va de même pour le Siamu. Je suis quelqu'un de constructif et de positif et il a été décidé d'intégrer cette question dans l'accord de majorité.

[185]

Cela nous semble aller de soi que nous travaillions ensemble physiquement. Même si l'on dit toujours que la technologie permet de travailler à distance, rien ne remplace le contact direct entre l'ensemble des opérateurs.

[187]

(verder in het Nederlands)

Mevrouw Debaets, ik bevestig de beslissing die de regering genomen heeft in verband met de centralisering van de hulp- en interventiediensten.

Het klopt niet dat de geplande ruimte te klein zou zijn. De ruimte werd berekend op basis van de aanvragen die aanvankelijk door alle diensten zijn ingediend, waaronder de brandweer, die in september 2019 de plannen van aanleg ondertekend heeft.

De centralisering zal geen invloed hebben op de tijd die nodig is voor een interventie. Integendeel, het project rond het communicatie- en crisiscentrum beoogt net een betere interventie op het terrein door een betere coördinatie en uitwisseling van informatie te garanderen tussen de verschillende interventiediensten.

Het centrum betekent dus een enorme stap voorwaarts in vergelijking met de bestaande situatie. Er zijn nu bijna 4.300 camera's van het gewest, de reeds aangesloten politiezones, de MIVB, Brussel Mobiliteit en de Haven van Brussel. Qua technologie en beschikbare apparatuur biedt het centrum een onmiskenbare operationele meerwaarde, die zich uiteraard zal laten voelen in de komende weken en maanden.

[189]

Mevrouw Bianca Debaets (CD&V).- Ik erken dat het een heel nuttig centrum is en dat coördinatie noodzakelijk is. Alleen dreigt het zijn doel voorbij te schieten. Ik heb uw antwoord over de brandweer niet goed begrepen. Er zit op zijn minst ruis op de communicatie met de brandweer. U zegt dat die dat mee ondertekend heeft en dat er wel genoeg ruimte is, maar de cruciale vraag is of de brandweer al dan niet komt.

Ik heb begrip voor de angsten van de brandweer als er tijd verloren gaat. Er is nog geen oplossing. Ik heb niet begrepen of en wanneer de brandweer zal komen. Het is een pijnlijke vaststelling dat het regeringslid dat alles in Brussel zou centraliseren, er niet eens in slaagt om zijn eigen dienst te centraliseren.

Verder zegt u dat het aansluiten van alle politiezones als een trein is die traag in actie komt. We zijn daar zeven jaar geleden mee begonnen. Dat is geen trage trein meer. Het valt niet meer uit te leggen aan mensen dat Brussel er niet in slaagt om in zeven jaar tijd zes zones samen te brengen, ook al is dat noodzakelijk. Na de aanslagen heeft de regering nog altijd niet begrepen hoe belangrijk centralisatie is.

[191]

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- J'ai connu une secrétaire d'État qui, pendant cinq ans, a tenté de mettre en place un radar tronçon dans le tunnel Léopold II et n'y est jamais arrivée.

(Sourires)

[195]

Mme Bianca Debaets (CD&V).- Parce qu'un bourgmestre bloquait le dossier ! Je n'avais pas l'honneur d'être ministre-présidente et d'avoir dans mes compétences la coordination de la sécurité, comme vous.

M. le président.- Nous n'allons pas faire de cours d'histoire.

[199]

M. Vincent De Wolf (MR).- Concernant les caméras, je voudrais remercier le ministre-président d'avoir eu l'élégance de bien indiquer qu'effectivement, les deux zones au niveau des caméras ne représentent pas un refus "brontosaurien" mais bien un problème technique de signature, qui pourrait s'améliorer vu le départ du patron de Bruxelles Prévention et sécurité (BPS) vers d'autres cieux.

Concernant le centre de communication, j'ai fait une suggestion via la presse. Je vais déposer une interpellation argumentée. Vous pourrez vous exprimer à ce sujet pour faire une suggestion pour sortir positivement de ce blocage. Comme l'a dit Mme Debaets, le blocage avec le Service d'incendie et d'aide médicale urgente (Siamu) est toujours présent. Au niveau opérationnel, il y a vraiment des difficultés et vous devriez changer votre fusil d'épaule à cet égard, pour aller vers une centralisation par délégation.

Par exemple, comme je l'ai suggéré, par des contacts avec l'opérationnel.

[203]

QUESTION D'ACTUALITÉ DE M. IBRAHIM DÖNMEZ

À MME ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE CHARGÉE DE LA MOBILITÉ, DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE,

concernant "les aménagements cyclables temporaires et les concertations entre les communes et la Région".

[205]

M. Ibrahim Dönmez (PS).- Nous avons déjà eu l'occasion d'aborder la question des pistes cyclables temporaires déployées dans le cadre de la crise sanitaire ainsi que de la nécessité de la concertation.

Les aménagements de deux boulevards emblématiques ont encore récemment fait l'actualité. Ainsi, à Etterbeek, il semble que certains automobilistes empruntant le boulevard Louis Schmidt ignorent qu'une bande de circulation y a été transformée en piste cyclable.

Face à ce type de dysfonctionnement, qui engendre à la fois des problèmes de sécurité et le mécontentement de certains riverains, une réunion de concertation a été annoncée pour lundi prochain. Bruxelles Mobilité y a-t-elle été associée ?

Vos services sont-ils déjà en mesure de faire état de comptages sur le boulevard, mais également sur les voiries limitrophes afin d'évaluer le report de charge et son impact sur la qualité de l'air ?

Comment ces comptages ou mesures sont-ils réalisés ? Qu'en est-il de l'optimisation du cadencement des feux ?

À Anderlecht, l'aménagement du boulevard Sylvain Dupuis, avec la suppression d'une bande de circulation et son réaménagement en bande réservée aux bus et vélos, a suscité tellement de retours négatifs de la STIB et des riverains que la commune vous appelle à faire marche arrière.

Comme pour le boulevard Louis Schmidt, disposez-vous de comptages et d'une évaluation du report de charges ?

Les riverains et les commerçants ont-ils été consultés au préalable ? Dans la négative, comment et quand le seront-ils ?

[207]

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je vous remercie pour votre question.

Lors de la séance de commission qui s'est tenue ce mardi, comme vous le savez, j'ai reçu une demande d'explications de M. Loewenstein et j'y ai répondu en long et en large en évoquant surtout notre manière de travailler en général. Je vais donc me concentrer plus particulièrement sur les deux questions spécifiques que vous posez.

À propos du boulevard Louis Schmidt, nous avons organisé lundi une réunion d'information avec la commune d'Etterbeek. Nous ne sommes pas toujours d'accord sur tout mais la collaboration est fructueuse et efficace. Les services de Bruxelles Mobilité sont évidemment concernés et nous entendrons aussi les riverains.

Un bureau d'études a été désigné pour procéder à des comptages sur les pistes cyclables temporaires. Ceux-ci sont en cours sur le boulevard Louis Schmidt. Le bureau d'études s'occupe du placement, de la récolte et du traitement des données. Les différents comptages sur les pistes cyclables temporaires sont réalisés au moyen de tubes pneumatiques, tant pour les pistes cyclables proprement dites que pour les voies destinées à la circulation automobile. Les données du tunnel Boileau sont également exploitées. Certaines remarques ont été transmises par les usagers et des adaptations sont en cours de réalisation. Il s'agit principalement de modifications apportées au marquage ou à la signalisation.

Actuellement, les feux donnent priorité au tram car il faut favoriser le transport public, ce qui facilite également le trafic dans l'axe du boulevard. À l'heure actuelle, aucune adaptation n'est prévue mais nous sommes prêts à étudier la question.

En ce qui concerne le boulevard Sylvain Dupuis, vous dites que nous avons fait marche arrière. Selon moi, nous avons au contraire fait un pas en avant. Nous avons procédé à une phase de tests et nous avons, ici encore, collaboré efficacement avec la commune d'Anderlecht. Il est vrai que celle-ci a proposé de réaliser de nouveaux tests, mais en concertation avec nous. Leurs représentants savent que nous avons bien écouté et que nous sommes en train d'élaborer un plan alternatif pour cette phase de tests. Je l'ai déjà annoncé aussi lors de la commission de mardi.

Le but est de pouvoir revoir totalement l'aménagement. Il y a d'un côté la piste cyclable et la bande réservée aux bus, déjà mises en œuvre, mais il y a aussi des travaux qui se déroulent actuellement au Westland Shopping Center et ceux-ci ont un impact sérieux sur ces quartiers. Il faut dès lors trouver une solution.

De mon point de vue, nous progressons, car l'on ne se bornera pas à tout transformer. Nous allons remanier le projet de sorte que les piétons et les cyclistes circuleront séparément. Pour l'instant, ils se déplacent ensemble, ce qui ne va pas sans provoquer des conflits. Nous espérons créer un meilleur environnement pour tous les usagers de la route et fluidifier le trafic au maximum.

Il est trop tôt pour entrer dans les détails avec vous car je veux d'abord peaufiner le projet avec la commune afin de vous présenter le plan définitif. Bien évidemment, les riverains et les commerçants seront invités à y collaborer dès que possible.

[209]

M. Ibrahim Dönmez (PS).- Je vois que vous modifiez sans cesse les projets pour essayer de trouver les meilleures solutions. Mais si l'on veut l'adhésion des riverains et de tous les acteurs de terrain, il faudra

beaucoup plus de concertation. J'aurais souhaité que les réaménagements auxquels vous procédez, comme à Anderlecht, se fassent dans ce cadre.

[211]

ACTUALITEITSVRAAG VAN MEVROUW HILDE SABBE

AAN DE HEER RUDI VERVOORT, MINISTER-PRESIDENT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET TERRITORIALE ONTWIKKELING EN STADSVERNIEUWING, TOERISME, DE PROMOTIE VAN HET IMAGO VAN BRUSSEL EN BICULTURELE ZAKEN VAN GEWESTELIJK BELANG,

EN AAN MEVROUW BARBARA TRACHTE, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BEVOEGD VOOR ECONOMISCHE TRANSITIE EN WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK,

betreffende "de gevolgen voor de Brusselse horecasector van de laatste maatregelen voor het beheer van de Covid-19-pandemie".

[213]

Mevrouw Hilde Sabbe (one.brussels-sp.a).- Het is vrijdag vandaag, bijna weekend, en straks gaat het Brusselse horecacollectief Rassemblement de l'horeca bruxellois weer lawaai maken. Dat is hun manier om te protesteren tegen het vervroegde sluitingsuur voor cafés.

Dat betekent niet dat de uitbaters of eigenaars van die cafés niet begrijpen dat het om een voorzorgsmaatregel tegen corona gaat. Zij voelen zich echter ten onrechte gestraft omdat er vooralsnog geen bewijs is dat cafés of restaurants broeihaarden van het virus zouden zijn.

Daarbij komt nog dat de gemeenten bevoegd zijn om daar een beleid rond uit te werken, wat voor extra onzekerheid zorgt.

Is de beslissing voor het vroegere sluitingsuur op feiten gebaseerd? Zijn er statistieken over in welke horecazaken mensen het coronavirus hebben opgelopen?

Sinds een aantal maanden moeten horeca-uitbaters in verband met de contactopsporing de gegevens van hun gasten bijhouden. Wat gebeurt er met die gegevens? Worden ze door de gemeenten of door het gewest beheerd?

Mijn volgende vraag gaat over het moment waarop de cafés en restaurants opnieuw na 22 uur open zullen mogen blijven. Op welke objectieve manier wordt bepaald of dat weer kan? Als het de gemeenten zijn die daarover moeten beslissen, hoe garandeert u dan dat alle uitbaters op een eerlijke manier behandeld worden?

Ten slotte is het ook belangrijk dat er oplossingen komen. De uitbaters zelf vinden een premie een goede ondersteuning, maar ik denk niet dat het gewest daarvoor over voldoende middelen beschikt. Het is dan wellicht ook een beter idee om na te denken over een optimaal gebruik van de buitenruimten. Onder welke voorwaarden kan de openbare ruimte, waaronder parkeerplaatsen, gebruikt worden? Bovendien is de herfst weer in het land en dus is het ook de vraag hoe de terrassen gebruiksvriendelijker kunnen worden gemaakt.

[215]

De heer Rudi Vervoort, minister-president.- Het ministerieel besluit van 30 juni 2020 houdende dringende maatregelen om de verspreiding van het coronavirus te beperken, verplicht horecazaken om de contactgegevens van hun klanten bij te houden. Een telefoonnummer of e-mailadres volstaat. De uitbaters moeten die gegevens registreren bij aankomst van de klant en gedurende veertien kalenderdagen bewaren om een eventuele contactopsporing te vergemakkelijken. Die contactgegevens mogen enkel in de strijd tegen het coronavirus worden gebruikt en de uitbater moet ze na veertien kalenderdagen vernietigen.

De gegevens kunnen in geval van een besmetting worden gebruikt door de contactopsporingsdienst die door de Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie (GGC) werd opgericht. Voor meer informatie over de manier waarop die gegevens bij de contactopsporing worden gebruikt, verwijs ik u naar de bevoegde ministers.

De beslissing om bars en plaatsen te sluiten waar alcoholische dranken worden genuttigd, met uitzondering van de restaurants, is door de provinciale crisiscel genomen, die onder leiding van de hoge ambtenaar staat. De maatregel geldt voor een beperkte duur van drie weken en zal in het licht van de evolutie van de epidemie opnieuw worden beoordeeld.

De beslissing werd genomen omdat de epidemiologische situatie in Brussel in snel tempo verslechterde. Ze is gebaseerd op de ervaringen in het buitenland en op een studie waaruit bleek dat 55% van de mensen bij wie een besmetting was vastgesteld, in de dagen daarvoor een bar had bezocht. De interfederale woordvoerder heeft in dat verband bevestigd dat, hoewel niet veel geweten is over de invloed van de bars op het aantal besmettingen in ons land, het wel vaststaat dat een aantal clusters terug te brengen is tot bars.

Die vaststelling komt overeen met wat we ook elders in de wereld zien. Dat komt door de manier waarop mensen zich in een bar verplaatsen en door het feit dat de afstandsregels en de voorzorgsmaatregelen duidelijk minder goed worden nageleefd na 23 uur. Dat is niet het geval in restaurants.

[217]

Het is gebleken dat er in bars globaal gezien een groter risico bestaat op het ontstaan van nieuwe clusters na 23 uur.

De herinrichting van horecazaken of van de openbare ruimte, bijvoorbeeld om parkeerplaatsen als terras te kunnen gebruiken, valt onder de beoordelingsbevoegdheid van de gemeenten en wordt geval per geval onderzocht. Ik weet dat alle gemeenten in Brussel hun best doen om een oplossing te vinden, maar dat heeft geen invloed op het feit dat bars om 23 uur moeten sluiten.

[219]

Mevrouw Hilde Sabbe (one.brussels-sp.a).- Ik denk dat iedereen duimt voor de Brusselse horeca.

- De vergadering wordt geschorst om 15.25 uur.

[129]

- La séance est reprise à 16h40.

VOTES NOMINATIFS

M. le président.- L'ordre du jour appelle le vote nominatif sur l'ensemble du projet d'ordonnance modifiant l'ordonnance du 5 juillet 2018 relative aux modes spécifiques de gestion communale et à la coopération intercommunale (nos A-212/1 et 2 – 2019/2020).

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

Il est procédé au vote.

RÉSULTAT DU VOTE 1

79 membres sont présents.

48 répondent oui dans le groupe linguistique français.

9 répondent oui dans le groupe linguistique néerlandais.

10 répondent non dans le groupe linguistique français.

6 répondent non dans le groupe linguistique néerlandais.

6 s'abstiennent.

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

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

[135]

Mme Céline Fremault (cdH).- Le groupe cdH s'est abstenu parce que selon nous, il est question d'absence de prévisions, de recrutement du personnel nécessaire, de proactivité dans l'élaboration de la liste des asbl et de communication des changements de statut.

Je pense que les communes et les asbl ont été en première ligne lors de la crise du Covid-19, comme l'a souligné le ministre Clerfayt. Il serait dommage de les soumettre à présent à une pression administrative. Il s'agit d'une absence de prévoyance politique et c'est ainsi que nous justifions notre abstention.

[139]

M. le président.- L'ordre du jour appelle le vote nominatif sur les conclusions de la commission tendant au rejet de la proposition de résolution de Mmes Viviane Teitelbaum, Alexia Bertrand et Anne-Charlotte d'Ursel visant la réforme de l'Agence Bruxelles-Propreté (nos A-99/1 et 2 – 2019/2020) - (Application de l'article 91.4 du règlement).

Nous passons au vote sur les conclusions de la commission.

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

Il est procédé au vote.

RÉSULTAT DU VOTE 2

80 membres sont présents.

57 répondent oui.

18 répondent non.

5 s'abstiennent.

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

[141]

M. le président.- L'ordre du jour appelle le vote nominatif sur les conclusions de la commission tendant au rejet de la proposition de résolution de M. David Weytsman, Mmes Bianca Debaets et Dominique Dufourny visant à augmenter le nombre d'espaces de liberté pour les chiens et à renforcer la coordination commune-Région dans ce domaine (nos A-102/1 et 2 – 2019/2020) - (Application de l'article 91.4 du règlement).

Nous passons au vote sur les conclusions de la commission.

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

Il est procédé au vote.

RÉSULTAT DU VOTE 3

80 membres sont présents.

46 répondent oui.

29 répondent non.

5 s'abstiennent.

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

[143]

M. le président.- L'ordre du jour appelle le vote nominatif sur les conclusions de la commission tendant au rejet de la proposition de résolution de Mme Viviane Teitelbaum, M. David Weytsman, Mmes Aurélie Czekalski et Clémentine Barzin visant à encourager les communes à mener des actions de sensibilisation, en concertation avec la Région, aux meilleures pratiques de précaution en matière de nourrissage des renards (nos A-111/1 et 2 – 2019/2020) - (Application de l'article 91.4 du règlement).

Nous passons au vote sur les conclusions de la commission.

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

Il est procédé au vote.

RÉSULTAT DU VOTE 4

80 membres sont présents.

47 répondent oui.

28 répondent non.

5 s'abstiennent.

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

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 16h50.