

G. BORDONARO est ravi de voir que, à la suite de la motion du groupe PTB, les autres groupes de la majorité et de l'opposition ont également voulu se joindre à cette discussion avec divers amendements. Il est intéressant de voir les différences de points de vue. Son groupe a jugé important d'introduire cette motion qui a déjà fait couler beaucoup d'encre. Cette taxe kilométrique a été annoncée le 3 décembre 2020 par le gouvernement bruxellois. Elle a pour but de taxer au kilomètre parcouru les propriétaires de véhicule. Pour le PTB, il est clair que cette taxe « SmartMove » est simplement anti-sociale.

Il convient de diminuer l'usage de la voiture et ce pour des raisons écologiques évidentes mais aussi de santé, et que les embouteillages à Bruxelles sont un problème aigu et structurel, parce qu'ils entravent le droit à la mobilité pour tous et détériorent dangereusement la qualité de l'air.

Il est primordial de s'attaquer à ces problèmes causés par des décennies de politique de la mobilité irresponsable, et ce en développant massivement des alternatives collectives, vertes et efficaces de manière réelle et ambitieuse, tout en respectant les principes de droit à la mobilité pour tous et de justice sociale. On peut notamment citer, par exemple, le RER qui a commencé il y a X années et dont on n'en a toujours pas vu la fin.

Le projet de taxe kilométrique « SmartMove » ne respecte pas ces principes d'équité face à la mobilité et à la fiscalité, et ce pour les raisons exposées ci-après.

Cette taxe vise à récupérer 432 millions d'euros, soit 232 millions de plus en recettes fiscales du côté des travailleurs, plutôt que d'inverser la tendance de ces dernières décennies qui se traduit par une captation croissante de la part des richesses par le camp du capital. Il y a ici quelque chose d'important : cette taxe vise avant tout à récupérer de l'argent auprès des personnes qui, pour des raisons X, Y et Z, se déplacent en voiture car elles n'ont pas d'autre choix. Malgré le fait que les taxes de circulation et de mise en circulation vont être supprimées pour les Bruxellois, la Région estime malgré tout qu'elle va récupérer 232 millions d'Euros. Cette taxe va donc rapporter environ un demi-milliard à la Région qui tient à récupérer cette somme. G. BORDONARO espère pour la Région que les gens continueront à rouler en voiture sinon cela va causer un trou budgétaire important dans ses calculs.

Le tarif de cette taxe ne dépend même pas des revenus des ménages et travailleurs assujettis.

Contrairement à l'idée parfois propagée, cette taxe ne s'attaque pas qu'aux navetteurs, et même si c'était le cas, les navetteurs sont aussi des travailleurs (des infirmiers, des professeurs, des assistants sociaux, des ouvriers, etc.) qui participent pleinement au développement de la Région et de ses services à la population.

Aujourd'hui, à Bruxelles, il y a environ 110 000 ménages dont les revenus se situent sous le revenu médian et qui jugent avoir toujours besoin d'une voiture, malgré les difficultés que cela implique et malgré l'existence du réseau « STIB ».

Cette taxe s'attaque en priorité aux heures de pointes, c'est-à-dire notamment aux travailleurs et indépendants qui doivent se déplacer pour pouvoir gagner leur vie ou aux parents qui doivent faire la tournée des différentes écoles de leurs enfants.

Le projet de taxe kilométrique ne prévoit aucune exonération ni compensation pour les gens qui n'ont pas d'autre choix que de devoir se déplacer en voiture en heures de pointe,

que ce soit par manque d'alternative efficace ou meilleur marché, ou que ce soit lié à une situation de handicap ou de santé.

Le projet de taxe kilométrique n'exonère pas les travailleurs non-domiciliés à Bruxelles de leur taxe de circulation régionale, ce qui constitue une double peine. Les non-Bruxellois vont donc continuer à payer leur taxe de circulation en plus de la taxe kilométrique. Cela va être un énorme coup dur pour toutes ces personnes. Certains diront que ces personnes ont alors intérêt à venir à vélo ou revoir leur mode de transport.

Dans de très nombreux cas, les travailleurs devront payer beaucoup plus qu'avec la taxe de circulation régionale actuelle, comme le montrent les exemples concrets suivants :

- un secrétaire administratif qui a dû quitter Bruxelles à cause des loyers trop chers et qui vit désormais à Wemmel devra payer 976€ par an plutôt que 96€ actuellement pour se rendre à l'hôpital Saint-Luc où il travaille.
- un père bruxellois qui fait 9 km en heure de pointe le matin, et 9 km le soir pour conduire et aller chercher ses enfants dans deux écoles différentes paiera 695€ de plus qu'aujourd'hui malgré qu'il ait une petite voiture de 3 chevaux fiscaux.

Le site internet du journal « L'Echo » permet de faire une simulation de calcul par rapport à aux habitudes quotidiennes de déplacement. Contrairement à l'idée que ce seront les personnes qui rouleront le plus qui payeront les plus, ce n'est pas vrai. G. BORDONARO se base sur son cas personnel : il prend la voiture pour conduire son enfant chaque matin, 4 jours par semaine, sans compter les déplacements pour faire des courses. Il prend son véhicule car son trajet est de 8 minutes alors qu'en transport en commun cela lui prendrait 25 minutes, sachant qu'après il doit encore se rendre au travail, cette fois en transport en commun. Le fait de ne faire que 4 kilomètres aller/retour entraîne qu'il va payer plus cher que la taxe de mise en circulation de son véhicule. Il pense qu'il est relativement calme dans l'utilisation de son véhicule.

En plus de faire rentrer de nouvelles recettes, cette taxe a aussi comme objectif de diminuer le trafic de 7,7% à l'horizon 2030 et que cette faible diminution du trafic sera atteinte presque exclusivement par l'abandon des déplacements en voiture par les ménages et travailleurs les moins aisés, selon le principe même d'une taxe dissuasive, peu importe l'impact que ce shift modal aura sur leurs conditions de travail et de déplacement. On va donc arriver à une ville où ne peuvent se déplacer que ceux qui ont les moyens et les plus gros véhicules. Ceux-ci seront les moins impactés par cette taxe et auront le « luxe » de continuer à rouler. En revanche, ceux qui continuent à travailler et se rendent au travail avec leur véhicule car ils n'ont pas d'autres choix allé être lourdement impactés. Les personnes habitant la périphérie, Grimbergen par exemple, où il n'y a pas de transport en commun efficace leur permettant de se passer de leur véhicule.

C'est pourquoi le groupe « PTB » demande au Collège d'abandonner son projet de taxe kilométrique « SmartMove », parce que des mesures sociales ne sont pas prises et que les alternatives collectives, vertes et efficaces ne sont pas encore suffisantes.

G. BORDONARO voit qu'il y a d'autres amendements et est prêt à en discuter.

Monsieur le Bourgmestre-Président annonce que deux amendements ont été déposés par rapport au texte de base introduit par le groupe « PTB ». Le premier est issu de la majorité, l'autre du groupe MR.

L. MOSTEFA dit que le groupe «PS-SpA-CdH » n'est ni dans l'acceptation ni dans le refus car nous ne sommes pas dans une société binaire comme en Chine. Philosophiquement, il se dit pour le projet mais avec certains amendements

Conscient que la Région bruxelloise souffre de la congestion automobile, qu'il y a des impacts néfastes sur la qualité de l'air, qu'il y a une perte de 4% du PIB, qu'il y a une nécessité d'agir d'une manière forte pour agir contre le réchauffement climatique, que la réalité économique et sociale de la population bruxelloise, et Anderlechtoise en particulier qui éprouve davantage de difficultés sociales liées au contexte sanitaire.

Bien que conscient qu'il y aura des recettes en plus pour la Région, à cet égard cette dernière va investir plus de 1,4 milliard d'Euros dans le réseau de la « STIB ».

Au vu de ces différents éléments, son groupe demande que le projet « SmartMove » ne soit pas adopté en l'état actuel mais que des critères sociaux soient ajoutés à ces critères environnementaux. Par ailleurs, il refuse que les travailleurs se voient impactés par la taxe en devant payer plus qu'actuellement.

C'est la raison pour laquelle son groupe demande au Collège de nuancer, contrairement aux arguments de G. BORDONARO, de garantir que cette réforme n'aura pas d'impact social négatif conformément à l'engagement pris dans la déclaration de politique générale et de poursuivre ses efforts pour améliorer de façon considérable l'offre en transports en commun à Bruxelles ; de poursuivre le dialogue avec les partenaires sociaux ; de poursuivre le dialogue avec les entités fédérées et le gouvernement fédéral en vue d'obtenir un accord sur la tarification kilométrique applicable à la zone métropolitaine, ainsi qu'à la zone du territoire national.

L. MOSTEFA dit que G. BORDONARO n'a pas cité le chiffre de 11.000 décès annuels en Belgique dus à la pollution. Ce sont principalement les habitants des quartiers populaires qui souffrent de la congestion automobile.

S. MOHAMMAD attire l'attention du Conseil que c'est pour donner suite à la réaction du Collège que le Conseil à la possibilité d'ouvrir un débat démocratique au sujet du projet « SmartMove » qui mérite qu'on s'y intéresse et qu'on le soutienne. Elle désire revenir sur les aspects sociaux de la mesure qui semblent être décriés alors que ce projet n'est pas anti-social, ce qu'elle va expliquer ici.

« SmartMove » est un projet qui, pour des raisons environnementales, climatiques et de qualité de vie, permet de tendre durablement vers une justice sociale. C'est une réforme fiscale qui est profondément solidaire. Cette réforme s'ancre dans les projets lancés par les précédents gouvernements régionaux et que le gouvernement actuel ne fait que continuer. Avant de lancer la pierre, que celles et ceux qui souhaitent s'opposer à cette réforme puissent se le rappeler. Pour de très nombreux Bruxellois, le projet « SmartMove » va leur permettre de payer moins cher. Nous pensons par exemple aux retraités qui utilisent peu leur voiture, aux personnes qui travaillent avec des horaires décalés ou encore à des milliers de familles qui utilisent leur voiture principalement aux heures creuses, le soir ou le weekend. L'étude d'impact disponible sur le site « SmartMove. brussels » démontre que ce sont surtout les automobilistes ayant les plus gros revenus qui contribueront le plus à ce prélèvement. Nous souhaitons aussi rappeler que près de 50 % des ménages bruxellois n'ont pas de voiture. Selon les données de « l'IBSR », le quart des Bruxellois ayant le plus bas revenu, 70 % n'ont pas de voiture.

Cependant dans le quart des Bruxellois ayant des hauts revenus, 76 % ont une voiture, dont 17 % ont une voiture de société. La voiture est donc bien le moyen de transport privilégié pour les personnes qui disposent des revenus les plus élevés. Par ailleurs, cette mesure aura plus d'impact sur les navetteurs que sur les Bruxellois. Il y a de fortes chances que la taxe soit payée essentiellement par les entreprises et non par les conducteurs. Pour démonter les fausses croyances, ce projet, tel qu'il est proposé, prévoit bien une exonération pour les personnes en situation de handicap et pour celles et ceux qui les conduisent. En effet, cette réforme se base sur ce qui existe déjà dans le cadre de la « zone à basse émission ». Dire que ce projet ne prend pas en compte les personnes en situation de handicap est donc totalement faux. Certaines personnes diront également, sûrement parce qu'elles sont à court d'arguments, qu'il faudrait d'abord investir dans les modes de transport alternatifs avant de débiter une réforme fiscale. Oui, il est clair qu'il faut d'avantage faciliter l'usage des transports en commun en région de Bruxelles-Capitale. C'est d'ailleurs ce que le gouvernement tend à faire. Entre 2011 et 2017, la « STIB » a augmenté son personnel de près de 27 % et a drastiquement augmenté la fréquence des trams. La majorité des recettes de cette réforme sera allouée à la mobilité publique afin de la rendre la plus démocratique et la plus accessible possible.

Le gouvernement prévoit également un plan « Bus » qui permettra d'augmenter de près de 30 % le nombre de bus circulant sur notre territoire. N'oublions pas que cette augmentation de l'offre sera également créatrice d'emplois. Ce projet est-il parfait ? Non, bien évidemment. C'est tout l'enjeu des négociations et des concertations que le gouvernement bruxellois a entamé en décembre dernier. Nous ne voulons pas choisir entre l'investissement massif dans des transports en commun et une réforme incitative de la fiscalité automobile, nous voulons faire les deux. C'est la seule solution pour faire évoluer la situation et redonner un air de qualité à Bruxelles, aux Bruxellois.

S. SEDDOUK donne lecture du texte suivant :

S. SEDDOUK geeft lezing van de volgende tekst:

Aujourd'hui, la Belgique se classe 186^{ème} sur 194 en termes de qualité de l'air. Pour être clair, notre air est plus que pollué.

Cette pollution a un effet délétère sur la santé de la population et cause des maladies respiratoires (asthme, bronchiolite, cancer...), des maladies cardiovasculaires (par exemple des accidents vasculaires cérébraux) et provoque des milliers de morts prématurées chaque année.

On peut me dire que oui, je sors des constats et qu'il n'y a pas forcément de lien entre ceux-ci, la justice sociale et « SmartMove ».

J'ai envie de poser ces questions :

Qui sont celles et ceux qui subissent le plus les nuisances de la circulation automobile, la pollution de l'air, le bruit et leurs conséquences sur la santé publique des plus fragiles ? Ce sont les habitants et habitantes des quartiers denses et populaires.

Où trouve-t-on la majorité des 1.000 décès prématurés par an dans notre capitale dus à l'excès de CO2 ? Chez les habitants des quartiers denses et populaires.

Qui sont celles et ceux qui disposent en moyenne de moins de voitures par ménage ? Ce sont les habitants des quartiers denses et populaires.

Il est donc clair que ce sont les personnes habitant dans les quartiers les moins favorisés qui souffrent le plus des impacts négatifs du trafic automobile.

C'est d'autant plus interpellant que notre Commune fait partie du croissant pauvre de Bruxelles et que donc, les Anderlechtois sont plus impactés par ces problématiques.

Le projet « Smartmove » tend donc à réduire ces inégalités sociales, dont celles en santé, en améliorant la qualité de vie des Buxellois.es, en réduisant le bruit, le stress, en améliorant la qualité de l'air... surtout dans les quartiers paupérisés bruxellois où se concentrent les publics les plus vulnérables.

Résoudre les problèmes de congestion automobile et réduire la pollution due au trafic automobile est donc bien une question de justice sociale et de santé publique.

Comme le disait ma collègue Shahin Mohammad, non ce projet n'est pas parfait.

Justement, j'ai envie de dire : profitons des concertations entamées par le gouvernement bruxellois pour rabattre les cartes et rendre ce projet encore plus social et plus solidaire qu'il ne l'est déjà.

Discutons, amendons mais préservons l'essentiel de ce dispositif pour que les Bruxellois puissent enfin vivre et respirer plus librement.

N. BOMELE dit que le projet « SmartMove » veut corriger beaucoup d'inégalités. On sait bien que la population la plus précarisée est la plus impactée par la pollution. Elle répond à G. BORDONARO que la circulation pollue énormément la ville, encore plus dans les quartiers denses, pauvres et défavorisés.

On sait bien que ces personnes sont moins motorisées que d'autres mais sont les plus impactés. Le transfert des véhicules privés vers les transports en commun provoquera une forme de redistribution des richesses. Elle soutient ce projet que son groupe « DEFI » co-signe avec plaisir. Elle souhaite que la réforme de cette taxe kilométrique soit importante si on garantit aux Communes au moins la même recette qu'auparavant. Cela peut avoir un impact social négatif si on oublie cela, puisque les Communes et leur CPAS sont les derniers remparts contre la pauvreté. Il faut vraiment qu'il y ait une compensation pour les Communes.

G. VAN GOIDSENHOVEN ne comprend pas très bien la position de la majorité qui semble étonnamment ambiguë.

La décision du Gouvernement régional de mettre en place une taxe kilométrique à Bruxelles sans concertation avec les autres Régions ni avec les représentants du monde socio-économique, notamment les partenaires sociaux, est une erreur.

Nous considérons que cette taxe entraînera un coût supplémentaire de plus de 1.000€ par an pour les indépendants ou les travailleurs qui dépendent d'une voiture pour leurs déplacements, en ce y compris les Bruxellois et les Anderlechtois.

Cette taxe aura un impact social négatif sur le pouvoir d'achat. Tout ceci ne semble pas prendre en compte la crise sanitaire et économique que nous traversons. L'économie bruxelloise est grandement fragilisée, de nombreux témoignages en ce sens nous parviennent et la précarisation ne cesse de croître.

Qui plus est, il serait temps de considérer la mobilité dans la région bruxelloise d'une manière non-punitiv et de produire une offre suffisante de transports en commun qui réponde aux besoins, notamment au regard de la baisse de la vitesse commerciale des bus et des trams aux heures de pointe ces 10 dernières années.

Outre d'autres considérants pouvant encore être cités, le groupe MR s'oppose au projet du gouvernement de la Région Bruxelles-Capitale sous sa forme actuelle d'instaurer une taxe kilométrique sans concertation avec les autres régions. Il n'est pas contre l'évolution en faveur d'un changement de taxation à l'usage mais tout cela doit être revu et repensé.

Il demande au gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale de revoir son système « SmartMove » en profondeur et d'y intégrer les réalités de nombreux Bruxellois décrites ci-dessus. Soyez en certain qu'ils sont souvent bien plus victimes que coupables par leur mode de mobilité. C'est souvent parce qu'ils sont confrontés à des difficultés qu'ils optent finalement pour la voiture. Faire des usagers de la voiture des personnes nécessairement « inciviques » est quelque chose qui n'a évidemment aucun sens.

Il demande au gouvernement de la Région Bruxelles-Capitale d'augmenter l'offre en transports en commun et la qualité de cette offre (notamment au niveau de la vitesse commerciale) avant d'envisager un système punitif qui sera très impactant pour les Bruxellois et les Anderlechtois. Cette augmentation est fondamentale pour éviter la saturation des lignes et donc, finalement, encourager les usagers à utiliser les transports en commun.

Il demande au gouvernement de la Région Bruxelles-Capitale d'intégrer dans une future réflexion concertée sur une taxe kilométrique des exemptions ou des tarifs préférentiels pour les travailleurs qui ont besoin de leur véhicule dans le cadre de leur métier, pour les familles nombreuses, les personnes handicapées ainsi que les personnes les plus précarisées. Le groupe MR demande et espère pouvoir le faire collectivement, au gouvernement de la Région Bruxelles-Capitale de travailler en amont d'une taxe kilométrique concertée sur une meilleure intégration entre la « STIB », la « SNCB », « De Lijn » et la « TEC ». Il y a tant de choses à faire en cette matière, il faut remettre ce dossier sur la table, le repenser et faire en sorte de trouver une solution concertée, solide et efficace qui déserte le domaine idéologique pour rejoindre celui de l'efficacité. L'objectif unique que chacun doit avoir en tête est d'inscrire notre ville-région dans une forme de modernité mais aussi d'équité.

G. VERSTRAETEN wil laten weten dat hij de motie van de MR steunt. Hij gaat niet alle goede argumenten herhalen, maar hij wil toch nog een aantal feiten in het debat aanbrengen want er wordt veel emotionele retoriek gebruikt.

De kilometerheffing is eigenlijk een "pendelaarsbelasting", die de volgende gevolgen zal hebben: duizenden mensen die uit Vlaanderen en Wallonië in Brussel, met de auto komen werken, en die vaak niet anders kunnen doen, dubbel belast zullen worden op hun verkeer.

Het gaat hier niet alleen over werknemers van grote ondernemingen, maar ook duizenden leerkrachten, dokters, verpleegpersoneel, mensen die in de sociale sector zitten, en die zich dag in dag uit inzetten voor welvaart en welzijn in ons gewest. Zij hebben niet noodzakelijk hoge inkomens maar ze dreigen nog meer inkomens te verliezen. De risico is dus groot dat veel mensen beslissen om niet meer in Brussel te komen werken. Dat is een eerste effect van de belasting als ze niet met Vlaanderen en Wallonië overlegd wordt. Men heeft zich al extreem sceptisch getoond over deze maatregel.

Maar het gaat hier niet enkel over een pendelaarsbelasting, want er zijn ook Brusselaars die aan de ene kant van Brussel wonen en aan de andere kant van Brussel werken. Voor hen is het openbaar vervoer jammer genoeg nog te beperkt om efficiënt en tijdig op het werk te geraken, zeker als ze een gezin hebben. Iedereen weet dat het moeilijk is een school te vinden voor de kinderen. De mensen wonen op een plaats, brengen hun kinderen naar verschillende scholen en moeten dan nog naar hun werk die zich nog op een andere plaats bevindt. Deze personen gaan dus ook meer belast worden.

De onafhankelijke impactanalyse die de regering van het Gewest heeft laten uitvoeren over een voorstel van een kilometerheffing heeft aangetoond dat 90 % van de Brusselaars hierdoor ook financieel achteruit zullen gaan.

Het is een echte belastingverhoging die als doel heeft de Brusselse regering miljoenen extra dan wat er nu gedaan wordt met de klassieke verkeersbelasting te laten ophalen. Hij gelooft niet dat het een "gewone" belastingverschuiving is die sociaal en ecologisch is. Het is een maatregel die de Brusselaars ook gaat raken.

Hij zou willen ingaan op de emotionele en ethische argumenten die worden aangehaald, die eigenlijk beweren dat, als men niet eens is met de beleidsmaatregel, dat men geen veiliger verkeer verdienen, dat de files niet opgelost moeten worden en dat men eens is met het feit dat mensen sterven aan longaandoeningen of door de slechte luchtkwaliteit.

Hij vindt het te kort door de bocht. Andere beleidsopties moeten gezocht worden om files te vermijden, de vraag naar openbaar vervoer te doen stijgen, om veiligere fietsinfrastructuren te hebben en om een beter geïntegreerde mobiliteit voor Brusselaars en pendelaars te krijgen.

Iedereen is ermee akkoord dat je dit niet zal krijgen door een platte belastingverhoging. De levenskwaliteit moet verhogen, maar dat is de juiste manier niet om er te kunnen geraken.

G. BORDONARO, en réponse à L. MOSTEFA, dit qu'il y a une différence entre être binaire et avoir une position claire. Au PS, il semble y avoir des positions schizophréniques par rapport à la taxe kilométrique car, à un moment, il se dit en faveur de cette taxe avant 2024, puis seulement après 2024. On ne sait donc pas à quel jeu joue le PS. Il pense qu'il y a un malaise flagrant par rapport à cette taxe car tout le monde est bien conscient qu'elle va impacter lourdement les travailleurs se rendant en voiture à leur travail. Si on se base sur le fait que la majorité demande au gouvernement bruxellois de garantir que la réforme n'aura pas un impact négatif, cela revient à faire croire que la taxe n'est pas anti-sociale alors que son fondement même, telle que conçue, est réellement anti-social. Il ne voit pas en quoi on va pouvoir garantir qu'elle n'est pas anti-sociale.

Le PS demande aussi de poursuivre les dialogues avec les partenaires sociaux, or, aujourd'hui même, le communiqué de presse de la « FGTB-Bruxelles » mentionne que ce projet a été élaboré sans concertation préalable, ni avec les interlocuteurs bruxellois, ni avec ceux des autres régions. « *Poursuivre* » n'est pas le terme adapté, ce serait plus « *commencer le dialogue* ». Le débat avec les entités fédérées n'est pas de savoir si on va faire une taxe kilométrique régionale ou nationale mais bien de savoir qui va être réellement visé ? Les travailleurs bruxellois, les navetteurs ou tous les travailleurs de tout le pays ? Le groupe « PTB » ne rentre pas dans ce jeu-là.

En réponse aux arguments environnementaux, le PTB se dit évidemment favorable à une région beaucoup plus saine en matière de pollution et de sécurité routière. Il ne s'agit pas ici de dire que les personnes se déplaçant en voiture sont les pollueurs et causent les décès. Il estime qu'on doit avancer vers une Région plus saine avec un air de meilleure qualité mais sans mettre en place des mesures punitives qui vont directement toucher les

travailleurs qui n'ont actuellement pas le choix de se déplacer autrement qu'en voiture ; c'est cela qu'il faut bien comprendre. Par exemple, une infirmière habitant à Overijse et qui doit se rendre au « CHU Brugman ». Elle pourrait très bien combiner la « SNCB » puis la « STIB », mais le temps de trajet est très long et contre-productif pour elle. Elle se voit donc dans l'obligation de prendre la voiture comme moyen de transport le plus efficace. Il faut cesser de faire croire que le PTB, ou que les personnes se déplaçant en voiture, aiment la pollution ; personne ne veut cela. Que met-on alors structurellement en place pour encourager les gens à moins prendre leur voiture par des mesures positives et non pas punitives ? Le tarif de la « SNCB » est bien trop cher à ce jour et ce moyen de transport n'est pas encore assez efficace. Le « RER » verra-t-il finalement le jour ? Oui, il est vrai que la « STIB » et la Région bruxelloise investissent massivement 1,4 milliard d'Euros, c'est d'ailleurs pour cela que, dans la motion du PTB, il n'est pas mentionné que la Région doit « *poursuivre les efforts pour améliorer les transports en commun* » car la Région est réellement en train de le faire, c'est une réalité. Mais, tout cela n'est pas encore suffisant.

S. BENNANI dit que les élus du groupe « CdH » s'abstiendront sur l'amendement de la majorité, non pas parce qu'ils ne sont pas d'accord avec le fond mais parce qu'ils estiment à leur sens qu'il ne va pas assez loin. Avec le projet actuel de taxe kilométrique, on risque d'engendrer des inégalités accrues pour les parties de la population et de sanctionner les travailleurs aux revenus les plus faibles, d'accentuer également la fuite de la classe moyenne en dehors de notre région. Enfin, selon les membres du CdH, avant d'envisager la création d'une taxe kilométrique, il convient avant tout d'avoir la capacité d'avoir une offre de transports en commun suffisamment développée afin que les travailleurs soient réellement incités et non contraints d'abandonner la voiture.

Monsieur le Bourgmestre-Président passe au vote de la motion déposée par L. MOSTEFA et Mesdames N. BOMELE, S. SEDDOUK et S. MOHAMMAD. Cette dernière est adoptée. Il passe ensuite au vote de la motion proposée par le MR. Cette dernière est rejetée. Il passe ensuite sur la motion déposée initialement telle qu'amendée par l'amendement numéro 1. C'est donc bien la motion amendée qui fait ici l'objet du vote. Théoriquement, ceux qui ont voté pour l'amendement numéro 1 vont voter pour la motion finale puisqu'elle a été amendée dans le sens qui a été déposée.

L. MOSTEFA demande si on vote bien maintenant sur la motion amendée.

Monsieur le Bourgmestre-Président confirme qu'on vote bien ici sur la motion telle qu'elle a été amendée, c'est-à-dire le texte de l'amendement numéro 1 défendu par ECOLOGROEN, DEFI, PS et Spa.

J. BORDONARO ne comprend pas bien la différence entre la première motion qui a été votée et celle-ci. C'est pourtant la même !

Monsieur le Bourgmestre-Président répond qu'en technique « légistique », il faut voter sur le texte final. Nous avons donc voté sur les amendements. Le premier amendement a remplacé la motion de G. BORDONARO.

G. BORDONARO rétorque que le PTB a été purement et simplement mis hors-jeu. Monsieur le Bourgmestre-Président répond qu'on peut dire cela comme ça. Le Conseil a

voté un amendement qui remplace la motion du PTB. Le Conseil est pour la motion de G. BORDONARO puisque c'est maintenant celle de la majorité.

G. BORDONARO comprend maintenant bien comment cela se passe dans ce type de cas démocratique. Il dit que Monsieur le Bourgmestre-Président a bien résumé la situation.