



**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

—

**Integraal verslag
van de interpellaties en
mondelinge vragen**

—

**Commissie voor de Infrastructuur,
belast met de Openbare Werken en de
Mobiliteit**

—

**VERGADERING VAN
MAANDAG 3 NOVEMBER 2014**

—

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

—

**Compte rendu intégral
des interpellations et
des questions orales**

—

**Commission de l'Infrastructure,
chargée des Travaux publics et de la Mobilité**

—

**RÉUNION DU
LUNDI 3 NOVEMBRE 2014**

—

Het **Integraal verslag** bevat de integrale tekst van de redevoeringen in de oorspronkelijke taal. Deze tekst werd goedgekeurd door de sprekers. De vertaling - *cursief gedrukt* - verschijnt onder de verantwoordelijkheid van de dienst verslaggeving. Van lange uiteenzettingen is de vertaling een samenvatting.

Publicatie uitgegeven door het
Brussels Hoofdstedelijk Parlement
Directie verslaggeving
tel 02 549 68 02
fax 02 549 62 12
e-mail criv@bruparl.irisnet.be

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

Le **Compte rendu intégral** contient le texte intégral des discours dans la langue originale. Ce texte a été approuvé par les orateurs. Les traductions - *imprimées en italique* - sont publiées sous la responsabilité du service des comptes rendus. Pour les interventions longues, la traduction est un résumé.

Publication éditée par le
Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale
Direction des comptes rendus
tél 02 549 68 02
fax 02 549 62 12
e-mail criv@parlbru.irisnet.be

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

INHOUD

MONDELINGE VRAGEN	6
- van de heer Bruno De Lille	6
aan mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest belast met Ontwikkelingssamenwerking, Verkeersveiligheidsbeleid, Gewestelijke en Gemeentelijke Informatica en Digitalisering, Gelijkekansenbeleid en Dierenwelzijn,	
betreffende "een Brusselse versie van het rijexamen".	
- van de heer Pierre Kompany	6
aan mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest belast met Ontwikkelingssamenwerking, Verkeersveiligheidsbeleid, Gewestelijke en Gemeentelijke Informatica en Digitalisering, Gelijkekansenbeleid en Dierenwelzijn,	
betreffende "de verklaringen van de staatssecretaris over de bekwaamheid om defensief te rijden".	
INTERPELLATIES	12
-van de heer Ridouane Chahid	12
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
betreffende "de werken aan de Churchillrotonde".	

SOMMAIRE

QUESTIONS ORALES	6
- de M. Bruno De Lille	6
à Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Coopération au développement, de la Sécurité routière, de l'Informatique régionale et communale et de la Transition numérique, de l'Égalité des chances et du Bien-être animal,	
concernant "une version bruxelloise de l'examen pour le permis de conduire".	
- de M. Pierre Kompany	6
à Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Coopération au développement, de la Sécurité routière, de l'Informatique régionale et communale et de la Transition numérique, de l'Égalité des chances et du Bien-être animal,	
concernant "les déclarations de la Secrétaire d'État sur l'aptitude à la conduite défensive".	
INTERPELLATIONS	12
- de M. Ridouane Chahid	12
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
concernant "les travaux au rond-point Churchill".	

Toegevoegde interpellatie van mevrouw Céline Delforge, betreffende "de eindhalte van trams 3 en 7 van de MIVB".	12	Interpellation jointe de Mme Céline Delforge, concernant "le terminus des trams 3 et 7 de la STIB".	12
<i>Samengevoegde bespreking – Sprekers: de heer Emmanuel De Bock, de heer Pascal Smet, minister, mevrouw Céline Delforge, de heer Ridouane Chahid.</i>	15	<i>Discussion conjointe – Orateurs : M. Emmanuel De Bock, M. Pascal Smet, ministre, Mme Céline Delforge, M. Ridouane Chahid.</i>	15
- van mevrouw Viviane Teitelbaum tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de integratie van digitale concurrenten in de sector van het bezoldigd personenvervoer".	23	- de Mme Viviane Teitelbaum à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "l'intégration des concurrents numériques en matière de transport rémunéré de personnes".	23
- van de heer Bruno De Lille tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de eerste beslissingen van de regering inzake mobiliteit en ruimtelijke ordening".	23	- de M. Bruno De Lille à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "les premières décisions du gouvernement en matière de mobilité et d'aménagement du territoire".	23
Toegevoegde interpellatie van mevrouw Céline Delforge, betreffende "de afschaffing van het project voor voetgangerspad op het Schuman-rondpunt".	23	Interpellation jointe de Mme Céline Delforge, concernant "l'abandon du projet de piétonnier au rond-point Schuman".	23
<i>Samengevoegde bespreking – Sprekers: de heer Pascal Smet, minister, mevrouw Céline Delforge, de heer Fabian Maingain, de heer Bruno De Lille.</i>	25	<i>Discussion conjointe – Orateurs : M. Pascal Smet, ministre, Mme Céline Delforge, M. Fabian Maingain, M. Bruno De Lille.</i>	25
- van de heer Benoît Cerexhe tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast	29	- de M. Benoît Cerexhe à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-	29

met Mobiliteit en Openbare Werken,		Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "het niet overkappen van de Kleine Ring tussen het Louiza- en het Troonplein".		concernant "la non-couverture de la Petite ceinture entre la place Louise et la place du Trône".	
<i>Bespreking – Sprekers: de heer Fabian Maingain, mevrouw Joëlle Maison, de heer Pascal Smet, minister, de heer Benoît Cerexhe.</i>	32	<i>Discussion – Orateurs : M. Fabian Maingain, Mme Joëlle Maison, M. Pascal Smet, ministre, M. Benoît Cerexhe.</i>	32
- van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven	36	- de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	36
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de daling van de frequenties op lijn 26 van de NMBS".		concernant "la diminution des fréquences sur la ligne 26 de la SNCB".	
Toegevoegde interpellatie van mevrouw Céline Delforge,	36	Interpellation jointe de Mme Céline Delforge,	36
betreffende "de verslechtering van de bediening door lijn 26 in het nieuwe vervoerplan van de NMBS".		concernant "la dégradation de la desserte de la ligne 26 dans le nouveau plan de transport de la SNCB".	
Toegevoegde interpellatie van mevrouw Cieltje Van Achter,	36	Interpellation jointe de Mme Cieltje Van Achter,	36
betreffende "lijn 26 en de invoering van het GEN".		concernant "la ligne 26 et la mise en œuvre du RER".	
<i>Samengevoegde bespreking – Sprekers: de heer Ridouane Chahid, de heer Emmanuel De Bock, de heer Pascal Smet, minister, de heer Gaëtan Van Goidsenhoven, mevrouw Céline Delforge, mevrouw Cieltje Van Achter.</i>	42	<i>Discussion conjointe – Orateurs : M. Ridouane Chahid, M. Emmanuel De Bock, M. Pascal Smet, ministre, M. Gaëtan Van Goidsenhoven, Mme Céline Delforge, Mme Cieltje Van Achter.</i>	42

*Voorzitterschap: de heer Boris Dilliès, voorzitter.
Présidence : M. Boris Dilliès, président.*

MONDELINGE VRAGEN

De voorzitter.- Aan de orde zijn de mondelinge vragen.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BRUNO DE LILLE

AAN MEVROUW BIANCA DEBAETS, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET ONTWIKKELINGS-SAMENWERKING, VERKEERSVEILIGHEIDSBELEID, GEWESTELIJKE EN GEMEENTELIJKE INFORMATICA EN DIGITALISERING, GELIJKEKANSENBELEID EN DIERENWELZIJN,

betreffende "een Brusselse versie van het rijexamen".

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PIERRE KOMPANY

AAN MEVROUW BIANCA DEBAETS, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET ONTWIKKELINGS-SAMENWERKING, VERKEERSVEILIGHEIDSBELEID, GEWESTELIJKE EN GEMEENTELIJKE INFORMATICA EN DIGITALISERING, GELIJKEKANSENBELEID EN DIERENWELZIJN,

betreffende "de verklaringen van de staatssecretaris over de bekwaamheid om defensief te rijden".

De voorzitter.- De commissie beslist de mondelinge vragen gericht tot staatssecretaris Bianca Debaets samen te voegen, met het oog op een globaal antwoord.

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE M. BRUNO DE LILLE

À MME BIANCA DEBAETS, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT, DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE, DE L'INFORMATIQUE RÉGIONALE ET COMMUNALE ET DE LA TRANSITION NUMÉRIQUE, DE L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DU BIEN-ÊTRE ANIMAL,

concernant "une version bruxelloise de l'examen pour le permis de conduire".

QUESTION ORALE DE M. PIERRE KOMPANY

À MME BIANCA DEBAETS, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT, DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE, DE L'INFORMATIQUE RÉGIONALE ET COMMUNALE ET DE LA TRANSITION NUMÉRIQUE, DE L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DU BIEN-ÊTRE ANIMAL,

concernant "les déclarations de la Secrétaire d'État sur l'aptitude à la conduite défensive".

M. le président.- La commission décide de joindre les questions orales adressées à la secrétaire d'État Bianca Debaets en vue d'une réponse conjointe.

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

De heer Bruno De Lille.- Door de zesde staats hervorming zijn de gewesten bevoegd voor verkeersveiligheid. U wilt daar meteen mee aan de slag en kondigde onlangs aan werk te zullen maken van een bijkomende test bij het theoretische rijexamen. Die test moet de toekomstige autobestuurders beter voorbereiden op het rijden in het Brusselse, hoofdstedelijke verkeer. Het testen van de risicoperceptie, de capaciteit om gevaren te herkennen en er dus op te anticiperen en correct op te reageren, is een goede zaak.

Er is onder experts blijkbaar wel nog enige onenigheid over het ideale moment voor die test: moet hij samenvallen met het theoretisch examen, wanneer de kandidaten nog geen enkele praktijkervaring hebben, of valt de risicoperceptietest beter samen met het praktisch examen?

Brussel is geen eiland: er rijden ook heel wat bestuurders rond uit Vlaanderen en Wallonië. Brussel is bovendien niet de enige grootstad in ons land. Het verwondert me dan ook dat we geen nieuws uit de andere gewesten kregen over gelijkaardige initiatieven. Als de extra test een voorbode is van een volledig aparte Brusselse verkeerswetgeving die helemaal losstaat van Vlaanderen en Wallonië, dan wordt het een ander, minder positief verhaal.

Hoe zal de test worden opgesteld en ingevoerd? Door wie laat u zich daarbij adviseren? Komt er een testfase en hoe zult u die evalueren? Hebt u overlegd met Vlaanderen en Wallonië? De helft van de chauffeurs die in Brussel rondrijden, komen immers uit die gewesten. Wat met Brusselaars die in Vlaanderen en Wallonië hun rijexamen afleggen? Verdwijnt die mogelijkheid door de regionalisering, of luidt uw beslissing het begin in van het rijexamenterisme?

De voorzitter.- De heer Kompany heeft het woord voor zijn mondelinge vraag.

De heer Pierre Kompany (in het Frans).- *Op 26 december 2014 kondigde u aan dat u een test wilt toevoegen aan het theoretisch rijexamen. Volgens Le Soir gaat het om de zogenaamde risicoperceptietest, die erin bestaat dat kandidaten een filmpje van een veertigtal seconden te zien*

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

M. Bruno De Lille (en néerlandais).- *Suite à la sixième réforme de l'État, les Régions sont en charge de la sécurité routière. Vous avez annoncé récemment vouloir mettre en œuvre un examen supplémentaire, relatif à la perception du risque et visant à mieux préparer les conducteurs à la circulation dans le trafic bruxellois. C'est une bonne chose.*

Les experts ne sont pas unanimes : cet examen doit-il s'organiser en même temps que l'examen théorique, lorsque les candidats n'ont encore aucune expérience pratique, ou en même temps que l'examen pratique ?

De nombreux conducteurs de Flandre et de Wallonie circulent à Bruxelles, et elle n'est pas la seule grande ville de notre pays. Je m'étonne donc que nous n'ayons entendu parler d'aucune initiative similaire dans les autres Régions. Il serait peu positif que cet examen soit le signe avant-coureur d'une législation bruxelloise totalement distincte en matière de circulation routière.

Comment l'examen sera-t-il établi et mis en œuvre ? Par qui êtes-vous conseillé en la matière ? Une phase de test est-elle prévue et comment l'évaluerez-vous ? Vous êtes-vous concerté avec la Flandre et la Wallonie ? Les Bruxellois auront-ils encore la possibilité de passer leur permis de conduire en Flandre et en Wallonie ? Si oui, votre décision ne marque-t-elle pas le début du tourisme du permis de conduire ?

M. le président.- La parole est à M. Kompany pour sa question orale.

M. Pierre Kompany.- *Mme la secrétaire d'État, la sécurité routière ayant été régionalisée depuis la sixième réforme de l'État, vous avez hérité de cette compétence. Le 26 septembre dernier, vous avez déclaré dans la presse vouloir ajouter une épreuve supplémentaire à la partie théorique de l'examen du*

krijgen waarin ze risicosituaties moeten kunnen herkennen.

Wanneer zal die test verplicht worden?

Verkeersveiligheid is een gewestbevoegdheid geworden. Zal dat tot een verschillende behandeling van de toekomstige bestuurders leiden? Zal een Brusselaar zijn rijexamen in Vlaanderen of Wallonië kunnen afleggen? Dat staat in elk geval op de website van Automobiel-Controle en Techniek (ACT).

Zijn er coördinatievergaderingen tussen de bevoegde ministers gepland om erop toe te zien dat ze een samenhangend beleid voeren?

De voorzitter. - Mevrouw Debaets heeft het woord.

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris. - Potentiële gevaren in het verkeer tijdig waarnemen, juist inschatten en er correct op anticiperen, speelt een cruciale rol in de verkeersveiligheid.

Uit statistieken over ongevallen blijkt dat die vaardigheid vooral bij jonge bestuurders ontbreekt. Hoewel het vermogen om een gevaar waar te nemen vooral door rijervaring wordt verworven, kan het leerproces worden versneld door de kandidaat reeds in een vroeg stadium te laten kennismaken met het belang van het opmerken van gevaar in het verkeer aan de hand van de risico-perceptietest. Op die manier kan de weggebruiker zijn eigen vaardigheden evalueren en verder bijsturen.

(verder in het Frans)

De afgelopen jaren klonk de vraag naar een risico-evaluatietest bij het theoretische examen steeds luider. In sommige buurlanden bestaat een dergelijke test al.

Om aan die vraag tegemoet te komen heeft de vzw GOCA, de groepering van erkende ondernemingen voor autokeuring en rijbewijs, een

permis de conduire.

Il s'agirait, selon le journal Le Soir, d'un test de perception des risques, constitué par le visionnage d'un petit film de 40 secondes sur un écran d'ordinateur. Il s'agirait d'identifier les situations risquées qui se présentent. Quand ce test sera-t-il obligatoire ?

La compétence de la sécurité routière ayant été régionalisée, la question se pose des différences de traitement envers les futurs conducteurs issus des trois Régions. Un futur conducteur bruxellois pourra-t-il passer son permis en Région wallonne ou en Région flamande ? C'est en tout cas ce qui est indiqué sur le site internet de l'ACT (Auto-Contrôle Technique sa).

Des réunions de coordination sont-elles prévues entre les différents ministres titulaires de cette compétence afin de garder une certaine cohérence dans le traitement des candidats ?

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

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État *(en néerlandais).* - *En matière de sécurité routière, il est essentiel d'anticiper correctement les dangers potentiels du trafic.*

Selon les statistiques des accidents, cette aptitude fait principalement défaut aux jeunes conducteurs. Même si elle s'acquiert avant tout par l'expérience, le processus d'apprentissage peut être accéléré en familiarisant le candidat, à un stade précoce, avec l'importance de cerner les dangers du trafic, à l'aide d'un test de perception des risques.

(poursuivant en français)

La demande d'introduire un test concernant l'évaluation des risques dans le cadre de l'examen théorique pour l'obtention du permis de conduire allait croissant depuis plusieurs années. Des pays voisins, comme l'Angleterre, le font déjà.

Pour répondre à cette demande, le Groupement des entreprises agréées de contrôle automobile et du permis de conduire (GOCA) a développé un test de perception des risques. Chaque candidat conducteur qui présente un examen théorique officiel du permis de conduire B a l'opportunité d'y

risicoperceptietest ontwikkeld. Elke kandidaat-bestuurder die een theoretisch examen aflegt voor het rijbewijs B, mag gratis deelnemen aan die test.

Voor de test worden videobeelden van alledaagse verkeerssituaties gebruikt die vanuit het standpunt van een autobestuurder zijn gefilmd. Op die manier krijgen chauffeurs in opleiding een realistisch beeld. Tijdens de test moeten kandidaten hun aandacht over hun hele gezichtsveld verdelen.

(verder in het Nederlands)

De bestuurder moet de juiste kijktechnieken toepassen om rekening te houden met wat er om hem heen gebeurt en met de andere weggebruikers, waaronder fietsers en voetgangers. Hij moet mogelijke gevaren tijdig kunnen opmerken.

De risicoperceptietest beoogt dus in eerste instantie om reflexen die we in het verkeer nodig hebben op een efficiënte manier aan bod te laten komen in een theoretisch examen.

(verder in het Frans)

Je kan de test vergelijken met een vluchtsimulator, waar zelfs ervaren piloten mee trainen om op een correcte manier te leren reageren in verschillende, al dan niet courante verkeerssituaties.

Ik ben van plan om de test op te nemen in het theoretisch examen voor het rijbewijs B, maar wil hem ook in andere situaties kunnen gebruiken.

(verder in het Nederlands)

Het gaat om het theoretische examen voor het rijbewijs B. Ik wil niet over één nacht ijs gaan en zal zeker geen overhaaste beslissingen nemen. Alvorens deze test, die geen bijkomend examen is, kan worden opgenomen in het theoretische examen, moet hij formeel worden goedgekeurd en moeten we er zeker van zijn dat het resultaat een gekwalificeerd meetinstrument is.

(verder in het Frans)

Al deze elementen zullen aan bod komen tijdens het overleg dat ik eerstdaags met GOCA zal voeren.

(verder in het Nederlands)

participer librement et gratuitement.

Le test utilise des images filmées dans des situations quotidiennes de trafic, depuis la perspective du conducteur. De cette manière, le candidat dispose d'une image réaliste de la circulation. Le recours à cette perspective et à la simulation d'un véhicule l'oblige à être attentif à l'ensemble de son champ de vision.

(poursuivant en néerlandais)

Le test de perception des risques vise avant tout à stimuler dans le cadre d'un examen théorique les réflexes dont nous avons besoin dans la circulation.

(poursuivant en français)

On peut comparer ce test à un simulateur de vol dans lequel les pilotes, même expérimentés, s'entraînent à réagir de manière appropriée à différentes situations rencontrées quotidiennement ou pas.

Mon objectif est d'intégrer le test dans l'examen théorique du permis de conduire B, mais également de pouvoir l'utiliser en dehors du contexte spécifique d'un examen.

(poursuivant en néerlandais)

Avant que ce test, qui n'est pas un examen supplémentaire, soit intégré dans l'examen théorique, il devra être approuvé formellement et nous devons être sûrs que son résultat constitue un instrument de mesure qualifié.

(poursuivant en français)

J'aborderai ces éléments lors d'une rencontre, prévue prochainement, avec le Groupement des sociétés agréées de contrôle automobile et du permis de conduire (GOCA).

(poursuivant en néerlandais)

Avant de décider de rendre ce test obligatoire dans le cadre de l'examen théorique, nous devons également examiner son coût et ses conséquences pour les centres d'examen.

(poursuivant en français)

Alvorens we beslissen om deze test als een verplicht onderdeel in het theoretische examen op te nemen, moeten we niet alleen nagaan of hij een geschikt meetinstrument is, maar ook wat de kosten zijn en welke gevolgen de maatregel voor de examencentra heeft.

(verder in het Frans)

Voor de invoering van de test moeten nog een aantal stappen worden doorgelopen.

Sinds de zesde staatshervorming zijn de gewesten bevoegd voor de rijopleiding. Het lijkt mij dus logisch om na te gaan of de huidige opleiding aangepast is aan de verkeerssituatie in onze stad.

Een werkgroep met vertegenwoordigers van de federale overheid, de gewesten, de autorisatiescholen en de beroepsverenigingen heeft een verslag opgesteld met voorstellen over de rijopleiding. We zullen voor de evaluatie van de rijopleiding in Brussel daarmee rekening houden.

(verder in het Nederlands)

De wet op de hervorming van de instellingen bepaalt dat elke burger het rijexamen kan afleggen in het examencentrum van zijn keuze, ongeacht in welk gewest dat zich bevindt. Op dit ogenblik zijn er al gesprekken aan de gang met de andere gewesten over de manier waarop de overdracht van de bevoegdheden op een zo uniform mogelijke manier in de verschillende gewesten kan worden doorgevoerd.

(verder in het Frans)

Het harmoniseren van de examens is een van de aandachtspunten. Als bevoegd staatssecretaris wil ik dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest daarin het voortouw neemt. Ik ga voor een vernieuwende aanpak. Daarom ben ik trouwens voorstander van de test.

Binnenkort pleeg ik overleg met de Vlaamse en Waalse beleidsverantwoordelijken om de test niet alleen in Brussel, maar ook in Vlaanderen en Wallonië op te nemen in de rijopleiding. Ik zal dat standpunt in ieder geval verdedigen.

Concernant l'introduction effective de ce test, il convient de suivre plusieurs étapes.

Depuis la sixième réforme de l'État, les Régions sont compétentes pour la formation à la conduite. Il me semble dès lors logique de vérifier que la formation à la conduite actuelle soit adaptée à notre contexte urbain. Les conditions de circulation dans un contexte urbain comme celui de Bruxelles et les zones non urbaines sont en effet très différentes.

À cet égard, un groupe de travail composé des représentants des autorités fédérales et régionales, des auto-écoles et des associations professionnelles ont rédigé un rapport intitulé "Proposition de stratégie en formation à la conduite pour le permis B."

Ce rapport sera pris en compte dans l'évaluation de la formation à la conduite en Région bruxelloise.

(poursuivant en néerlandais)

La loi de réformes institutionnelles stipule que chaque citoyen peut passer son examen de conduite dans le centre d'examen de son choix, quelle que soit la Région où il habite. Des discussions sont en cours avec les autres Régions afin d'uniformiser au mieux le transfert des compétences.

(poursuivant en français)

L'harmonisation des examens constitue l'un des points qui seront abordés. Il est clair qu'en tant que secrétaire d'État compétent, je souhaite que la Région de Bruxelles-Capitale puisse jouer un rôle de pionnier en la matière. Je tiens à adopter une approche innovante à cet égard, et c'est pourquoi je me suis montrée favorable à ce test dans ma déclaration.

Je prendrai prochainement part à des négociations avec mes homologues wallons et flamands afin de déterminer les possibilités d'intégration de ce test de perception des risques dans le trajet de formation, non seulement à Bruxelles mais également, je l'espère, dans les deux autres régions.

Cela ne dépend pas de ma compétence, mais c'est en tous les cas le point de vue que je vais défendre.

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

De heer Bruno De Lille.- Het is duidelijk dat we het nut van de test niet in vraag stellen. Toch blijf ik ervan overtuigd dat u beter eerst met de andere gewesten overleg gepleegd had om na te gaan of de test overal tegelijkertijd ingevoerd kon worden. Ik vermoed dat we nu rijexamenotisme zullen krijgen, vooral van die bestuurders die het minst zeker zijn van hun zaak en eigenlijk beter de test wel zouden afleggen.

Als deze mensen een test afleggen buiten het gewest, kunnen we niet inschatten hoe ze in Brussel zullen rijden. Dat is dus een jammere zaak.

Een inwoner van Dilbeek zal vermoedelijk evenveel in Brussel rondrijden als iemand die op de grens van Ganshoren met het Vlaams Gewest woont. Er valt bijgevolg veel te zeggen voor samenwerking en voor de gelijktijdige invoering van de test. We hadden de voorkeur gegeven aan overleg boven aankondigingen, zelfs al wilt u graag pionierswerk verrichten.

Waarom wordt de test afgenomen op het moment van het theoretisch examen? U vergelijkt hem met een vluchtsimulator, maar ook daar mag je niet mee starten alvorens vlieglessen te krijgen. Al doende leert men. Daarom denk ik dat de test beter aan het praktijkexamen toegevoegd wordt.

De voorzitter.- De heer Kompany heeft het woord.

De heer Pierre Kompany *(in het Frans).*- *Het is fantastisch dat u het voortouw neemt. Ik hoop dat dit vernieuwende plan snel uit de startblokken zal komen.*

De voorzitter.- Mevrouw Debaets heeft het woord.

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- Ik wil nog even de vragen van de heer De Lille beantwoorden. De testfase loopt reeds in het hele land, niet alleen in Brussel.

(verder in het Frans)

Een hoofdstad moet af en toe vernieuwend uit de hoek komen.

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

M. Bruno De Lille *(en néerlandais).*- *Il est clair que nous ne mettons pas en doute l'utilité de l'examen, mais je reste convaincu que vous auriez mieux fait de vous concerter préalablement avec les autres Régions, afin qu'il soit mis en place simultanément partout.*

Je crains que cela n'incite certains à passer l'examen pour le permis de conduire dans les autres Régions et que nous ne puissions donc pas évaluer comment ils conduiront à Bruxelles. En outre, les habitants de la périphérie bruxelloise circulent tout autant à Bruxelles que les Bruxellois.

Et pourquoi organiser cet examen au moment de l'examen théorique? Comme pour les pilotes d'avion, pour simuler la conduite, il faut avoir suivi d'abord des cours de conduite. Je pense que cet examen devrait plutôt être ajouté à l'examen pratique.

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

M. Pierre Kompany.- Vous vous positionnez en pionnière et c'est formidable! Vous vous attaquez à un projet innovant et nous souhaitons vous voir active afin que celui-ci puisse démarrer.

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

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État *(en néerlandais).*- *La phase de test est déjà en cours dans tout le pays, et pas seulement à Bruxelles.*

(poursuivant en français)

Il est important qu'une capitale soit aussi pionnière de temps en temps.

(poursuivant en néerlandais)

(verder in het Nederlands)

Ik neem de verkeersveiligheid sterk ter harte en wil er concreet werk van maken.

Ik kan mij ook niet inbeelden dat de andere gewesten daar geen oog voor zouden hebben, gezien het succes dat de test in andere landen heeft. In landen waar de risicoperceptietest deel uitmaakt van het theoretische examen, hebben mensen die voor het theoretische examen slagen 30 tot 40% meer kans om te slagen voor het praktijkexamen. Ik zal het exacte percentage aan de commissievoorzitter meedelen.

- *De incidenten zijn gesloten.*

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN DE HEER RIDOUANE CHAHID

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

betreffende "de werken aan de Churchill-
rotonde".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE,

betreffende "de eindhalte van trams 3 en 7
van de MIVB".

De voorzitter.- De heer Chahid heeft het woord.

De heer Ridouane Chahid *(in het Frans).*- Van 18 augustus tot 16 september werd er een openbaar onderzoek gevoerd over de heraanleg van de Winston Churchillrotonde en het Léon Vanderkindereplein. Uit persberichten blijkt dat het project waarover we u interpellieren intussen afgevoerd is.

Je ne peux imaginer que les autres Régions n'y prêtent pas attention, étant donné le succès de ce test dans les pays où il est intégré à l'examen théorique. Dans ces pays, les personnes qui réussissent l'examen théorique ont 30 à 40% de chances supplémentaires de réussir l'examen pratique. Je communiquerai le pourcentage exact au président de la commission.

- *Les incidents sont clos.*

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE M. RIDOUANE CHAHID

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

concernant "les travaux au rond-point
Churchill".

INTERPELLATION JOINTE DE MME CÉLINE DELFORGE,

concernant "le terminus des trams 3 et 7 de
la STIB".

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

M. Ridouane Chahid.- Un projet de réaménagement du rond-point Winston Churchill et de la place Léon Vanderkindere a été soumis à enquête publique du 18 août 2014 jusqu'au 16 septembre 2014. Nous avons appris par la presse que le projet sur lequel nous vous interpellons ce jour n'est désormais plus d'actualité.

Het weghalen van de verkeerslichten en de aanleg van een rotonde op het Léon Vanderkinderenplein met voorrang voor trams en overstekende voetgangers had nochtans kunnen bijdragen aan een vlottere doorstroming van tramlijnen 3 en 7. Tussen de Winston Churchillrotonde en het Léon Vanderkindereplein zou er een derde tramspoor komen om overstappen mogelijk te maken.

Het gemeentebestuur van Ukkel verzet zich blijkbaar tegen deze plannen en wil dat er in premetrostation Albert overgestapt wordt. Dat is vreemd, want door de aanleg van een derde tramspoor zouden passagiers niet langer moeten overstappen in het midden van de Winston Churchillrotonde. De gemeente Ukkel drong daar eerder op aan.

Als wordt beslist dat trampassagiers in premetrostation Albert moeten overstappen, zal de heraanleg van de Winston Churchillrotonde nog jaren uitblijven. Het verbouwen van het premetrostation tot een metrostation zal immers veel tijd kosten.

Wat zijn de resultaten van het openbaar onderzoek? Welke beslissingen heeft de overlegcommissie opgeleverd?

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

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Tot aller tevredenheid ziet u af van de aanleg van een derde tramspoor in de Winston Churchillaan. Ook het bijsturen van de heraanleg van het kruispunt van het Léon Vanderkindereplein met de Winston Churchillaan, waar veel ongevallen plaatsvinden, staat op de agenda.*

De oorzaak van het probleem is dat passagiers in tegenstelling tot vroeger moeten overstappen tussen tramlijnen 3 en 7. We moeten een goede oplossing bedenken. U overweegt om de passagiers

Le chantier concerné aurait pu permettre aux lignes de tram 3 et 7 d'accélérer leurs passages par la suppression des feux de signalisation, la création d'un rond-point place Léon Vanderkindere avec une priorité donnée aux trams, aux traversées piétonnes et à la circulation automobile.

Au niveau du rond-point Winston Churchill, le réaménagement prévoyait de créer une troisième voie de tram au sortir de la place Léon Vanderkindere, le long de l'avenue Winston Churchill, pour permettre une rupture de charge sollicitée par les autorités locales.

Les autorités locales d'Uccle semblent être opposées à ce chantier et demandent que la rupture de charge se fasse plutôt à la station Albert. C'est étonnant, vu que ce projet de troisième voie aurait permis de répondre, à court terme, à la demande pressante de la commune d'Uccle de supprimer le système des terminus et correspondances au centre du rond-point Winston Churchill.

Refuser ce projet pour demander le report de la correspondance à la station Albert, dans le cadre des travaux du futur métro, c'est se condamner au maintien du dispositif et de l'aménagement existant au rond-point Winston Churchill pour plusieurs années. En effet, la transformation de la station Albert dans le cadre de la conversion en ligne de métro est un travail d'une toute autre conception et envergure.

Pouvez-vous nous informer des résultats de l'enquête publique et quelles sont les décisions qui ont résulté de la commission de concertation ?

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

Mme Céline Delforge.- Monsieur le ministre, vous avez annoncé, à la satisfaction de nombreuses parties, l'abandon de la construction d'une troisième voie sur l'avenue Winston Churchill. Cette décision est pour le moins heureuse. Une révision des aménagements au carrefour Vanderkindere-Churchill, très accidentogènes, est également prévue.

Néanmoins, sachant que l'origine du problème réside dans la création de deux lignes distinctes, les trams 3 et 7 pour lesquels une rupture de charge

in premetrostation Albert te laten overstappen, maar dat zou wel eens een dure en slechte oplossing kunnen zijn. Het zou betekenen dat de reizigers vaker ondergronds moeten, wat vooral 's avonds laat niet echt aangenaam is. Het station is dan erg verlaten. Bovendien kost het vrij veel tijd om het perron te bereiken, waardoor het risico groter wordt dat passagiers hun tram missen.

Ook voor personen met een beperkte mobiliteit is overstappen in premetrostation Albert problematisch. Ik bedoel niet enkel rolstoelgebruikers, maar ook mensen met kleine kinderen of veel bagage.

Het ombouwen van premetrostation Albert tot een metrostation wordt uiteraard een dure zaak. Bovendien zal de ondergrondse verbinding niet langer toegankelijk zijn voor trams als die voor de metro wordt gebruikt. Wat gebeurt er dan met de tramlijnen 3 en 4? Zullen passagiers in station Albert moeten overstappen op de metro?

Het is uiteraard een goede zaak dat er overleg wordt gepleegd met de buurtbewoners en dat er informatievergaderingen worden gehouden.

Ecolo is verbaasd over het standpunt dat de MIVB verdedigde tijdens de overlegcommissie op 2 oktober in Ukkel. De optie om tramlijnen 3 en 7 samen te voegen tot één enkele tramlijn werd afgewezen, omdat die 35 miljoen euro zou kosten.

Dat is een drogreden, waardoor het wantrouwen ten aanzien van de MIVB nog groter wordt. Een ander argument was dat tram 7 om de zes minuten rijdt en tram 3 om de vijf minuten. Dergelijke argumenten kan je niet serieus nemen.

Wat gebeurt er met tramlijnen 3, 4 en 51, indien de metro tot Albert zal rijden? Op hoeveel wordt de kostprijs van de ondergrondse werken geraamd? Waarom worden lijnen 3 en 7 in de tussentijd niet samengevoegd?

avait été créée, il nous reste à nous pencher sur la solution à apporter. La suite pourrait bien ne pas être la panacée, tant pour les finances bruxelloises que pour les usagers de la STIB. En effet, vous avez annoncé que la solution serait un terminus à la station de préméto Albert.

D'une part, cela signifie que les usagers devront fréquenter un peu plus les sous-sols de la station Albert, ce qui n'est pas très enthousiasmant. Y êtes-vous déjà passé vers 23h ? Il n'y a pas un chat et vous pouvez parfaitement rater votre tram à cause du temps pris pour rejoindre le quai.

C'est également problématique pour les personnes à mobilité réduite (PMR), dans lesquelles je comprends les personnes en chaise roulante mais aussi les parents avec enfant en bas âge ou encore les personnes portant de gros paquets. Par ailleurs, les grands espaces vides de cette station la rendent peu sécurisante en soirée.

Cet important chantier aura évidemment un coût non négligeable. Ce choix semble s'inscrire dans la perspective d'amener le métro jusqu'à cette station. Cela signifie donc qu'à un moment donné, le tunnel ne pourra plus être emprunté par les trams. Dès lors, dans un esprit prospectif, que se passera-t-il pour les lignes 3 et 4 ? Iron-elles toujours jusqu'à la gare du Nord ou à l'Esplanade, ou aurons-nous des embryons de lignes qui s'arrêteront à Albert et impliqueront de petites navettes et des ruptures de charge assurées pour tous les usagers ?

Dans un autre registre, il est bien entendu positif de tenir des réunions d'information, des commissions de concertation, de permettre des échanges entre des riverains qui ont été particulièrement impliqués dans le dossier et qui sont soucieux de leur environnement, et des représentants des pouvoirs publics, en ce compris l'opérateur qu'est la STIB.

Cela étant, mon groupe s'interroge sur les propos tenus par le représentant de la STIB au cours de la commission de concertation qui s'est tenue à la maison communale d'Uccle le 2 octobre. Celui-ci a balayé l'option de la fusion des lignes 3 et 7 au prétexte que cela coûterait 35 millions d'euros !

Si l'on peut comprendre que la société publique de transport fasse valoir un point de vue, il est par contre problématique que ce soit avec des arguments fallacieux. Ce type de pratique est de

nature à entretenir la méfiance de nombreux Bruxellois face à la STIB. En effet, il y a 10, 20 ou 30 ans, les ingénieurs de la STIB ont installé des rails sans trop se soucier de l'environnement et, si les mentalités ont aujourd'hui évolué, ce sentiment demeure chez bon nombre de Bruxellois.

Parmi les autres arguments avancés par le représentant de la STIB, figurait le fait que le tram 7 est cadencé aux 6 minutes là où le 3 l'est aux 5 minutes pour assurer la desserte Nord-Sud. Quand on connaît la réalité de terrain, ce type d'argument entérine le manque de prise au sérieux des interlocuteurs, et c'est regrettable.

Dès lors, qu'advient-il des lignes 3, 4 et 51 lorsque le métro arrivera à Albert ? Quel est le coût estimé de cet aménagement en sous-sol ? Enfin, puisque quelques années seront de toute façon nécessaires, quel est l'obstacle à un test de réunification des lignes 3 et 7 en attendant que le dossier du terminus à Albert avance ?

En nous montrant un peu créatifs, nous découvririons que des solutions simples sont à portée de main. La simplicité volontaire a le vent en poupe !

Samengevoegde bespreking

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

De heer Emmanuel De Bock (*in het Frans*). - *Mijnheer de minister, ik wil u feliciteren voor de politieke moed die u aan de dag gelegd hebt in het dossier-Reyers. Uw beslissing om naar de omwonenden te luisteren was voorbeeldig. In het verleden hadden de gemeente Ukkel en de omwonenden vaak de indruk dat ze een dovemansgesprek voerden met de MIVB.*

Hopelijk werd de aanleg van een derde tramspoor in de Churchillaan niet afgevoerd uit politieke berekening, met als uiteindelijk doel de heraanleg van de Churchillrotonde, waartegen de gemeente zich verzet, op de lange baan te schuiven. Het is immers uiterst onveilig om de rotonde over te steken. In het effectenrapport van de MIVB en Mوبiel Brussel wordt trouwens verwezen naar het hoge aantal ongevallen op het Vanderkindereplein en de Churchillrotonde.

Discussion conjointe

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

M. Emmanuel De Bock. - L'interpellation de mes deux collègues me permet de vous féliciter, M. le ministre, pour le courage politique dont vous avez fait preuve dans le dossier Reyers, ainsi que votre volonté nette de marquer une rupture par rapport à la gestion du passé.

Ce n'est pas parce que je siége aujourd'hui dans la majorité que je joue au thuriféraire. Votre décision d'écouter les riverains mérite d'être soulignée.

Par le passé, les autorités et les riverains uclois ont eu le sentiment de ne jamais être suffisamment entendus par la STIB et d'être enfermés dans un dialogue de sourds.

Espérons qu'il n'y ait pas de calcul politique dans le choix de refuser la troisième voie avenue Churchill, afin de maintenir la situation de fait du rond-point Churchill, contre laquelle la commune

De oplossing die de MIVB en de gemeente net voor de hoorzitting bij de Raad van State uit hun hoed toverden, werd op gefronste wenkbrauwen onthaald. De indruk ontstond immers dat het probleem van de Churchillrotonde naar het Vanderkindereplein werd verplaatst door de aanleg van een derde tramspoor op de rotonde.

Als al het verkeer in de Churchillaan over één rijstrook moet die gedeeld wordt met de tram, zal het Vanderkindereplein volgens het effectenrapport meer dan 1.100 auto's per uur moeten slikken.

Eigenlijk moet er in de Churchillaan een ingreep gebeuren zoals in de Reyerslaan, waar het viaduct vervangen wordt door twee rijstroken in elke rijrichting die maximaal 700 auto's per uur verwerken. Anders zullen de files tijdens de spitsuren aangroeien tot 200 à 300 m.

Alle politieke fracties in de Ukkelse gemeenteraad hebben meermaals moties goedgekeurd om het huidige overstappunt voor trampassagiers af te schaffen. Het probleem is eigenlijk ontstaan doordat tram 4 door de tunnel naar premetrostation Albert rijdt, waardoor de lijn aan de grens van zijn capaciteit zit en de MIVB de uurregeling niet kan respecteren. Daarom vroegen wij om tramlijnen 3 en 7 samen te voegen, maar dat wou de MIVB niet.

In het dossier waarover nu een openbaar onderzoek loopt, wordt overwogen om de aanleg van een derde tramspoor op te geven. Het zou immers maar een voorlopige oplossing voor een periode van acht jaar zijn. Omdat de verbouwing van premetrostation Albert tot een metrostation zeer veel geld zou kosten, was het beter geweest om een overgangperiode van twintig jaar in te calculeren. Daardoor zou een aantal plannen aanzienlijk worden uitgesteld.

De buurtbewoners en de buurtcomités wijzen erop dat de uitbreiding van het metronetwerk 1,2 miljard euro zal kosten. De uitbreiding van het metronetwerk richting Schaarbeek en Evere is een goede zaak, maar zal niet volstaan. De metro moet ook in zuidelijke richting worden uitgebreid.

De huidige plannen voorzien in een eindhalte van de metro in Albert, voordat het netwerk wordt uitgebreid naar Ukkel. De investeringen in Albert zijn opgenomen in het tienjarenplan, maar

lutte. La traversée de ce rond-point est en effet non sécurisée et accidentogène.

Le rapport d'incidences soumis à l'enquête publique par la STIB et Bruxelles Mobilité mentionne le caractère accidentogène de la place Vanderkindere et du rond-point Churchill.

La solution que la STIB et la commune ont sortie de leur chapeau à la veille de l'audience du recours du Conseil d'État était suspecte. Elle donnait en effet l'impression que le problème du rond-point Churchill était transféré à la place Vanderkindere.

La proposition consistait à aménager une troisième voie au rond-point Churchill. C'est comme si l'on décidait d'aménager trois bandes de tram sur une distance de 250m, le long du boulevard Général Jacques ou du boulevard du Souverain !

L'étude du rapport d'incidences stipule notamment que, si le trafic est réduit à une seule bande - à partager avec le tram - sur l'avenue Churchill, plus de 1.100 véhicules par heure de pointe passeront par la place Vanderkindere, qui récolte le flux de circulation de l'avenue Albert et de l'avenue Brugmann.

Le scénario retenu pour l'avenue Churchill devrait plutôt s'apparenter à celui qui a été retenu pour le boulevard Reyers : le viaduc est remplacé par un boulevard à deux fois deux bandes, compte tenu de la maximisation de 700 véhicules par heure.

À défaut, comme l'indique le rapport d'incidences, les files de voitures aux heures de pointe auront une longueur de 200 à 300m minimum.

L'ensemble des groupes politiques du conseil communal et du collège, majorité et opposition confondues, a voté à plusieurs reprises des motions en faveur de la suppression de l'actuelle rupture de charge.

Ce problème provient de la création de la ligne 4, dont le trajet démarre à Stalle. Le tram 4 emprunte le tunnel souterrain vers Albert pour ensuite emprunter la trémie, au lieu de continuer sur Louise comme auparavant. Il contribue ainsi à la saturation de la ligne et à la difficulté de la STIB de respecter ses délais et ses cadences.

C'est pourquoi nous en appelions à la fusion des

eigenlijk zouden ze versneld moeten worden uitgevoerd.

Als de uitbreiding van de metro naar het noorden vertraging oploopt, zou het misschien nuttig zijn een deel van het budget voor de investeringen te gebruiken voor de aanpassing van premetrostation Albert, dat volgens plannen van twintig jaar geleden al een metrostation moest worden. Mijn fractie wil dat die investering zo snel mogelijk wordt uitgevoerd, opdat Albert een knooppunt van het openbaar vervoer in het zuiden van het Brussels Gewest kan worden.

In 2018 zal het GEN het station van Etterbeek aandoen. De treinverbinding zal dan veel drukker worden gebruikt dan vandaag. Het klopt dat de inwoners van Ukkel vijfenveertig jaar geleden tegen de komst van de metro waren, maar vandaag zijn ze vragende partij.

Het is een fabeltje dat we in Ukkel geen metro nodig hebben. Uit de bevolkingscijfers blijkt dat er meer mensen in de omgeving van de Churchillaan, de Albertlaan, de Brugmannlaan en het Vanderkindereplein wonen dan in andere gemeenten waar de metro rijdt. Dat komt omdat het Zoniënwoud 30% van het grondgebied van Ukkel beslaat, waardoor het gemiddelde bevolkingscijfer van de gemeente een vertekend beeld geeft.

De tram kan niet alle noden lenigen. De komst van nieuwe overstapmogelijkheden in het GEN-station van Etterbeek dwingt ons tot de ontwikkeling van een globale visie. We kunnen dan ook moeilijk aanvaarden dat er miljoenen euro's uitgegeven worden voor zo'n project, terwijl er over zeven of acht jaar grote investeringen op stapel staan in Albert.

We zijn tevreden met uw beslissing, maar wat de aanleg van de Vanderkindererotonde betreft, willen we dat u de gevolgen voor buurtbewoners en winkeliers tot een minimum beperkt. De rotonde zou blijkbaar langer dan vier maanden volledig worden afgesloten voor het verkeer. Winkels in de buurt dreigen op die manier failliet te gaan. U hebt al laten blijken dat u in zulke dossiers het verschil kunt maken. De rotonde moet toegankelijk blijven. De handelaars hebben het al moeilijk genoeg.

lignes 3 et 7, ce que la STIB ne souhaitait pas.

Je crois savoir qu'un dossier a été soumis à enquête publique, avec une modification tenant compte de la suppression de la troisième voie. Il faut rappeler que cette troisième voie était une solution transitoire pour huit ans. Cependant, dès lors que l'on consentait cet investissement lourd, il convenait de le prévoir pour vingt ans, ce qui reportait un certain nombre de projets.

Les riverains de la commune et les comités de quartier rappellent que l'on parle de 1.200.000.000 d'euros d'investissements pour le métro Nord-Sud. Il ne s'agit pas simplement de relier le centre-ville à Schaerbeek et Evere. Si l'on peut se féliciter de voir enfin un projet ambitieux de métro dans le nord de Bruxelles, il faudra aussi qu'il se poursuive dans le sud.

Selon les plans actuels, le terminus est prévu à la station Albert, avant une prolongation vers Uccle dont le tracé n'a pas encore été décidé. Les investissements à la station Albert sont donc prévus dans le plan décennal, un peu comme ils l'étaient pour Reyers, mais il conviendrait idéalement de les avancer.

Si le projet de métro prend du retard au nord, il serait peut-être utile de transférer une partie de ces investissements vers Albert, où il était prévu il y a vingt ans que le tracé des trams qui desservent aujourd'hui toute la deuxième ceinture (lignes 3 et 7) corresponde au futur métro. Nous demandons dès lors que l'on fasse ces investissements, quitte à les avancer, pour faire de la station Albert un nœud modal pour l'ensemble des habitants du sud de Bruxelles, mais pas seulement.

Je rappelle qu'en 2018, le RER est censé desservir la gare d'Etterbeek. Toute cette ligne sera alors encore plus fréquentée qu'elle ne l'est déjà aujourd'hui. Nous assumons le fait de vouloir le métro, en particulier à Uccle, et ce n'est pas parce que les habitants l'ont rejeté il y a 45 ans, avant le choc pétrolier, qu'il n'existe pas aujourd'hui une demande forte, soutenue par la densité de population que connaissent ces quartiers, quoi qu'on en dise.

On dit toujours que la commune d'Uccle n'a pas besoin du métro. C'est faux ! Si l'on regarde la densité de la commune aujourd'hui, les chiffres

sont tronqués, car 30% du territoire se situe en forêt de Soignes. Si l'on retire ce pourcentage et répartit la densité géographique de la population ucquoise, vous verrez qu'on recense plus d'habitants autour des avenues Churchill, Albert, Brugmann et de la place Vanderkindere qu'on en dénombre dans d'autres communes dotées du métro.

J'en appelle à un mode alternatif supérieur à celui que nous connaissons aujourd'hui, qui est d'ailleurs saturé. Le tram ne peut pas répondre à toutes les demandes. Avec l'arrivée des nouveaux modes de communication et la liaison du RER à la gare d'Etterbeek par exemple, nous devons développer une vision globale. Il nous semble dès lors difficile d'accepter que l'on dépense des millions d'euros pour un tel projet, alors que des investissements devront de toute façon être consentis à la station Albert d'ici sept à huit ans.

Nous sommes heureux de votre décision. Néanmoins, en ce qui concerne l'aménagement du rond-point Vanderkindere, qui se fera de toute façon et pour lequel un nouveau projet répondant aux aspirations des habitants et des commerçants a été rentré, nous souhaitons que vous minimisiez l'impact sur les riverains et les commerçants. Le rond-point sera en effet complètement fermé pendant plus de quatre mois et, de plus, les délais sont parfois difficiles à tenir. Or, le non-respect de ce calendrier menacerait les commerçants de faillite.

Vous avez montré que vous pouviez marquer votre différence dans ce genre de dossiers. Il faut faire en sorte que le rond-point reste accessible et ne pénalise pas le commerce, qui a déjà, ces dernières années, assez souffert de la dégradation du tissu économique.

De voorzitter. - De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans)*. - *Ik ben zelf ter plaatse geweest en heb met alle betrokkenen overlegd, met als resultaat dat we de aanleg van een derde spoor hebben afgevoerd omdat het op lange termijn overbodig zou worden.*

De regering wil een nieuwe metrolijn aanleggen van Albert tot Bordet. Daarom moet premetrostation Albert aangepast worden, zodat het in de toekomst kan dienen als eindhalte voor

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

M. Pascal Smet, ministre. - Je vous remercie pour votre enthousiasme, qui démontre combien l'écoute est fondamentale. Concernant ce dossier, je me suis personnellement rendu sur le terrain. Sur la base des concertations avec les acteurs concernés, notamment la commune et vous-mêmes, menées en présence de la STIB et de Bruxelles Mobilité, il a été décidé que la construction d'une troisième voie ne s'avérerait pas pertinente à long terme. Ce projet a donc été abandonné.

zowel trams als metro's.

Bij de bouw van het premetrostation Albert is er voorzien in een tweede station, dat momenteel nog leegstaat. Binnenkort wordt die enorme ruimte toegankelijk. De werken die gepland waren voor 2020, zullen twee jaar eerder worden gepland.

Albert wordt een station waar trams en metro's op verschillende niveaus zullen stoppen. Het gaat om grootschalige werken maar omdat ze ondergronds gebeuren, zal de overlast beperkt zijn. Tijdens de werken wordt de tramverbinding tijdelijk door een busverbinding vervangen.

Passagiers zullen nog steeds op de Churchillrotonde moeten overstappen tussen lijn 3 en lijn 7, maar in overleg met de gemeente Ukkel willen we de rotonde wel veiliger maken. We organiseren een testperiode die zes maanden zal duren.

Ik heb de MIVB gevraagd waarom het onmogelijk is om tramlijnen 3 en 7 samen te voegen. Dit hele debat doet me denken aan de discussie over het tramplan. Overigens komt er binnenkort ook een busplan.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Het busplan werd nog niet in het parlement besproken.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Dat gebeurt binnenkort.*

Dès sa formation, ce gouvernement s'était prononcé sur la réalisation du métro Nord-Sud et notamment sur la liaison entre Albert et Bordet. Au cours de cette première phase, il était prévu de procéder au réaménagement de la station Albert en vue de développer sa fonction multimodale, correspondant à un terminus de tram et de métro.

De plus, dès la construction de la station Albert, une gare a également été aménagée juste à côté. Ce bâtiment aux dimensions considérables abrite l'équivalent d'une cathédrale vide que nous rendrons bientôt accessible. Les travaux prévus initialement en 2020 seront avancés de deux ans.

Il s'agit de travaux considérables, puisque plusieurs niveaux seront aménagés pour y développer les liaisons de trams et de métro. Les nuisances seront néanmoins limitées puisqu'il s'agit de travaux souterrain. En raison de ce chantier, la liaison du tram sera supprimée provisoirement mais remplacée par une liaison de bus en amont, probablement au niveau de Jupiter.

Nous avons écouté tous les arguments et décidé d'aménager la ligne métro nord-sud entre Bordet et Albert, sans installer de troisième voie.

Cela a une implication sur le rond-point Winston Churchill, où il y a un transfert entre les lignes 3 et 7. Nous allons conserver ce transfert, mais nous avons convenu avec la commune d'Uccle de mieux sécuriser le rond-point. Nous peaufinons nos plans, afin de lancer une période de test qui aura une durée probable de six mois, le but étant d'organiser une traversée beaucoup plus sécurisée du rond-point.

À propos d'une éventuelle fusion des lignes 3 et 7, j'ai demandé à la STIB de m'expliquer pourquoi cela n'était pas envisageable. Cela me rappelle les discussions lors de l'introduction du Plan tram, mais je ne reviendrai pas sur ce débat, d'autant plus que l'ancienne majorité m'a malheureusement laissé en héritage le soin de mettre sur pied un Plan bus.

Mme Céline Delforge.- Les débats sur le Plan bus n'ont pas encore été entamés dans ce parlement.

M. Pascal Smet, ministre.- En effet, mais nous aurons prochainement un débat là-dessus.

Lijnen 23 en 90 vormden vroeger de facto een geheel en lijn 4 bestond nog niet. De regering heeft toen besloten om maar twee tramlijnen door de Noord-Zuidtunnel te laten rijden. Bovengronds kregen die lijnen een eigen bedding. Daardoor moesten die lijnen en hun opvolgers wel worden gesplitst. Het gevolg is dat passagiers nu moeten overstappen tussen tramlijnen 3 en 7.

Ondanks de uitrusting van de verkeerslichten met afstandsbediening en de heraanleg van de Waterlooosesteenweg, lopen de trams van lijn 7 nog vaak vertraging op omdat ze ook over drukke verkeersknooppunten moeten, zoals het Meiserplein. Op een lange tramlijn als lijn 7 zijn vertragingen onvermijdelijk.

Op de lijnen 3 en 4 passeert er om de vijf minuten een tram van het type T4000, die de grootste capaciteit heeft. Op lijn 7 passeert er om de zes minuten een tram van het type T4000. Als we die lijn willen samenvoegen met lijn 3, moet de frequentie worden uitgebreid, en hebben we een tiental trams van het type T4000 nodig. Dat zou erg duur zijn en bovendien zou het dan te druk worden in de Noord-Zuidtunnel. Bijgevolg is het niet wenselijk om de lijnen samen te voegen.

Als Albert een metro- en tramstation wordt, betekent dat meteen ook dat het de eindhalte wordt voor de lijnen 3, 4 en 51. De nieuwe Noord-Zuidmetro wordt een automatische metrolijn en biedt aansluitingen binnen één en hetzelfde station.

Eventueel kan het tramnet na de opening van de nieuwe metrolijn aangepast worden. Momenteel is de uitvoering van de Noord-Zuidmetro onze prioriteit. We zullen ons goed voorbereiden om een zo coherent mogelijk aanbod uit te werken.

De totale kostprijs is nog onbekend maar het geld zullen we sowieso moeten uitgeven, als het nu niet is, dan later. Ik wacht liever op definitieve cijfers in plaats van voorlopige schattingen te geven.

Ook het Vanderkindereplein wordt opnieuw aangelegd. We zullen ervoor zorgen dat de overlast voor de handelaars en omwonenden tot een minimum beperkt blijft.

À l'époque, les lignes 23 et 90 étaient techniquement mariées et la ligne 4 n'existait pas. Le gouvernement a ensuite décidé de ne faire circuler que deux lignes dans le tunnel Nord-Midi, bénéficiant de terminus en site propre et d'une bonne régularité. Pour cette raison, il n'était plus possible de conserver cette fusion technique entre ces deux lignes ou leurs héritières. C'est la raison de l'aménagement du terminus des lignes 7 et 3 dans le secteur Vanderkindere-Churchill.

Malgré les efforts déjà consentis pour équiper les feux de signalisation de télécommandes, ainsi que le réaménagement de la chaussée de Waterloo, la STIB constate que les trams de la ligne 7 arrivent régulièrement en retard en raison de la difficulté du franchissement de carrefours comme celui de la place Général Meiser ou des abords de la gare d'Etterbeek. Il est illusoire de croire qu'il serait possible de conférer une régularité de métronome à une ligne aussi longue.

De plus, compte tenu de la forte fréquentation de l'axe Nord-Midi - qui va encore augmenter avec la piétonnisation des boulevards du centre -, un tram passe toutes les cinq minutes sur les lignes 3 et 4. Tous les véhicules exploités sur ces lignes sont des trams de type T4000, afin d'offrir le maximum de capacité et d'éviter les bousculades sur les quais, qui arrivent lorsqu'un tram T3000 passe entre deux T4000.

La ligne 7 est exploitée à raison d'un tram de type T4000 passant toutes les six minutes, en raison de sa forte fréquentation. Si nous devons fusionner les lignes 3 et 7 en s'alignant sur la fréquence la plus élevée, il faudrait compléter le parc de trams de type T4000 avec l'apport d'une dizaine de véhicules. Cela aurait un coût non négligeable et poserait un problème de régularité, ce qui aurait un impact négatif sur le service dans le tunnel Nord-Midi. La fusion de ces deux lignes n'est donc pas souhaitable.

À la question de savoir ce qu'il adviendra des lignes 3, 4 et 51 lorsque le métro arrivera à Albert, la réponse me semble logique. Si la station Albert devient une station de métro et de trams, cela implique un terminus où s'achemineront les trams.

Sous l'ancien gouvernement sortant, votre parti a d'ailleurs pris cette décision, qui était liée à la "métroisation" de la ligne Nord-Sud. Par

conséquent, il est clair qu'un terminus existe désormais à la station Albert pour les trams 51, 4 et 7 venant d'Uccle. Il sera transformé, comme on avait déjà pensé à le faire dans les années 70 et 80. N'oublions pas non plus que la ligne de métro sera automatisée, proposera de nombreux services et que la correspondance se fera dans une seule et même station.

Dans quelques années, à l'inauguration de cette ligne de métro Nord-Sud, je n'exclus pas que l'on pourrait penser à reconfigurer les réseaux de trams. Pour l'heure, la priorité est donnée à la réalisation des lignes de métro Nord-Sud. Nous préparons actuellement bien le dossier afin que notre approche soit la plus cohérente.

Il serait prématuré de vous communiquer un prix. Quoi qu'il en soit, l'argent doit être dépensé, maintenant ou ultérieurement. Des estimations provisoires existent, mais je préfère me prononcer à ce sujet lorsque nous aurons quelques détails supplémentaires.

Ces transformations étaient prévues dans le cadre de la "métroisation". Nous devançons simplement les travaux de deux ans et, entretemps, il nous faut sécuriser davantage le rond-point Churchill.

Concernant la place Vanderkindere, nous allons en effet la réaménager. Au niveau de l'organisation du chantier, nous avons pris note de la demande d'éviter au maximum l'impact sur les commerçants et les riverains.

De voorzitter.- De heer Chahid heeft het woord.

De heer Ridouane Chahid *(in het Frans)*.- *De aanleg van de metro Noord, aangevuld met de metro Zuid, wordt in het regeerakkoord omschreven als een prioriteit. Naast lijnen 3, 4 en 7 heeft de MIVB echter nog zestien andere tramlijnen waarop de maatregelen geen negatieve impact mogen hebben.*

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans)*.- *U hebt gelijk.*

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans)*.- *We*

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

M. Ridouane Chahid.- L'accord de gouvernement donne comme priorité la réalisation du métro Nord, qui devra être complété par le métro Sud. Rappelons cependant qu'outre les trams 3,4 et 7, il existe à la STIB seize autres lignes de tram. Il ne faut pas que les mesures prises aient un impact négatif sur celles-ci. Une cohérence est nécessaire.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Vous avez raison.

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

Mme Céline Delforge.- On sait depuis longtemps

weten al lang dat de MIVB lijn 3 en lijn 7 niet opnieuw wil samenvoegen, maar tot mijn verbazing is de kostprijs ervan erg precies becijferd, terwijl niemand het waagt de kosten van de geplande werkzaamheden uit de doeken te doen. Vreemd toch.

Een terugblik op de aanleg van de metro in de jaren zeventig en tachtig leert ons nochtans dat er toen van de ene dag op de andere tientallen bussen afgevoerd werden. De ondergrondse heeft een enorme kostprijs en het lijkt erop dat de geschiedenis zich nu herhaalt.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Ik stel vast dat Ecolo nu tegen de metro is.*

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).*- *We zijn nooit enthousiast geweest over de metro.*

(Rumoer)

Er moet echter een keuze gemaakt worden.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *De regering heeft beslist de metro tussen Bordet en Albert aan te leggen, maar ik ben ervan overtuigd dat hij nog verder naar het zuiden moet. Via welk parcours moet tijdens deze regeerperiode duidelijk worden.*

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).*- *Daar komen we nog op terug, maar ik geloof niet in de regelmaat in de noord-zuidtunnel waar u het over hebt. Wie daar regelmatig de tram neemt, weet wel beter.*

Ik geloof niet dat de samenvoeging van lijn 3 en 7 de situatie echt zou verergeren, maar als de MIVB er niets voor voelt, staat de politiek machteloos.

Het verheugt ons niettemin dat het derde spoor er niet komt.

que la STIB n'a pas envie de fusionner les lignes 3 et 7. C'est donc avec étonnement que je découvre que, d'une part, on est capable de me donner une estimation très précise du coût de la fusion, tandis que, d'autre part, on n'ose pas s'avancer sur le coût des travaux planifiés. En termes de gestion, c'est assez particulier !

Puisque nous sommes en train d'assister à l'amputation du réseau de surface et à l'enfouissement de notre réseau de transport, je vous invite à vous pencher sur l'histoire récente, c'est-à-dire l'enterrement du réseau de métro dans les années 1970-1980. À cette époque, on a dû supprimer du jour au lendemain des dizaines de bus et de trams, en laissant les gens sur le carreau.

Vous connaissez comme moi le contexte budgétaire. Chaque fois qu'on va en sous-sol, ce sont des frais énormes. Et on dirait bien que l'histoire est en train de se répéter.

M. Pascal Smet, ministre.- Je note qu'Ecolo est désormais contre le métro.

Mme Céline Delforge.- Nous n'avons jamais manifesté d'enthousiasme pour le métro.

(Rumeurs)

Le fait est qu'il y a un choix à faire.

M. Pascal Smet, ministre.- Le gouvernement a décidé d'aménager le métro entre Bordet et Albert, mais je suis convaincu qu'il faudra encore aller plus loin vers le sud. Il faudra déterminer par où exactement, et cette législature permettra de trancher pour déterminer le parcours de cet axe de métro vers le sud.

Mme Céline Delforge.- Nous en reparlerons mais, néanmoins, je ne pense pas que la régularité dont vous parlez soit d'application actuellement dans le tunnel Nord-Sud. Lorsqu'on prend régulièrement le tram, on voit que les fréquences sont-là, mais pas la régularité. La situation n'est pas si idyllique.

Quant à affirmer que la fusion des lignes 3 et 7 grèverait réellement la situation, je n'y crois pas ! Si l'opérateur n'a pas envie, cela fait partie de sa force de résistance. D'autant qu'on a pendant longtemps présenté la chaussée de Waterloo pour

- De incidenten zijn gesloten.

**INTERPELLATIE VAN MEVROUW
VIVIANE TEITELBAUM**

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

**betreffende "de integratie van digitale
concurrenten in de sector van het bezoldigd
personenvervoer".**

De voorzitter.- Op verzoek van de indiener, die verontschuldigd is, wordt de interpellatie naar de volgende vergadering verschoven.

**INTERPELLATIE VAN DE HEER BRUNO
DE LILLE**

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

**betreffende "de eerste beslissingen van de
regering inzake mobiliteit en ruimtelijke
ordering".**

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN
MEVROUW CÉLINE DELFORGE,**

**betreffende "de afschaffing van het project
voor voetgangerspad op het Schuman-
rondpunt".**

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

comme un obstacle majeur. Or, le site propre de la chaussée de Waterloo est maintenant opérationnel, mais ce n'est pas encore suffisant.

Ce n'est pas toujours le pouvoir politique qui décide, voilà tout !

Ceci dit, nous nous réjouissons que le projet de troisième voie soit abandonné.

- Les incidents sont clos.

**INTERPELLATION DE MME VIVIANE
TEITELBAUM**

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

**concernant "l'intégration des concurrents
numériques en matière de transport
rémunéré de personnes".**

M. le président.- À la demande de l'auteure, excusée, l'interpellation est reportée à une prochaine réunion.

**INTERPELLATION DE M. BRUNO DE
LILLE**

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

**concernant "les premières décisions du
gouvernement en matière de mobilité et
d'aménagement du territoire".**

**INTERPELLATION JOINTE DE MME
CÉLINE DELFORGE,**

**concernant "l'abandon du projet de
piétonnier au rond-point Schuman".**

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

De heer Bruno De Lille.- Een tijdje geleden las ik in de krant dat het plan voor een autoluw Schumanplein dreigt te worden afgevoerd, hoewel de passage in het regeerakkoord waar werd verwezen naar de integratie van de Europese wijk in het stadsweefsel net erg hoopgevend was. In het regeerakkoord staat dat de regering daartoe verder gaat met de stedenbouwkundige integratie van de Europese wijk en in het bijzonder met de uitvoering van het stadsproject Wet (namelijk de realisatie van een gemengde wijk en het aanpassen van het Schumanplein), zodat de wijk teruggegeven wordt aan de Brusselaars en de toeristen.

De afspraak om doorgaand verkeer van het Schumanplein te weren, werd al meer dan tien jaar geleden gemaakt door de EU, de federale overheid en Brussel. Het autoluwe Schumanplein sloot ook aan bij het stadsproject Wet, dat bedoeld was om een einde te maken aan stadsautosnelwegen en werk te maken van een echte Brusselse wijk.

De verwachtingen waren en zijn nog steeds zeer groot. Als het plan op losse schroeven wordt gezet, vrees ik dat Brussel zich als een onbetrouwbare en zeer kortzichtige partner opstelt van de EU en de Brusselaars en dat we de kans laten liggen om het zeer zichtbare Schumanplein en het Brussels Gewest in het algemeen meer uitstraling te geven en aan een leefbaar plein te werken.

Ik weet dat er problemen waren met het honorarium van de architect. Vindt u dat een voldoende reden om de architect van het project te halen? Ik vind het nogal kort door de bocht om het hele project af te voeren, omdat de architect te duur is. Bovendien vind ik het vreemd dat Beliris architectuurwedstrijden organiseert zonder informatie te verstrekken over het budget. Dat slaat nergens op. Als het Brussels Gewest meer vat krijgt op Beliris, moet dat soort zaken worden aangepakt.

Voert deze regering de beslissing om het Schumanplein autovrij te maken uit, of komt u terug op die beslissing? Welke maatregelen werden al genomen?

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

Mevrouw Céline Delforge (*in het Frans*).- *Beliris*

M. Bruno De Lille (*en néerlandais*).- *J'ai lu dans la presse que le projet de piétonnier au rond-point Schuman était menacé. Pourtant, le passage qui lui est consacré dans l'accord de gouvernement était très prometteur : il indique que le gouvernement poursuit l'intégration urbanistique du quartier européen, en particulier à travers la réalisation du Projet urbain Loi, qui implique la création d'un quartier mixte et l'adaptation du rond-point Schuman.*

Si le projet est remis en cause, je crains que Bruxelles apparaisse comme un partenaire peu fiable et avec une vision à court terme aux yeux de l'Union européenne, et que nous laissons passer la chance d'accroître le rayonnement du rond-point Schuman et de la Région bruxelloise en général.

Je sais qu'il existe des problèmes d'honoraires avec l'architecte. Est-ce une raison suffisante pour lui retirer le projet ? De plus, il est étrange que Beliris organise des concours d'architecture sans fournir d'informations sur le budget.

Ce gouvernement va-t-il exécuter la décision de transformer le rond-point Schuman en piétonnier, ou revient-il sur cette décision ? Quelles mesures ont-elles déjà été prises ?

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

Mme Céline Delforge.- Beliris a décidé de ne pas

heeft het project voor de herinrichting van het Schumanplein, dat het plein autovrij zou maken en een voetgangerszone en een nieuwe wegtunnel omvatte, om financiële redenen geschrapt en zou nu van plan zijn om het project toe te vertrouwen aan een ingenieursbureau. Wij dachten dat dat niet meer zou gebeuren, gezien de slechte resultaten van een ingenieursbureau naar aanleiding van de herinrichting van het Flageyplein. Het heeft zijn project moeten stopzetten.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Wie heeft dat beslist?*

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Het ging om een collectief project met de buurtbewoners, de verenigingen en uzelf.*

Tijdens de legislatuur 2004-2009 koos u voor een moderne aanpak met architectuurwedstrijden voor de herinrichting van het Flageyplein, het Rogierplein en het Schweitzerplein.

Hoe ver staat het dossier van het Schumanplein? Gaat de regering ermee akkoord dat de nieuwe wijk wordt uitgetekend door een ingenieursbureau en niet langer deel uitmaakt van een groter architectuurproject? We willen niet dat de federale regering om het even welke beslissingen neemt over Brusselse projecten.

Zal het gewest niet langer internationale wedstrijden uitschrijven voor de inrichting van de openbare ruimte?

Samengevoegde bespreking

De voorzitter.- De heer Maingain heeft het woord.

réaliser le projet de réaménagement du quartier Schuman, qui prévoyait un piétonnier et un nouveau tunnel routier.

Si l'on peut entendre certains arguments financiers, qui ont entraîné l'abandon de ce projet, on peut néanmoins craindre pour la suite. Le projet initial avait en effet pour objectif de libérer l'espace public de la circulation automobile et de le transformer en espace de qualité, ce qui ne serait pas un luxe à cet endroit. En effet, il s'agit d'un lieu symbolique et fortement médiatisé. Nous souhaiterions également rester dans l'esprit du Plan Iris 2, qui est de tendre vers une diminution du trafic automobile à Bruxelles.

Ce serait désormais à un bureau d'ingénieurs que Beliris entend confier l'aménagement de notre espace public. On espérait ce mode d'aménagement révolu, tant il a produit de piètres résultats, comme à la place Eugène Flagey, où le projet a dû être abandonné.

M. Pascal Smet, ministre.- Qui a décidé de ce changement ?

Mme Céline Delforge.- Il s'agissait d'un travail collectif, rassemblant les riverains, les associations et vous-même. C'est pour cela que je pense que vous serez probablement d'accord avec moi.

Vous aviez, lors de la législature 2004-2009, décidé de vous inscrire dans la démarche moderne du concours international d'aménagement d'espace public lors du réaménagement des places Flagey, Rogier et Schweitzer.

Quel est l'état actuel du dossier ? Le gouvernement a-t-il marqué son accord pour que le futur quartier soit dessiné par un bureau d'ingénierie plutôt que de faire partie d'un projet architectural ? Nous n'avons pas envie de retrouver Bruxelles gérée n'importe comment par le gouvernement fédéral.

Comment l'objectif de faire perdre son caractère d'autoroute urbaine est-il pris en compte dans la révision du projet par Beliris ? La Région a-t-elle décidé d'abandonner le recours aux concours internationaux d'aménagement d'espaces publics ?

Discussion conjointe

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

De heer Fabian Maingain (in het Frans).- Volgens Beliris zijn de hoog oplopende advocatenkosten de reden voor de stopzetting van het project. Daarnaast zegt de architect dat de perimeter is uitgebreid. Klopt die informatie? Beide elementen zijn inderdaad in strijd met de overheidsopdracht.

Werd aan de architect een schadevergoeding betaald wegens de beëindiging van de opdracht?

Zal de beslissing een impact hebben op de werken aan het metro- en treinstation? Is het tunnelproject volledig van de baan of wordt het uitgesteld? Er is voor dit project 37 miljoen euro begroot.

Welke alternatieven overweegt u voor de broodnodige herinrichting van het plein?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- Hoewel ik lid ben van het Samenwerkingscomité van Beliris wil ik me niet uitspreken over het conflict tussen Beliris en de architect inzake de perimeter en de technische complexiteit van het project.

De regering heeft beslist dat de Kortenbergtunnel er voorlopig niet komt, wegens de hoge kostprijs en de langdurige werkzaamheden die een dergelijke herinrichting vereist. Dat betekent niet dat de tunnel op langere termijn niet zal worden aangelegd. Hetzelfde geldt voor de noord-zuidmetro en de heraanleg van het Meiserplein, eveneens dure projecten. Het is niet realistisch om in de loop van de komende vijftien jaar van start te gaan met de aanleg van de tunnel.

Het conflict tussen Beliris en de architect betekent niet dat de Schumanrotonde niet opnieuw wordt aangelegd. De regering en Beliris hebben een

M. Fabian Maingain.- Il s'agit de l'abandon d'un projet très symbolique pour ce quartier de Bruxelles. Pouvez-vous nous donner quelques éclaircissements sur les raisons invoquées par Beliris, qui ont filtré dans la presse, à savoir l'explosion des coûts d'honoraires d'avocats ? Cette situation est en effet contraire au marché public. L'architecte nous explique pour sa part que le périmètre du projet s'est étendu, ce qui est tout aussi contraire au marché public.

Qu'en est-il exactement ? Le périmètre a-t-il vraiment été élargi, notamment par rapport à la rénovation du tunnel et à la construction de la nouvelle branche ? Des indemnités de rupture ont-elles été versées à l'architecte dans le cadre de la fin du marché public ?

Il faut maintenant regarder vers l'avenir. Cela va-t-il avoir un impact sur les travaux en cours au niveau de la station de métro et de la gare ? Ce sont des investissements lourds. Le projet de tunnel est-il complètement abandonné ou essaiera-t-on de le reporter, dans la mesure où 37 millions d'euros lui ont été alloués ?

Enfin, quelles alternatives comptez-vous déployer pour réaménager ce rond-point, qui en a grandement besoin ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Bien que je sois membre du comité Beliris, lequel est composé de quatre ministres régionaux et de quatre ministres fédéraux, je ne me prononcerai pas quant au conflit opposant Beliris et l'architecte sur l'ampleur du périmètre et la complexité technique du projet. Ce n'est pas de mon ressort.

Le gouvernement a décidé de ne pas réaliser le tunnel Cortenbergh, en raison du coût considérable et des délais qu'impliquerait la réalisation de ces travaux. Ce projet n'est pas exclu pour autant à long terme, mais il ne fait pas partie de nos priorités, au même titre que le métro Nord-Sud et le réaménagement de la place Meiser, qui sont également très coûteux. Il ne serait pas réaliste d'envisager la construction de ce tunnel dans le courant des quinze prochaines années.

Le conflit entre Beliris et l'architecte n'implique pas pour autant l'abandon des projets de piétonnier

overeenkomst gesloten die de volgende aanpassingen omvat: de aanleg van een beveiligd, afzonderlijk fietspad en van een rijvak voor auto's, de verbreding van de trottoirs en de heraanleg van de Karel de Grotelaan, hoewel die een gemeenteweg is.

In het midden van die laan ligt een klein plein. De volledige zone rond het Justus Lipsiusgebouw wordt het voorwerp van een voorlopige heraanleg.

De Schumanrotonde is een visitekaartje voor Brussel en moet autoluwer worden. Momenteel bekijken we alle mobiliteitsstromen, waarbij we onder meer rekening houden met de wensen van de taxibestuurders en de MIVB en met het feit dat de rotonde op een knooppunt ligt tussen Schaarbeek, Etterbeek en Oudergem.

Daarna zullen we beslissen of we een wedstrijd organiseren dan wel opnieuw met de architect van het initiële project in zee gaan.

(verder in het Nederlands)

In het regeerakkoord worden vijf publieke ruimtes vermeld die van groot belang zijn voor de stad, waaronder de Ninoofsepoort, de zone tussen de Naamsepoort en de Louizalaan, en het Schumanplein.

De concrete plannen en de organisatie liggen nog niet vast, maar we werken nu al aan het dossier om de heraanleg nog tijdens deze regeerperiode mogelijk te maken.

Na de definitieve aanleg wordt het plein autoluw, al zal er op nog niet nader bepaalde delen nog steeds autoverkeer mogelijk zijn. Noch de buurtbewoners, noch de Europese instellingen eisen trouwens dat het plein volledig autovrij wordt. We moeten ons ook afvragen of dat wenselijk is. Er zijn een aantal praktische bezwaren. De kunstmatige zone in het midden van het Schumanplein zou bijvoorbeeld eigenlijk niet hoger mogen zijn dan de rest van het plein. Zo zullen er nog een aantal andere punten aan bod komen in het debat.

We gaan over tot de tijdelijke heraanleg van het deel ter hoogte van het Justus Lipsiusgebouw en tot de definitieve aanleg van het deel ter hoogte van het Berlaymontgebouw. Er komt dus eerst een

au rond-point Schuman.

Ce chantier se déroule en deux phases. Il est prévu que les travaux autour de la station Schuman, et notamment la construction de la liaison ferroviaire, ainsi que la construction du tunnel Josaphat, soient finalisés en 2015. Le grand chantier concernant le futur siège du Conseil et des chefs d'État de l'Union européenne devrait également être finalisé au cours de l'été de cette même année. Il faudra alors procéder au réaménagement du rond-point du côté du Berlaymont et du bâtiment Juste Lipse.

Un accord entre le gouvernement et Beliris a été conclu concernant le réaménagement définitif du rond-point Schuman. Celui-ci comprend l'aménagement d'une piste cyclable sécurisée et séparée, l'aménagement d'une bande pour le trafic automobile, l'élargissement du trottoir, ainsi que le réaménagement du boulevard Charlemagne, bien qu'il s'agisse d'une voirie communale.

Une petite place se situe au milieu de cet axe. Toute la zone du Juste Lipse sera réaménagée de manière provisoire. Cela nous permettra de revoir tout le dossier du rond-point Schumann et des voiries du quartier.

Le gouvernement est convaincu que le rond-point Schuman est important en tant que carte de visite bruxelloise et qu'un réaménagement s'impose, avec beaucoup moins de voitures. Nous sommes en train d'analyser tous les flux de mobilité, afin de définir clairement le projet, en tenant compte des demandes des taxis, de la STIB, du fait que le rond-point est au cœur des échanges entre Schaerbeek, Etterbeek et Auderghem, et d'autres aspects encore.

Sur la base de ces éléments, nous allons définir un projet de réaménagement du rond-point Schumann. Ensuite, nous verrons si nous organisons un concours ou si nous reprenons l'architecte précédemment choisi. Rien n'est décidé à l'heure actuelle !

(poursuivant en néerlandais)

L'accord de gouvernement cite cinq espaces publics très importants pour la ville, dont le rond-point Schuman. L'organisation et les plans concrets ne sont pas encore arrêtés, mais nous nous attelons d'ores et déjà au dossier pour

tijdelijke heraanleg die achteraf kan worden aangepast aan de definitieve aanleg van het Schumanplein.

(verder in het Frans)

De Schumanrotonde wordt een visitekaartje voor Brussel. Ik kan al uw vragen nog niet beantwoorden, want een aantal elementen liggen nog niet vast.

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

De heer Bruno De Lille.- Mijn fractie is blij om te horen dat het Schumanplein wordt aangepakt. Ik denk dat het ook niet anders kan als je bekijkt hoe het er nu bij ligt. Ik ben echter teleurgesteld dat het plein niet autovrij wordt.

U zegt dat zelfs de EU geen autovrij plein wil, maar het hangt er maar vanaf met wie je praat. Er zijn mensen die veel verder willen gaan en er zijn er die graag met hun auto tot onder de gebouwen van de Europese instellingen zouden kunnen rijden. Dat zijn de eeuwige discussies met de Europese instellingen: ze willen minder auto's in Brussel, maar voor hen moet er wel een uitzondering worden gemaakt.

Ik denk dat het perfect mogelijk is om het Schumanplein autovrij te maken, met uitzonderingen voor taxi's en openbaar vervoer. Uit studies van de administratie is in het verleden al gebleken dat dat de beste oplossing zou zijn. De vorige regering besliste om de Kortenbergtunnel niet te verlengen omdat dat te duur is, maar de mogelijkheid werd overwogen om meer verkeer door de Montgomerytunnel te laten rijden. Op die

permettre le réaménagement sous cette législature.

Après l'aménagement définitif, la place sera piétonne, mais certaines parties resteront accessibles en voiture. D'ailleurs, ni les riverains, ni les institutions européennes n'exigent que la place soit totalement piétonne. Nous devons également nous demander si c'est souhaitable, étant donné une série de contraintes pratiques.

Nous procédons au réaménagement provisoire de la partie située à hauteur du bâtiment Juste Lipse et à l'aménagement définitif de celle située à hauteur du Berlaymont. Il y aura donc d'abord un réaménagement provisoire, qui pourra ensuite être adapté à l'aménagement définitif du rond-point Schuman.

(poursuivant en français)

Cela deviendra une carte de visite de Bruxelles. Je sais que je n'ai pas répondu à toutes les questions aujourd'hui, pour la bonne et simple raison que tout n'a pas encore été décidé. Je vous ai communiqué les décisions qui ont été prises à l'heure actuelle.

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

M. Bruno De Lille *(en néerlandais).*- *Mon groupe est heureux d'entendre que le rond-point Schuman n'est pas abandonné à son sort, même si je suis déçu qu'on n'en fasse pas un piétonnier.*

Vous dites que même l'UE ne veut pas de piétonnier, mais cela dépend de votre interlocuteur. Ce sont les sempiternelles discussions avec les institutions européennes : certains veulent moins de voitures à Bruxelles, mais avec des exceptions pour eux.

Je pense qu'il est parfaitement possible de transformer le rond-point Schuman en piétonnier, sauf pour les taxis et les transports en commun. Ce serait même la meilleure solution, selon des études de l'administration. Le précédent gouvernement a décidé de ne pas prolonger le tunnel de Cortenberg, trop coûteux, mais envisageait la possibilité de faire transiter plus de trafic par le tunnel Montgomery, afin de décharger le rond-point Schuman.

Vous devriez vous informer auprès de votre administration. Je pense qu'elle vous démontrera

manier zou veel doorgaand autoverkeer niet langer via het Schumanplein passeren, waardoor de wijk grotendeels zou worden ontlast.

Ik vind het goed dat het Schumanplein wordt aangepakt, maar ik zou er de voorkeur aan geven dat het volledig autovrij werd. U zou bij uw administratie moeten informeren of dat echt niet mogelijk is. Ik denk dat uw personeelsleden u met veel enthousiasme zullen aantonen dat het perfect kan.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (*in het Frans*).- *We zijn blij dat de mogelijkheid van een architectuurwedstrijd niet wordt uitgesloten.*

Hoe staat het met de mogelijkheid om het verkeer door de Montgomerytunnel te leiden, zodat een echte voetgangerszone mogelijk wordt?

Is het de bedoeling om de huidige verkeersstroom te behouden, die door de werken minder intens is dan vroeger?

- *De incidenten zijn gesloten.*

INTERPELLATIE VAN DE HEER BENOÎT CEREXHE

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

betreffende "het niet overkappen van de Kleine Ring tussen het Louiza- en het Troonplein".

De voorzitter.- De heer Cerexhe heeft het woord.

avec beaucoup d'enthousiasme que le piétonnier est parfaitement possible.

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

Mme Céline Delforge.- Votre réponse est plutôt rassurante, eu égard aux informations parues dans la presse. Nous sommes ravis d'apprendre que la piste d'un aménagement de qualité, voire d'un concours d'architecture, n'est pas exclue.

La question de M. De Lille est intéressante. Qu'en est-il de la possibilité de raccorder la circulation en amont, vers le tunnel Montgomery, pour aboutir à un réel piétonnier ?

Nous attendons la suite des réponses en termes de réduction du trafic automobile. L'objectif est-il de conserver le flux actuel, qui représente une diminution par rapport au flux antérieur, à cause du chantier ? Ou existe-t-il une volonté de fortement réduire le trafic ?

Nous suivrons avec une grande attention l'évolution de ce dossier.

- *Les incidents sont clos.*

INTERPELLATION DE M. BENOÎT CEREXHE

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

concernant "la non-couverture de la Petite ceinture entre la place Louise et la place du Trône".

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

De heer Benoît Cereixe (in het Frans).- *Mijnheer de minister, ik heb u altijd beschouwd als een man met een visie voor de stad. Er bestaan twee soorten politici: beheerders en mensen met visie. De tweede categorie heeft mijn voorkeur, want dankzij hen kan de stad echt vooruit.*

In een interview gaf u een overzicht van een aantal mobiliteitsprojecten en openbare werken die u na aan het hart liggen. Het verbaasde me dat de overkapping van de Kleine Ring tussen het Louizaplein, de Naamsepoort en het Troonplein daar niet bij was.

In het verleden was u nochtans een pleitbezorger van het project, dat vier doelstellingen nastreefde. De eerste was de verbetering van de mobiliteit, want de overkapping maakte deel uit van een plan om de Louizaflessenhals en de ondergrondse verbinding tussen Brussel-Zuid en de Louizalaan opnieuw aan te leggen.

De tweede doelstelling was een nieuwe commerciële dynamiek voor het stadscentrum. De komst van grootschalige shoppingcentra laten immers het ergste vrezende voor de winkels in de Nieuwstraat en de bovenstad. We staan achter die projecten, maar we moeten tegelijkertijd in het stadscentrum blijven investeren. De drie betrokken gemeenten - Sint-Gillis, Brussel-Stad en Elsene - hebben trouwens hun interesse voor een overkapping laten blijken. Een dergelijke eensgezindheid is eerder uitzonderlijk in het Brussels Gewest.

De derde doelstelling was een aanzienlijke verbetering van de levenskwaliteit van de omwonenden. De bevolkingsdichtheid in de bovenstad zal trouwens sterk toenemen naarmate de lopende vastgoedprojecten afgerond worden.

Ten vierde zou de overkapping van de Kleine Ring tot aan het Troonplein de MIVB nieuwe perspectieven bieden, niet alleen voor de vertramming van lijn 71, maar ook voor de vlotte doorstroming van bussen van en naar de Luxemburgstraat.

In het interview zegt u dat het project om budgettaire redenen afgevoerd is, maar we weten toch dat het in publiek-private samenwerking zou kunnen worden uitgevoerd.

M. Benoît Cereixe.- Monsieur le ministre, j'ai toujours considéré que vous étiez un visionnaire de la ville. En politique, il y a les gestionnaires et les visionnaires. Je préfère la seconde catégorie à la première, car elle fait vraiment évoluer la ville.

Dans une interview, vous avez fait état d'un certain nombre de projets qui vous animent en matière de mobilité et de travaux publics. J'ai été surpris de ne point y voir figurer celui - initié sous la législature 2004-2009, à laquelle vous aviez participé - de la couverture de la Petite ceinture entre la place Louise, la Porte de Namur et la place du Trône, que je considère comme un superbe projet.

Ce changement de stratégie m'a surpris, car par le passé, vous aviez défendu ce projet, tout comme d'autres options plutôt audacieuses pour le développement de notre ville. Ce projet présentait un quadruple objectif.

Premièrement, améliorer la mobilité, car la couverture des trémies accompagnait le projet plus global de réaménagement du goulet Louise et de la desserte en souterrain du tronçon de la Petite ceinture situé entre la gare de Bruxelles-Midi et l'avenue Louise.

Deuxièmement, apporter une nouvelle dynamique commerciale au centre-ville. Je m'inquiète pour les commerces, du quartier de la rue Neuve comme du haut de la ville, à cause des futurs centres commerciaux Docks Bruxsel, qui est en construction, et Neo. Nous soutenons ces projets, mais il est indispensable de continuer à investir parallèlement dans le centre-ville. Les trois communes concernées - Saint-Gilles, la Ville de Bruxelles et Ixelles - avaient d'ailleurs manifesté de l'intérêt à l'égard du projet régional, ce qui est assez rare à Bruxelles.

Le troisième objectif que poursuivait ce projet consistait à améliorer considérablement la qualité de vie pour les riverains qui habitent dans ces quartiers. Force est de constater que partout où les tunnels et les trémies ont été recouverts ou placés en souterrain, la qualité de vie s'est largement améliorée, en raison de la diminution du bruit, de la pollution et du stress notamment.

Par ailleurs, on sait aujourd'hui - comme en témoignent les projets immobiliers actuels - que le haut de la ville va connaître une densification

Heeft de regering het project definitief afgevoerd? Worden alle bestudeerde deelprojecten, zoals dat van een ondergrondse verbinding tussen de Louizalaan en de Kleine Ring in de richting van Brussel-Zuid ook opgeborgen? Welke kosten werden al gemaakt voor de studies?

Iedereen is het erover eens dat de aantrekkelijkheid en de levenskwaliteit van het stadscentrum beter moeten. We hebben geen tijd te verliezen in het licht van wat er in de Rand op til is.

Wat bent u trouwens van plan met het tankstation aan de Waterloolaan?

importante de sa population.

Enfin, le quatrième objectif, la couverture de la Petite ceinture jusqu'à la place du Trône, devait permettre à la STIB d'envisager de nouvelles perspectives, non seulement dans son projet de tramification de la ligne 71 à la chaussée d'Ixelles, mais aussi dans la fluidification du trafic des bus en provenance ou en direction de la rue du Luxembourg.

Dans votre interview, vous avancez que des arguments de type budgétaire expliquent l'abandon du projet. Or, nous savons que ce dossier offre la possibilité de travailler dans le cadre d'un partenariat public-privé. Le secteur privé était d'ailleurs disposé à financer en tout ou en partie ce projet.

Dès lors, j'aimerais savoir si votre gouvernement a décidé de façon définitive de renoncer à jamais à l'élaboration de ce projet ? Cette proposition emporte-t-elle avec elle les autres projets déjà étudiés par le gouvernement, notamment celui de création d'une liaison souterraine entre l'avenue Louise et la Petite ceinture en direction de la gare de Bruxelles-Midi ? Je crois savoir qu'un prétunnel destiné aux trams existe déjà à cet endroit et pourrait être exploité sous certaines conditions.

J'aimerais également que l'on sache quels sont les frais qui ont déjà été engagés par l'administration, puisqu'une étude de faisabilité avait été initiée par vous-même et poursuivie par Mme Grouwels. Elle avait déterminé que, techniquement, cette couverture était possible. Qu'en est-il de cette étude ?

De manière générale, nous nous accorderons tous à dire qu'il nous faut absolument améliorer l'attractivité et la qualité de vie du centre-ville. Dans ce cadre, nous ne devons pas traîner, tant en termes de qualité de vie que de développement commercial, vu ce qui s'annonce en périphérie.

Pour ne citer qu'un exemple, Philippe Close a jadis proposé un projet de couverture de la rue Neuve, ensuite modifié. Pendant que nous discutons de tels projets, d'autres projets concurrentiels avancent dans d'autres quartiers plus périphériques de Bruxelles, ou même en dehors de la Région bruxelloise.

Bespreking

De voorzitter.- De heer Maingain heeft het woord.

De heer Fabian Maingain (*in het Frans*).- *De exploitatievergunning van het benzinstation zou al vernieuwd zijn. Klopt dat?*

Een liberale minister die vandaag bevoegd is voor Beliris droomde vroeger van een overkapping van de Kleine Ring. Misschien moet u daar eens aankloppen voor de financiering?

(Vrolijkheid)

Men zou al snel kunnen overgaan tot de heraanleg van de trottoirs en parkeerplaatsen, zodat de Waterloolaan weer aantrekkelijker oogt.

De voorzitter.- Mevrouw Maison heeft het woord.

Mevrouw Joëlle Maison (*in het Frans*).- *Bestaat er een plan B voor de voorlopige heraanleg van de wijk? Daarbij moet rekening worden gehouden met drie punten.*

- De trottoirs zijn er erg aan toe.

- Ze zijn bovendien bijzonder smal, terwijl er tussen de straat en het trottoir een dubbele parkeerstrook ligt. Kan het trottoir niet worden uitgebreid met de parkeerstrook onmiddellijk naast de stoep?

- Klopt het dat de concessie van het benzinstation met vijftien jaar werd verlengd?

Discussion

Enfin, plus ponctuellement, quel sort comptez-vous réserver à la station-service présente le long du boulevard de Waterloo ?

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

M. Fabian Maingain.- Selon certaines sources, le permis d'exploitation de la station-service aurait déjà été renouvelé. Disposez-vous d'informations en ce sens ?

En matière de coût, un ministre libéral qui exerce aujourd'hui la compétence sur Beliris rêvait jadis du recouvrement de la Petite ceinture. Peut-être des fonds peuvent-ils être cherchés auprès de lui !

(Rires)

Certains réaménagements pourraient déjà être envisagés au niveau des trottoirs et des places de stationnement, afin de redynamiser le boulevard de Waterloo et de lui redonner un lustre et une attractivité bien nécessaires.

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

Mme Joëlle Maison.- Je rejoins les interrogations de M. Cerexhe à propos de vos intentions futures et quant aux coûts de ces aménagements, qui ont d'abord été pressentis, avant qu'on y ait apparemment renoncé.

Si je ne conteste pas vos qualités de visionnaire, et je rejoins les autres intervenants sur ce point, je voudrais savoir si vous êtes aussi un bon gestionnaire. Un plan B a-t-il été envisagé pour le réaménagement provisoire de ce quartier ? Trois points sont importants à ce sujet :

- les trottoirs, principalement ceux du boulevard de Waterloo, sont dans un état indescriptible ;

- ces mêmes trottoirs sont, de plus, très étroits, alors qu'une première rangée de places de parking situé le long du trottoir se double d'une deuxième rangée à droite de la rue, entre la rue et le trottoir. À cela s'ajoute le parking souterrain. Ne serait-il dès lors pas possible de rationaliser les espaces de parking en supprimant la rangée de places qui jouxte le trottoir et d'élargir ce dernier ? Ce plan B

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *Iedereen is het erover eens dat de Brusselse handelswijken aan de Naamsepoort en Louiza niet langer aantrekkelijk zijn voor Brusselaars en toeristen.*

Ik ben overigens een voorstander van Neo en, uit stedenbouwkundige overwegingen, een tegenstander van Uplace. Over de relevantie van Docks Brussel kan men van mening verschillen, maar dat project is sowieso al van start gegaan.

Ik ben het ermee eens dat de Nieuwstraat, de Elsenseseesteenweg, de Gulden Vlieslaan en de Waterloolaan dringend opnieuw moeten worden aangelegd. Ik heb het dossier van de overkapping dan ook op tafel gelegd bij de regeringsonderhandelingen. De kostprijs bedraagt echter minstens 106 miljoen euro. Een publiek-private samenwerking is misschien een optie, maar het blijft een complex en duur project dat heel wat tegenstand zal opwekken en tien jaar zal duren. Intussen zal de openbare ruimte er belabberd bijliggen.

Vandaag wordt de openbare ruimte bijna uitsluitend gebruikt als parking, met smalle trottoirs en geen fietspaden.

In het eerste deel van de laan bevindt zich de tunnel, maar het andere deel met parkeerplaatsen is vrij lang. Brussel-Stad is overigens van plan om de capaciteit van de parking Poelaert op te trekken van 500 tot 1.000 plaatsen.

Bij de regeringsvorming werd besloten om de komende tien jaar niet over te gaan tot het overkappingsproject. Er werd echter niets definitief uitgesloten. Het is immers een van de zones die we opnieuw willen aanleggen.

De komende maanden worden er vergaderingen

serait une option intéressante pour rencontrer certaines des interrogations de M. Cerexhe à propos de l'amélioration de la qualité de vie des riverains et des commerçants ;

- la concession de la station-service a, semble-t-il, été reconduite pour une durée de quinze ans. Qu'en est-il exactement ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Vision et gestion sont complémentaires. Rêver fait bouger ! À l'époque de mon premier mandat au gouvernement bruxellois, nous avons déjà le souci de la qualité de vie dans les zones des Portes de Namur et Louise.

Comparées aux zones commerçantes d'autres villes européennes, elles ne peuvent plus être considérées comme attrayantes, ni pour les Bruxellois, ni pour les touristes. En effet, les clients des magasins de luxe sont non seulement bruxellois ou belges, mais aussi chinois, japonais ou brésiliens. Ils achètent massivement en Europe et l'espace public des Portes de Namur et Louise n'est pas digne de ce nom.

Je suis satisfait que tout le monde partage ce point de vue. Je précise par ailleurs que je suis aussi en faveur du complexe Neo et contre Uplace, qui n'est pas un bon projet sur le plan urbanistique. Quant au projet Docks Brussel, on peut discuter de sa pertinence, mais il est déjà entamé !

Il existe cependant une crainte pour la rue Neuve, la chaussée d'Ixelles, l'avenue de la Toison d'Or et le boulevard de Waterloo. C'est la raison pour laquelle, pendant la négociation gouvernementale, j'ai placé le dossier sur la table. Cet espace public doit urgemment être réaménagé.

J'ai pris connaissance des études. La couverture va coûter au minimum 106 millions d'euros. Un partenariat entre le public et le privé est envisagé, mais il n'en demeure pas moins que ce n'est pas un projet facile, qui entraînera d'ailleurs la construction de nombreux immeubles.

Il suscitera également beaucoup d'opposition. Tous ceux qui étaient autour de la table, tous partis confondus, ont donc eu peur de s'attaquer à ce dossier, techniquement très compliqué, financièrement très coûteux, et qui va durer dix

belegd met handelaars en buurtbewoners om de perimeter van de werkzaamheden vast te leggen, het project te omschrijven en een oproep tot ideeën te doen. De heraanleg moet nog tijdens deze legislatuur plaatsvinden.

De concessie voor het benzinstation werd inderdaad voor vijftien jaar verlengd. Het is nog niet duidelijk of die beslissing kan worden vernietigd. Ik ben het met u eens dat het benzinstation daar niet thuishoort.

De technische haalbaarheidsstudie voor de overkapping kostte 660.000 euro voor de periode 2009-2011. Een studie voor het voorontwerp van de bovengrondse wegen uit 2012 was goed voor 57.000 euro. Dat is geen verspild geld. We kunnen het dossier in de toekomst gerust opnieuw openen.

Gelet op de technische en financiële complexiteit, en omdat de openbare ruimte dringend moet worden heraangelegd, kunnen we niet nog eens vijf jaar wachten. De regering heeft daarom besloten om met de overkapping nog niet van start te gaan.

Een snelle heraanleg van de wijk is van essentieel belang: de winkelkwaliteit kan beter, de ruimte kan gezelliger en er kunnen terrassen worden aangelegd. Het moet een plek worden waar jongeren elkaar kunnen ontmoeten, elkaar versieren, of gewoon wat rondwandelen

(Opmerkingen van mevrouw Delforge)

Heel wat steden hebben dat soort plaatsen! Het moet een aangename buurt worden voor de Brusselaars en de toeristen!

ans. Dans l'intervalle, l'espace public sera pitoyable des deux côtés et n'attirera personne.

Mme Maison l'a dit : il y a là, aujourd'hui, un grand espace public qui n'est utilisé que pour stationner des voitures. Les trottoirs sont étroits et il n'y a pas de place pour les vélos. Tout est fait pour les voitures, d'où le sentiment de chaos organisé qui se dégage de l'endroit.

Une première partie de l'axe est interrompue par le tunnel, mais l'autre partie reste cependant assez longue, avec des parkings. La Ville de Bruxelles projette par ailleurs de doubler la capacité du parking Poelaert, en la faisant passer de 500 à 1.000 places. Cela ouvre des perspectives.

Lors de la formation du gouvernement, il a été décidé de ne pas continuer le projet de recouvrement durant les dix années à venir, sans rien exclure à plus long terme, car cette zone est l'un des cinq espaces publics que nous avons l'ambition de réaménager.

Dans les mois qui viennent, des réunions seront organisées avec des commerçants et des riverains pour déterminer le périmètre de réaménagement, mais aussi pour définir le projet et lancer ensuite un appel à idées. L'objectif est de réaliser le réaménagement sous cette législature. C'est un dossier prioritaire pour moi et pour le gouvernement.

J'ai effectivement entendu que la concession de la station-service avait été prolongée pour une période de quinze ans. Je dois examiner le dossier pour voir s'il est possible de casser cette décision, de l'annuler ou de la renégocier. Rien n'est encore décidé.

Selon vous, cette station-service n'a pas sa place à cet endroit, et je partage votre opinion.

Nous avons dépensé de l'argent pour étudier la faisabilité technique du recouvrement et c'est bien moi qui ai initié le projet à l'époque. L'étude a coûté 660.000 euros pour la période 2009-2011. En 2012, une étude concernant le prédimensionnement des voiries de surface a coûté 57.000 euros. Au total, une dépense de 717.000 euros a été consentie pour les études.

L'engagement d'1,5 million d'euros prévu en 2013

pour réaliser l'étude de l'avant-projet et la rédaction du dossier de demande de permis sera annulé. Cela n'a pas de sens de dépenser cette somme maintenant.

L'argent n'est pas gaspillé. À long terme, nous voulons reprendre le dossier. Nous sommes libres de le faire. En termes réalistes, d'un point de vue technique et financier, et au vu de la nécessité de réaménager d'urgence cet espace public, nous ne pouvons cependant attendre cinq ans supplémentaires. L'aménagement doit se faire maintenant, alors que le recouvrement est plutôt un projet à long terme. Au moment de la négociation gouvernementale, le gouvernement, à l'unanimité, a décidé de ne pas procéder au recouvrement. Il ne s'agit donc pas de ma décision. Je n'ai été que le messenger.

Je crois véritablement au réaménagement. Nous pouvons faire beaucoup en la matière. Il est important d'améliorer la qualité du shopping, mais aussi de développer l'espace public avec des terrasses et des lieux agréables. À terme, cette place doit s'adresser aux jeunes Bruxellois et Bruxelloises désireux de se retrouver pour draguer, ou simplement pour se promener !

(Remarques de Mme Delforge)

Ce type d'espace se trouve dans nombre de villes, mais ce n'est pas encore le cas chez nous ! Il doit s'agir d'un endroit pour les Bruxellois, pour les touristes, d'un endroit pour tous !

De voorzitter.- De heer Cerexhe heeft het woord.

De heer Benoît Cerexhe *(in het Frans)*.- *Het overkappingsproject, waartoe de aanzet zeven of acht jaar geleden werd gegeven, is vastgelopen. Ondertussen zien nieuwe winkelprojecten het licht, die de handelaars in het centrum rechtstreeks of onrechtstreeks schade toebrengen. Deze wijk moet dan ook voorrang krijgen.*

Het is onrustwekkend dat het benzinstation een nieuwe vergunning heeft gekregen voor een periode van vijftien jaar. Indien we bij de heraanleg, waarop we al veel toegevingen hebben gedaan, ook nog rekening moeten houden met het benzinstation, dan komt dat de aantrekkelijkheid van de ruimte niet ten goede!

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

M. Benoît Cerexhe.- Je remercie le ministre pour sa réponse très complète. Je le félicite également de considérer ce lieu comme l'un des cinq endroits devant faire l'objet d'un investissement prioritaire au cours de cette législature.

Le projet de couverture initié il y a sept ou huit ans se trouve toujours au point mort aujourd'hui ! Pendant ce temps, d'autres projets prennent forme, qui porteront automatiquement ou indirectement préjudice au commerce du centre-ville. C'est pourquoi je plaide pour que ce projet soit considéré comme prioritaire par notre gouvernement et fasse l'objet d'un investissement d'urgence. À défaut, le haut de la ville va considérablement souffrir.

We hopen dat het overkappingsproject niet definitief wordt opgeborgen. Ik ben er immers van overtuigd dat het mogelijk is om het samen met de privésector te financieren. Op een bepaald moment moet men gewoon risico nemen en kiezen voor verandering.

Il n'est pas rassurant de vous entendre dire que la station-service, qui n'a pas sa place à cet endroit, a obtenu un nouveau permis pour une période de quinze ans. Si ce réaménagement, qui ne sera déjà qu'un aménagement partiel par rapport à ce dont nous rêvions à l'époque, doit en plus tenir compte de la présence de cette station-service pendant quinze ans, cela ne va pas améliorer la convivialité de l'espace !

Nous espérons que le projet fondamental n'est pas définitivement abandonné. Nous restons persuadés de la possibilité de financer un très beau projet à cet endroit, avec l'aide du secteur privé. Nous avons par ailleurs toujours été conscients des réactions que cela allait immanquablement susciter. Dès que l'on tente de faire bouger un tant soit peu la ville, on déclenche des réactions. Vous avez été le premier à en subir les conséquences il y a quelques années, mais, à un moment donné, il faut oser prendre des risques et opter pour le changement.

Le projet que nous défendions était, en ce sens, révolutionnaire. Il est regrettable qu'il n'ait pas abouti. Toutefois, tant que ce dossier avancera de manière positive, vous pourrez compter sur notre soutien.

- Het incident is gesloten.

- L'incident est clos.

INTERPELLATIE VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

INTERPELLATION DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

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

betreffende "de daling van de frequenties op lijn 26 van de NMBS".

concernant "la diminution des fréquences sur la ligne 26 de la SNCB".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE,

INTERPELLATION JOINTE DE MME CÉLINE DELFORGE,

betreffende "de verslechtering van de bediening door lijn 26 in het nieuwe vervoerplan van de NMBS".

concernant "la dégradation de la desserte de la ligne 26 dans le nouveau plan de transport de la SNCB".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER,

INTERPELLATION JOINTE DE MME CIELTJE VAN ACHTER,

betreffende "lijn 26 en de invoering van het GEN".

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (*in het Frans*).- *Tijdens de week van vervoering in september heeft de NMBS een aantal beslissingen aangekondigd die de verplaatsingen tussen de Rand en Brussel niet ten goede zullen komen.*

Om de Noord-Zuidverbinding te ontlasten, zou een deel van het verkeer via de lijnen 26 en 28 kunnen worden omgeleid naar het westen en het oosten van Brussel, maar de NMBS lijkt daar geen oren naar te hebben.

Integendeel. Ze heeft beslist om een deel van de treinen op lijn 26, die Halle met Schaarbeek verbindt, niet langer via Merode te laten rijden, maar via het Luxemburgstation. Daardoor wordt de frequentie op een deel van het traject in Brussel gehalveerd, terwijl die nu al niet hoog is. Opnieuw zijn de Brusselaars de dupe.

Het is bijzonder ontgoochelend dat de NMBS totaal geen werk wil maken van betere verbindingen binnen de hoofdstad. Ze zou bijvoorbeeld het GEN al op bepaalde trajecten kunnen invoeren. Het halveren van de frequentie op bepaalde trajecten in Brussel vormt evenwel de genadeslag.

De MR-fractie zal bij de federale overheid pleiten voor het behoud van een voldoende ruim treinaanbod op lijn 26. Het is belangrijk dat de verschillende beleidsniveaus nauw samenwerken om het probleem van de mobiliteit binnen Brussel op te lossen, te meer daar wij dagelijks duizenden pendelaars ontvangen.

Verscheidene gemeenten hebben moties goedgekeurd waarin ze vragen om de frequentie op lijn 26 te behouden.

Heeft de NMBS haar beslissing genomen in overleg met het Brussels Gewest? Welke impact zal haar beslissing hebben op het reële gebruik van de lijn tussen Delta en Schaarbeek?

concernant "la ligne 26 et la mise en œuvre du RER".

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven.- Dans le courant du mois de septembre, au cours de la Semaine de la mobilité, la SNCB n'a pas hésité à envoyer un message fort, qui ne s'inscrit guère dans la recherche d'une amélioration des conditions de déplacements entre la périphérie et la Région de Bruxelles-Capitale.

Cette annonce concerne la ligne 26, qui assure une desserte à l'est de Bruxelles. Alors que des voix se sont élevées pour prôner un allègement de l'axe de la jonction Nord-Midi en mettant en avant le rôle important que pourraient remplir les lignes 26 et 28 de la SNCB, qui offrent une possibilité de détourner une partie des trafics vers l'ouest et l'est de Bruxelles, la SNCB semble rester sourde à toute amélioration des conditions de transport dans la Région de Bruxelles-Capitale.

La SNCB a effectivement confirmé sa décision d'adapter le trajet de la ligne 26 reliant Hal à la gare de Schaarbeek, via Mérode. Une partie des trains sera désormais déviée vers la gare de Bruxelles-Luxembourg. Cela revient à diminuer la fréquence des trains sur une partie de l'axe Hal-Schaerbeek de 50% en Région bruxelloise.

Non seulement, la fréquence des passages sur la ligne 26 n'est pas des plus élevées, mais avec une diminution de 50% de l'offre sur un axe bien déterminé, on ne peut que s'étonner de la politique menée par la SNCB, qui pénalise la Région de Bruxelles-Capitale. N'est-ce pas des hautes sphères de la SNCB qu'a été lancée, au début de l'année 2014, l'idée de créer une boucle autour de Bruxelles avec les lignes 26 et 28, moyennant certains aménagements d'infrastructures à prévoir à la hauteur de la commune d'Uccle ?

Il est sidérant de constater l'absence totale de volonté de la SNCB d'améliorer les conditions de déplacement dans la capitale, en assurant, dès que possible, la mise en service du RER sur les tronçons qui peuvent déjà être exploités comme tels. Le coup de grâce asséné à Bruxelles est la diminution de 50% de la fréquence sur certains

tronçons.

Le groupe MR à la Région bruxelloise ne peut que déplorer l'impact de cette adaptation qui nuira à de nombreux Bruxellois. À cet égard, notre groupe soutiendra le maintien d'une offre ferroviaire suffisante sur la ligne 26 auprès du gouvernement fédéral.

Cette demande rappelle l'importance d'une collaboration étroite entre les entités quant à cet enjeu crucial qui dépasse les frontières idéologiques. Les problématiques liées à la mobilité intrabrugeoise sont tellement importantes quand celles-ci portent sur l'accès quotidien à Bruxelles de milliers de navetteurs.

En outre, nous ne manquerons pas de rappeler la mobilisation de différentes communes dans ce dossier. Plusieurs motions ont été votées pour soutenir le maintien des fréquences sur la ligne 26.

La décision de la SNCB de réduire la fréquence de la ligne 26 de 50% a-t-elle été prise en concertation avec la Région bruxelloise ? Quel sera le taux d'utilisation réelle de l'axe Delta-gare de Schaerbeek à la suite de cette décision ?

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

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Het spoorwagennet in het Brussels Gewest is bijzonder dicht en vult het metronet aan.*

Vanaf december wordt het nieuwe NMBS-transportplan van kracht. De frequentie op bepaalde lijnen zal afnemen. Dat geldt in het bijzonder voor lijn 26.

Op dit moment staan twee treinen met een vrij goede frequentie in voor de directe verbinding tussen het noordoosten en het zuidoosten van het gewest. Die treinen bieden de snelste manier om het traject af te leggen. De lijn wordt dan ook druk gebruikt.

Vanaf december verzorgt nog slechts één trein per uur die directe verbinding. Er wordt een tweede verbinding ingezet, die er echter dubbel zo lang over doet en waarvan de frequentie lager ligt. De reizigers zullen daarom hun heil zoeken bij de

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

Mme Céline Delforge.- L'infrastructure ferroviaire qui parcourt notre Région est particulièrement dense et complète le réseau de métro de la capitale. Elle constitue à ce titre un outil de mobilité incontournable à Bruxelles, même s'il faut déplorer sa sous-exploitation par la SNCB. C'est d'ailleurs en partant de ce constat que j'ai développé, sous la précédente législature, le concept de réseau express bruxellois, dont l'objectif est de diminuer les coûts d'investissement en infrastructure.

Nous savons que, dès le mois de décembre, un nouveau plan de transport sera d'application à la SNCB. Or, il apparaît que certaines liaisons vont drastiquement se dégrader, au point que les cadences offertes ne répondront plus à aucun critère d'attractivité. C'est très clairement le cas de la ligne 26.

Actuellement, deux trains plutôt bien cadencés assurent chaque heure une liaison directe entre le

MIVB, die voor die verbinding echter geen goed alternatief aanbiedt.

Daarom is lijn 26 zo belangrijk. De MIVB kan toch niet alle reizigers van de NMBS vervoeren! Het spoorwegnet van de NMBS bezorgt de Brusselaars wel overlast, maar geen goede verbindingen.

Waarom zouden we een deel van onze belastingen blijven afstaan aan de federale overheid - en dus aan de NMBS - als slechts 1% van de verplaatsingen binnen Brussel met de trein wordt afgelegd? Het potentieel ligt veel hoger. Buiten de piekuren neemt de frequentie van de treinen bovendien drastisch af.

Het lijkt erop dat het Brussels Gewest stilaan zelf moet opdraaien voor de kosten van het vervoer van zijn inwoners en pendelaars. Enkel voor verplaatsingen via de Noord-Zuidverbinding lijkt de NMBS te willen instaan. Dat is onaanvaardbaar.

Als die situatie aanhoudt, moeten we ervoor zorgen dat de MIVB kan inspelen op de behoeften van de Brusselaars.

Het duurt soms langer om zich van de ene naar de andere Brusselse wijk te verplaatsen dan om een bestemming buiten het gewest te bereiken. Sommige Brusselaars beslissen om buiten het gewest te gaan wonen, omdat ze dan sneller naar het werk kunnen reizen.

Langs lijn 26 liggen heel wat tewerkstellingspolen en scholen. Er zijn dan ook bijzonder veel werknemers die er met de trein heen reizen en vervolgens nog een kleine afstand afleggen via het MIVB-netwerk.

Ofwel komen die reizigers het gewest morgen binnen via de Noord-Zuidverbinding en moeten ze vervolgens het verzadigde MIVB-netwerk gebruiken, waardoor de capaciteit tijdens de piekuren zal moeten stijgen, ofwel nemen ze de auto. In beide gevallen draait Brussel op voor de kosten.

Welke maatregelen heeft het gewest genomen om ervoor te zorgen dat het comfort van de Brusselse gebruiker van het openbaar vervoer niet afneemt en dat de Brusselaar niet verplicht wordt om nog vaker de auto te nemen?

nord-est et le sud-est de la Région. Ce n'est pas idéal, mais cela permet néanmoins de se déplacer plus rapidement qu'avec tout autre moyen de transport, véhicules de la STIB compris. Cette ligne est donc utilisée par de nombreux Bruxellois et navetteurs.

Malheureusement, dès décembre, il n'y aura plus qu'un seul train par heure pour assurer une liaison directe entre Evere/Schaerbeek et Boitsfort/Ixelles/Uccle. Une seconde liaison est assurée, moyennant une correspondance qui double le temps de parcours et aboutit à un cadencement désastreux : deux trains à 11 minutes d'écart, puis plus aucun pendant 49 minutes. Les usagers vont donc se rabattre sur la STIB, dont le réseau n'offre que des alternatives compliquées pour réaliser ces liaisons.

Pourquoi cette ligne est-elle fondamentale ? Parce la STIB n'a pas à prendre en charge tous les voyageurs de la SNCB. Nous accueillons des rails de train sur notre territoire, alors qu'ils apportent une certaine nuisance. Or, la société d'exploitation des chemins de fer belges n'estime pas utile de faire rouler des trains pour les personnes qui accueillent la nuisance.

Une nuisance devient acceptable si elle est accompagnée d'une contrepartie. Ici, cela devient un handicap : on diminue la contrepartie, qui était déjà particulièrement faible.

Je rappelle, à toutes fins utiles, que les Bruxellois payent leurs impôts à l'échelon fédéral et qu'il n'y a donc aucune raison pour qu'ils ne bénéficient pas d'un service satisfaisant. Pourquoi dédier encore une partie de nos impôts à la SNCB, alors que seulement 1% des déplacements intrabruuxellois se font en train et que le potentiel est infiniment plus élevé ? Les cadences de la SNCB chutent en outre drastiquement en dehors des heures de pointes.

En résumé, pour tous les Bruxellois qui travaillent à Bruxelles, se déplacer à Bruxelles avec la SNCB s'apparente à un sous-service, comme s'ils étaient des sous-citoyens. Notre territoire n'aurait qu'à accueillir des gens sur la jonction Nord-Midi et mettre à charge de la Région le déplacement de tous ses habitants, mais aussi de tous les navetteurs qui ne travaillent pas à proximité de la jonction Nord-Midi, et à accepter, si ces navetteurs ne se déplacent pas en transports en commun, les

Het gewest telt heel wat treinstations waar van vrijdagavond tot maandochtend geen enkele trein stopt. In het geval van lijn 26 wordt de situatie nog erger.

Moeten we dan echt wachten tot er een privé-investeerder opduikt die zijn voorwaarden oplegt, of wordt de MIVB operator op de Brusselse sporen, die momenteel onderbenut worden door de NMBS? Die vraag is niet zo vreemd, gelet op de prijs van de aanleg van nieuwe metrolijnen, van het onderhoud van infrastructuur en de verhuring van de sporen door Infrabel, dat zijn tarieven ooit zal moet aanpassen.

Hoe reageert u op het project van de federale regering?

nuisances liées au trafic automobile ! C'est cher payé !

Commencer à dégrader un service qui n'était déjà pas équitable, c'est de l'exagération ! Nous sommes en train d'assister à un transfert de charge du pouvoir fédéral vers le pouvoir régional bruxellois. C'est à la limite de l'odieux !

J'espère qu'au-delà des clivages entre la majorité et l'opposition dans ce parlement, nous sommes tous prêts à faire passer un message très clair : cette situation n'est pas acceptable et si cela continue, nous pouvons réagir en faisant en sorte que le réseau de la STIB réponde, non pas aux besoins des voyageurs que la SNCB n'a pas pris en charge, mais plutôt aux besoins des Bruxellois.

Nous pouvons démontrer qu'il faut plus de temps pour se déplacer entre certains quartiers bruxellois que pour rejoindre certaines entités en dehors de la Région. Cette concurrence entre habitats est devenue impossible ! Certains Bruxellois quittent notre Région parce qu'ils mettent moins de temps à rejoindre leur lieu de travail à partir d'une localité extérieure à la Région.

Or, on retrouve le long de la ligne 26 un grand nombre de pôles d'emplois et d'écoles : c'est le cas de la chaussée de la Hulpe, des quartiers des gares de Boondael, du Vivier d'Oie, d'Evere et de Schaerbeek. Le nombre de travailleurs qui se rendent en train jusqu'à ces destinations pour emprunter ensuite le réseau de la STIB et parcourir une petite distance est impressionnant.

Soit ces personnes rejoindront demain la Région via la jonction Nord-Midi pour emprunter ensuite le réseau déjà saturé de la STIB, ce qui entraînera une demande d'augmentation de la capacité en heures de pointes. Soit, ce qui n'a rien d'illogique, elles se rendront à leur lieu de travail en voiture. Qui payera la note, en termes de dégradation de la qualité de vie et de coûts externes ? C'est Bruxelles, une fois de plus !

Quelles démarches ont-elles été entreprises ou quelles mesures ont-elles été décidées par la Région afin que les usagers bruxellois des transports publics ne voient pas leur qualité de vie se dégrader et ne soient encore un peu plus contraints de recourir à la voiture individuelle, là où le transport public devrait être le moyen de

déplacement le plus adapté et le plus efficace ?

Rappelons que nous avons sur notre territoire un grand nombre de gares qui, du vendredi soir au lundi matin, ne voient s'arrêter aucun train. Comment peut-on accepter cela ? Dans le cas de cette ligne 26, la situation va encore s'aggraver.

Mon parti n'applaudit certainement pas la libéralisation du transport de passagers au niveau national en soi, mais elle va survenir. Va-t-on attendre qu'un opérateur privé se manifeste à ses conditions, ou peut-on imaginer que la STIB devienne opérateur sur les rails bruxellois que sous-exploite la SNCB ? Eu égard au prix de la construction de nouvelles lignes de métro, on peut se poser cette question, au regard de l'entretien des infrastructures et de la location des sillons par Infrabel, qui ne pourra pas éternellement maintenir ses tarifs.

Avez-vous préparé une réponse au projet du gouvernement fédéral ?

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

Mevrouw Cielkje Van Achter.- Volgens het regeerakkoord moet de uitbouw van het gewestelijke treinaanbod, waaronder lijn 26, worden bevorderd. Toch vernemen we dat het aantal treinen op die lijn zal afnemen.

In december wordt de nieuwe dienstregeling van het treinverkeer van kracht, waardoor het aanbod sterk zal verminderen. De Brusselaars en werknemers die de lijn gebruiken, zullen dus met een slechtere verbinding genoegen moeten nemen.

Hoe valt die beslissing te rijmen met het Brusselse regeerakkoord? Daarin staat immers dat alles in het werk wordt gesteld om de verkeersellende in de stad te doen dalen. We zijn nu al de filehoofdstad bij uitstek, en met zo'n beslissing wordt het alleen maar erger. Als er geen degelijke verbindingen en efficiënte aansluitingen zijn, ontmoedigen we de mensen immers om het openbaar vervoer te gebruiken. Op die manier blijft de auto heer en meester in het Brussels Gewest.

Welke initiatieven hebt u concreet genomen ten aanzien van de NMBS inzake haar beslissing om

M. le président.- La parole est à Mme Van Achter pour son interpellation jointe.

Mme Cielkje Van Achter (*en néerlandais*).- *L'accord de gouvernement prévoit de promouvoir le développement de l'offre de transport ferroviaire régionale, et notamment de la ligne 26. Le nombre de trains va pourtant diminuer sur cette ligne à partir du mois de décembre.*

Comment concilier cette décision avec l'accord de gouvernement bruxellois et avec sa volonté de tout mettre en œuvre afin de réduire la congestion automobile ?

Quelles initiatives concrètes avez-vous prises en réaction à la décision de la SNCB de réduire le nombre de trains sur la ligne 26 ?

La SNCB a-t-elle apporté des réponses concrètes ou proposé des solutions ?

Qu'en est-il de l'objectif de l'accord de gouvernement bruxellois de réorganiser l'offre actuelle dans la zone RER en intégrant les trains des heures de pointe et les trains locaux dans un seul plan de transport RER ?

het aantal treinen op lijn 26 te verminderen?

Vond er overleg plaats met de NMBS? Heeft ze concrete antwoorden gegeven of oplossingen aangereikt?

In het Brussels regeerakkoord staat dat het huidige aanbod in de GEN-zone vanaf december 2014 wordt gereorganiseerd. Zo moeten de lokale en piekurtreinen geïntegreerd worden in één enkel GEN-vervoersplan om het aanbod overzichtelijker te maken. Wat is de stand van zaken van die reorganisatie? Hoe ver staat de regering daarmee?

In het federale regeerakkoord staat eindelijk dat er sneller werk zal worden gemaakt van de ontplooiing van het GEN en dat het GEN wordt geïntegreerd in het transportplan van de NMBS. Hebt u daarover reeds contact opgenomen met de NMBS?

Samengevoegde bespreking

De voorzitter.- De heer Chahid heeft het woord.

De heer Ridouane Chahid (*in het Frans*).- *Ik ben het daar grotendeels mee eens, maar als de MIVB het spoorwegennet gebruikt, dan komt dat neer op de regionalisering van de NMBS en daar ben ik tegen.*

Moet dit punt niet op de agenda van een volgende overlegvergadering komen? Moet er niet met de NMBS gepraat worden over het gebruik van de GEN-stations en het als wonderoplossing voorgestelde ringspoor?

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

De heer Emmanuel De Bock (*in het Frans*).- *De voorbije twintig jaar zien we het aanbod van de NMBS in Brussel slinken, terwijl de maatschappij*

L'accord de gouvernement fédéral prévoit d'accélérer le déploiement du RER et d'intégrer celui-ci dans le plan de transport de la SNCB. Avez-vous déjà pris contact avec la SNCB à ce propos ?

Discussion conjointe

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

M. Ridouane Chahid.- Je rejoins mes collègues sur tous les points abordés, hormis la régionalisation du rail. L'utilisation par la STIB du réseau ferroviaire de la SNCB reviendrait en effet à procéder à la régionalisation de la SNCB, ce que je réprouve.

Ne serait-il pas pertinent d'inscrire ce point au calendrier d'une prochaine réunion de concertation ? Ne serait-il pas temps de rouvrir la discussion avec la SNCB sur l'utilisation des gares du réseau express régional (RER) et, surtout, la mise en place de la boucle, préconisée comme une solution miracle ?

Je suis contre le chaos, et donc contre l'utilisation par la STIB des infrastructures de la SNCB. Ce n'est pas une solution. Ne faudrait-il pas néanmoins préparer la SNCB à l'utilisation d'un réseau qui se bornerait dans un premier temps à desservir les Bruxellois ?

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

M. Emmanuel De Bock.- Cette interpellation part d'un constat largement partagé depuis plusieurs années. Ces vingt dernières années, on observe une

nochtans zwaar investeert in het GEN en de Brusselaars te maken krijgen met onteigeningen en overlast. Toch blijft de indruk dat de Brusselaar het kind van de rekening wordt en de trein ziet voorbijrijden zonder er in te kunnen stappen.

De Brusselaars hadden grote verwachtingen bij het GEN, maar het NMBS-beleid en de federale regering stimuleren de stadsvlucht door ervoor te zorgen dat wie buiten Brussel woont sneller naar en van het werk raakt. Dit roept vragen op als we de actieve bevolking in Brussel willen houden. De hoge vastgoedprijzen stimuleren Brusselaars om het gewest te verlaten en zich te vestigen in de omgeving van een toekomstig station met een goede verbinding.

Veel gemeenten hebben vergeefs hun moties bezorgd aan de NMBS. We moeten nu een tandje hoger schakelen en de NMBS dwingen inspanningen te leveren. Het NMBS-net loopt langs deze stations en het houdt dus geen steek om maar één trein per uur over lijn 26 te laten rijden. Hoe kunnen we trouwens het autogebruik ontraden in zulke omstandigheden?

Wie ver van het centrum woont, valt niets te verwijten als hij bij gebrek aan alternatief met de auto de stad inrijdt. De NMBS biedt immers hoe langer hoe minder alternatieven.

Moeten we de liberalisering van het spoor te baat nemen om de leemte die de NMBS achterlaat te vullen? Tijdens het weekend hoeven buurtbewoners al niet meer te rekenen op een trein.

Ik hoor ook graag uw mening over de geïntegreerde tarieven. Het is soms makkelijker om de trein in een station buiten de gewestgrenzen te nemen om met de trein naar Brussel te komen. Daar staat wel een toeslag tegenover, want wie het gewest verlaat, kan geen aanspraak maken op de geïntegreerde tarieven.

De hoofdstedelijke gemeenschap van Brussel moet een andere invulling krijgen. Waarom komt er geen tweede zone met geïntegreerde tarieven? Ook de MIVB rijdt op sommige plaatsen voorbij de gewestgrenzen.

diminution de l'offre de la SNCB à Bruxelles, alors que, paradoxalement, beaucoup d'investissements sont réalisés par la SNCB, notamment dans le cadre du réseau express régional (RER), et que beaucoup d'efforts ont été consentis par les Bruxellois en termes d'expropriation ou d'acceptation des nuisances.

Car, si de nombreux Bruxellois ont été expropriés pour agrandir le réseau actuel et permettre l'arrivée du RER à Bruxelles, au bout du compte, on a l'impression que le Bruxellois sera le dindon de la farce et devra se contenter de regarder les trains passer devant chez lui, sans pouvoir y monter.

Alors que les Bruxellois nourrissaient une attente forte vis-à-vis du RER, la politique de la SNCB et du gouvernement fédéral favorise l'exode urbain, en permettant aux travailleurs qui habitent en dehors de Bruxelles d'arriver plus rapidement dans la capitale et d'en repartir plus vite également. Or, si l'on veut maintenir une population active à Bruxelles, quels que soient ses revenus, cette politique pose question. C'est d'autant plus vrai que le prix de l'immobilier à Bruxelles incite les habitants à quitter la Région pour aller s'installer de plus en plus loin, à proximité des futures gares qui offrent une desserte rapide.

De nombreuses communes ont voté des motions à l'unanimité, ce qui prouve que le débat est largement partagé par tous les partis, pour adresser à la SNCB des demandes restées sans effet. Nous devons passer à la vitesse supérieure et forcer la SNCB à consentir cet effort pour créer une dynamique. Je rappelle que le réseau de la STIB est calqué sur ces gares. Or, ce fonctionnement n'a plus aucun sens s'il n'y a plus qu'un seul train par heure sur la ligne 26, par exemple. De plus, comment mener une politique encourageant l'abandon de la voiture dans ces conditions ?

On ne pourra pas reprocher aux habitants éloignés du centre d'utiliser leur voiture si on ne leur offre pas de solution alternative. Or, la SNCB le fait de moins en moins. Par exemple, les habitants du pourtour de Linkebeek ou de Forest effectuent le trajet vers la gare de Bruxelles-Midi en sept à huit minutes. Dans l'autre sens, vers Delta, la liaison est également assez rapide. S'il n'y a plus de trains, quel est l'intérêt de ces liaisons ?

Faut-il se baser sur la libéralisation du rail pour

occuper le vide que laisse la SNCB ? Le week-end, les habitants sont déjà soumis à cette cure d'amaigrissement financière, car il n'y a pas de transport ferroviaire de passagers, seulement des trains de marchandises.

Je voudrais aussi vous entendre concernant la tarification intégrée. Il est parfois plus facile de se rendre dans une gare à l'extérieur des limites régionales pour arriver en train à Bruxelles. Cependant, il faut alors payer un surcoût, car on sort de la Région et ne bénéficie pas de la tarification intégrée. C'est le cas lorsque vous prenez le train à la gare de Linkebeek. Mme Grouwels avait été interpellée par plusieurs députés à ce sujet, mais ce dossier n'a absolument pas avancé.

Il faudrait donner plus de sens à la Communauté métropolitaine de Bruxelles. Pourquoi ne pas créer une seconde couronne avec une tarification intégrée, reprenant un certain nombre de services ? La STIB elle-même sort à certains endroits des limites régionales.

Les interpellations qui viennent de vous être présentées abordent un enjeu majeur pour tous les Bruxellois, qui ne voient pas leur offre de mobilité augmenter.

De voorzitter. - De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Aan de integratie van de tarieven zullen we de komende maanden en jaren werken. Hopelijk komt ze er nog tijdens deze regeerperiode, maar dat hangt niet alleen van mij af.*

De Schuman-Josaphattunnel wordt in dienst genomen in september 2015, maar de NMBS heeft daar niet op gewacht om haar rittenschema aan te passen en lijn 26 naar de stations van Etterbeek en Brussel-Schuman te leiden. De tunnel zal enkel het verkeer verplaatsen, de bediening zal er niet door verbeteren.

Een reiziger die bijvoorbeeld van Sint-Job (Ukkel) naar Meiser (Schaarbeek) moet, beschikt nu over een rechtstreekse verbinding om het half uur. Tussen december 2014 en december 2015 zal dat nog maar één rechtstreekse verbinding zijn per uur. Daarna zal hij één verbinding per uur hebben via Delta en Merode, ofwel twee per uur via

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

M. Pascal Smet, ministre. - Je ne vais pas m'attarder sur l'intégration tarifaire. Nous allons y travailler dans les mois et les années qui viennent. Normalement - mais je ne suis pas le seul à décider -, elle pourrait être réalisée durant cette législature.

En ce qui concerne la ligne 26, les décisions sont tombées lors du changement de législature. Il est dramatique de constater comment sont prises les décisions d'exploitation à Bruxelles, d'autant que le tunnel Schuman-Josaphat va être mis en service en septembre 2015.

La SNCB a en effet décidé d'anticiper cette évolution dès décembre prochain, sans attendre que le tunnel soit opérationnel. En conséquence, la desserte de la ligne 26 sera réorientée vers les gares d'Etterbeek et de Bruxelles-Luxembourg, sans toutefois profiter des avantages apportés par le tunnel. De plus, la mise en service du tunnel

Schuman, maar die zal dan wel langer duren.

Vanaf december zullen er op het noordelijke deel van lijn 26 nog maar twee treinen per uur rijden, in plaats van de huidige drie. Twee treinen rijden door tot Halle, terwijl de derde zal eindigen in Brussel-Luxemburg.

De verbindingen naar Etterbeek en Brussel-Luxemburg zullen dan weer enigszins verbeteren. Vanuit Sint-Job zullen er vanaf december drie verbindingen per uur zijn, tegen twee nu.

Kortom, vanaf december 2015 en in het bijzonder in de periode tot december 2015 zullen de noord-zuidverbindingen van lijn 26 aan kwaliteit inboeten.

Deze beslissing kwam er zonder werkelijk overleg met het Brussels Gewest. Ik ben blij dat iedereen het eens is over die vaststelling.

Het verheugt me ook dat de twee belangrijkste partijen van de federale regering, de MR en de N-VA, ook van mening zijn dat het potentieel van lijn 26 benut moet worden.

Ik hoop dat ik een en ander binnenkort met minister Galant kan bespreken.

(verder in het Nederlands)

Het is inderdaad positief dat de versnelde invoering van het GEN in het federale regeerakkoord staat en dat de bestaande lijnen in het GEN zullen worden geïntegreerd. We hebben echter ook allemaal vernomen dat de federale regering de dotatie aan de NMBS op vijf jaar tijd met 20% wil doen dalen.

(verder in het Frans)

Twintig procent, dat is een enorme daling, waar de snelle start van het GEN moeilijk mee te verzoenen valt. Ik zou dit dus met de minister willen bespreken.

(verder in het Nederlands)

Onlangs heb ik de CEO's van de NMBS ontmoet, namelijk de heer Cornu en een groot deel van zijn directiecomité, evenals de heren Lallemand en Persoons.

n'apportera pas une amélioration, mais plutôt une diminution de la desserte ferroviaire, puisqu'elle n'ajoute rien et ne provoque qu'un glissement.

Pour illustrer mes propos, je prendrai le cas d'un usager partant de Saint-Job, à Uccle, pour rallier Meiser, à Schaerbeek. Aujourd'hui, il dispose de deux relations directes par heure, cadencées à la demi-heure. De décembre 2014 à décembre 2015, il ne disposera plus que d'une seule liaison directe par heure. Ensuite, il disposera soit d'une liaison directe par heure via Delta et Mérode, soit de deux liaisons par heure via Schuman, mais avec des temps de parcours supérieurs.

À partir de décembre prochain, les usagers du nord de la ligne 26 - Meiser, Evere, Bordet, Haren - ne disposeront quant à eux plus que deux trains par heure, au lieu des trois circulant actuellement. Deux trains continueront vers Hal, tandis que le troisième aura la gare de Bruxelles-Luxembourg pour terminus.

Les liaisons vers les gares d'Etterbeek et de Bruxelles-Luxembourg seront cependant légèrement améliorées. Pour l'usager partant de Saint-Job, trois liaisons par heure desserviront les gares d'Etterbeek et de Bruxelles-Luxembourg à partir de décembre 2014, contre deux actuellement.

La combinaison d'un plan de transport peu ambitieux, de la mise en service du tunnel Schuman-Josaphat en décembre 2015, du choix interne de la SNCB d'en anticiper les conséquences et du changement d'horaire de décembre 2014 aura pour conséquence une dégradation des liaisons nord-sud sur la ligne 26, particulièrement entre décembre 2014 et décembre 2015.

Bien entendu, cette décision a été prise sans réelle concertation avec la Région bruxelloise. Je suis très content d'entendre que tout le monde à Bruxelles, majorité et opposition, est d'accord sur le constat.

Je suis également heureux de constater que les deux partis les plus importants du gouvernement fédéral, le MR et la N-VA, affirment que nous devons absolument utiliser la potentialité de la ligne 26.

J'espère pouvoir en parler très prochainement avec Mme Galant, ministre de tutelle, dès qu'elle disposera d'un cabinet.

Ik heb hen onze bezorgdheid over de daling van de frequentie op lijn 26 meegedeeld en over het feit dat niet de lijnen 26 en 28 maar louter de Noord-Zuidverbinding en de ringwegen worden gebruikt om Brussel binnen te rijden.

Ik heb er ook op aangedrongen dat het Zuidstation eindelijk zou worden gerenoveerd en verbouwd en heb de aandacht gevestigd op het dossier van de ontsluiting en het gebruik van de Brusselse spoorwegring.

Het enthousiasme van mijn gesprekspartners was echter niet groot aangezien ze het nieuws over de federale besparingen pas hadden vernomen.

(verder in het Frans)

Ik plan een ontmoeting met de NMBS om te weten hoe het nu zit met het GEN. Komt er een GEN volgens Parijs model of zal het geïnspireerd zijn op de Duitse S-Bahn? We moeten weten wat het project precies inhoudt om te kunnen onderhandelen.

De gewesten hebben nu zitting in de raad van bestuur van de NMBS en van Infrabel, maar de exploitatie van het GEN is federaal en valt volledig onder de bevoegdheid van de NMBS.

De Brusselse afdelingen van de twee partijen die in de federale meerderheid zitten, zijn overtuigd van de nood aan een oplossing voor de Brusselse problemen.

(verder in het Nederlands)

Ik hoop dat jullie jullie standpunt met krachtige stem zullen verdedigen tegenover de federale regering, om ervoor te zorgen dat de zware besparingen die aan de NMBS worden opgelegd, geen impact hebben op de ontwikkeling van het GEN.

(verder in het Frans)

Ik betwijfel of het interessant is om de MIVB een treinnet in Brussel te laten exploiteren, wat mogelijk wordt in 2019. Als de MIVB treinen wil inzetten, dan zullen de torenhoge kosten daarvoor door de Brusselaars betaald moeten worden.

Om zinvol te kunnen zijn, zou het treinnet het

(poursuivant en néerlandais)

Il est positif que le gouvernement fédéral souhaite accélérer la mise en service du RER, tout en y intégrant les lignes actuelles. Mais il veut aussi raboter la dotation de la SNCB de 20% en cinq ans.

(poursuivant en français)

Une baisse de 20%, c'est énorme ! La mise en œuvre rapide du RER me paraît dès lors difficile à concilier avec cette diminution. Je voudrais donc rencontrer la ministre pour en discuter.

(poursuivant en néerlandais)

J'ai rencontré récemment le patron de la SNCB, M. Cornu, et une grande partie de son comité de direction, de même que MM. Lallemand et Persoons.

Je leur ai fait part de notre préoccupation relative à la réduction de la fréquence sur la ligne 26 et au fait que seules la jonction Nord-Midi et les voies circulaires sont utilisées pour entrer dans Bruxelles.

J'ai aussi insisté sur le fait que la gare de Bruxelles-Midi devrait être rénovée et attiré leur attention sur le dossier du développement et de l'usage des voies circulaires de Bruxelles.

Mes interlocuteurs, qui venaient de prendre connaissance des mesures d'économie fédérales, n'étaient pas très enthousiastes.

(poursuivant en français)

Je prévois de rencontrer à nouveau les responsables de la SNCB concernant le RER, afin de savoir en quoi consiste son projet actuel de déploiement autour de la capitale. La SNCB prévoit-elle en effet un réseau RER élaboré selon le modèle parisien ou selon le modèle allemand du S-Bahn ? Il convient de comprendre l'implication de ce projet, de l'analyser en profondeur et d'envisager une nouvelle concertation avec la SNCB sur cette base.

Les choses ont changé. Les Régions font dorénavant partie du conseil d'administration de la SNCB et d'Infrabel. L'exploitation du RER est néanmoins fédérale et relève uniquement de la

volledige hoofdstedelijke randgebied moeten bestrijken, net zoals de Duitse S-Bahn. We moeten dus voorzichtig zijn en de kwestie grondig bestuderen, vooraleer we de knoop doorhakken.

Kortom, we zijn het niet eens met de genomen beslissing. In dit dossier is het belangrijk dat meerderheid en oppositie samen met de federale regering gaan praten. Ik ga voor een constructieve benadering, want daar hebben de Brusselaars belang bij.

SNCB.

Les sections bruxelloises des deux partis porteurs de la majorité fédérale sont convaincues de la nécessité de trouver une solution aux problèmes bruxellois. J'espère qu'ils parleront d'une même voix au nom de leurs partis au niveau fédéral, afin de défendre une position cohérente. Ce n'est pas toujours évident !

(poursuivant en néerlandais)

J'espère que vous parlerez d'une voix forte au niveau fédéral pour éviter que les économies drastiques imposées à la SNCB n'aient pas d'impact sur le développement du RER.

(poursuivant en français)

Est-il souhaitable de demander à la STIB d'opérer des services ferroviaires à Bruxelles, sachant que ce ne pourra être possible qu'à partir de 2019 ? Je suis prêt à en débattre, mais je m'interroge, car si la STIB devient opérateur de services ferroviaires, ce sont les Bruxellois qui devront payer l'addition et les frais seront très élevés.

Je suis d'accord avec le fait qu'il faut se méfier de ce type de raisonnement. Si cette opération a un sens, elle ne doit pas se limiter au territoire de la Région bruxelloise, mais nous devons veiller à étendre nos visées à la région métropolitaine, à l'image du S-Bahn allemand. Cela constituerait une raison plus réaliste et convaincante d'entreprendre cette opération.

Je ne suis pas catégoriquement réfractaire à l'idée, mais j'encourage à faire preuve de beaucoup de vigilance et à étudier la question sous tous ses angles avant de nous prononcer, ce que nous n'avons pas encore fait.

Pour résumer, nous ne sommes pas d'accord avec la décision qui a été prise. Dans ce dossier, nous avons peut-être intérêt à ce que la majorité et l'opposition bruxelloises se réunissent pour interpeller le niveau fédéral.

Je compte agir de façon constructive dans ce dossier, car il en va de l'intérêt des Bruxellois. Mais comme le dit l'expression, il faut être deux pour danser le tango.

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (in het Frans).- *We weten dat het vervoerplan uit de vorige legislatuur dateert. Het verheugt ons dat u een samenwerking tussen meerderheid en oppositie voorstelt. Dat is de geest waarin we altijd al hebben willen werken. Het komt er nu op aan om snel contact op te nemen met de federale minister.*

We moeten ervoor zorgen dat de NMBS en Infrabel meer rekening houden met het gewest. Zo is het plan van die instellingen voor het Zuidstation in strijd met het richtschema van het gewest. De beslissingen van de NMBS en Infrabel hebben een aanzienlijke impact op de evolutie van de stad. Er is dus nood aan regelmatig overleg, zodat niet pas achteraf wordt vastgesteld dat de visies lijnrecht tegenover elkaar staan. De NMBS zou haar werkwijze volledig moeten herzien.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *We zijn het er allemaal enigszins over eens dat Brussel een correct treinaanbod verdient.*

U lijkt open te staan voor het idee om de MIVB het spoornet van Infrabel te laten gebruiken. Het lijkt mij beter om met één enkele openbare maatschappij te werken.

We moeten realistisch zijn. Hoewel het huidige vervoerplan door een socialistische minister is opgesteld, maakt de federale regering zich waarschijnlijk niet echt druk over het Brussels aanbod. Bovendien komt er op initiatief van de MR en de N-VA een nieuwe reeks besparingen aan, wat de taak van de NMBS niet vergemakkelijkt. We mogen dus geen mirakel van federale kant verwachten en moeten zelf initiatieven nemen. Meerderheid en oppositie moeten de handen in elkaar slaan om het treinaanbod binnen Brussel te verbeteren.

Op het vlak van de liberalisering van het spoornet

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven.- Nous savons que le plan de transport a été adopté sous l'ancienne législature. J'entends votre proposition de collaboration entre majorité et opposition. C'est dans cet esprit que nous avons toujours affirmé vouloir travailler. Il faudrait en effet prendre rapidement contact avec le cabinet de la ministre fédérale en charge du dossier.

Vos liens avec la SNCB et Infrabel devraient être éclaircis. Vous avez évoqué la question de la gare de Bruxelles-Midi, qui est un très bon exemple. Vous savez sans doute que le plan développé autour de cette gare par la SNCB et Infrabel est en contradiction avec le plan directeur de la Région.

Il serait bon que ces entités, dont les décisions ont un impact considérable sur l'évolution de la ville, se rencontrent plus régulièrement pour éviter les découvertes tardives de visions qui peuvent devenir totalement conflictuelles. Dans le cas de la SNCB, la méthodologie doit être revue en profondeur.

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

Mme Céline Delforge.- Nous nous accordons tous plus ou moins sur le fait que Bruxelles mérite une desserte correcte.

Quant à votre ouverture, réjouissante à première vue, à l'hypothèse que la STIB agisse comme opérateur sur les rails d'Infrabel, je n'y suis pas favorable car je privilégie l'intervention d'un seul opérateur public.

Ne nous voilons pas la face : si le plan de transport actuel, qui diminue la desserte, est le fait d'un gouvernement, ou du moins d'un ministre socialiste, il est probable qu'au niveau fédéral, on se moque un peu de la desserte bruxelloise ! De plus, de nouvelles économies - à l'initiative du MR et de la N-VA - se profilent, qui risquent de ne pas faciliter la tâche de la SNCB. Le miracle ne viendra donc pas du niveau fédéral. Les Bruxellois devront, par conséquent, se serrer les coudes.

Certes, rien n'arrivera avant 2019 en matière de libéralisation du rail. Le pire scénario envisageable

zal er niets gebeuren vóór 2019, maar wat als dat net wordt overgenomen door een andere privémaatschappij dan de NMBS? Zou de MIVB in aanmerking kunnen komen? Die vraag verdient een serieus debat en een diepgaande opportunitetsanalyse.

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter.- Op mijn tweede vraag over het nieuwe GEN-vervoerplan heb ik niet echt een antwoord gekregen.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- De versnelde invoering van het GEN-vervoerplan hangt niet van ons af. We kunnen dit alleen maar vragen aan de federale regering. Zij beslist. Het klopt dat de uittrekkende regering en met name mevrouw Onkelinx er uitdrukkelijk voor gezorgd heeft dat de mogelijkheid om het plan te versnellen is opgenomen in een aanpassing van het transportplan.

(verder in het Frans)

Ik vraag dan ook iedereen van meerderheid en oppositie om samen de federale overheid hierover aan te spreken.

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter.- Het is belangrijk om te weten welke gevolgen de besparingen bij de NMBS zullen hebben. Het is niet ondenkbeeldig dat de NMBS zal snoeien in lijnen die minder worden gebruikt om te kunnen inzetten op lijnen die meer worden gebruikt. Het zal een zaak voor de regering zijn om aan te tonen dat de Brusselse

est celui de la reprise par un opérateur privé autre que la SNCB. La STIB pourrait-elle alors se profiler comme opérateur, si ces rails étaient laissés inexploités ? La question mérite un véritable débat et une évaluation sérieuse des opportunités.

Entre majorité et opposition, une certaine solidarité s'impose pour promouvoir le mode de transport ferroviaire, qui le mérite, pour une Région qui le mérite tout autant.

La STIB est-elle un opérateur envisageable ? C'est un débat que je mènerais volontiers, car cette perspective pourrait inciter certaines personnes à changer leur fusil d'épaule au niveau de l'exploitation de la SNCB à Bruxelles.

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

Mme Cieltje Van Achter *(en néerlandais)*.- *Je n'ai pas reçu de réponse concernant le nouveau plan de transport du RER.*

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

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais)*.- *Le redéploiement accéléré du RER relève d'une décision fédérale. Il est vrai que le gouvernement sortant, et en particulier Mme Onkelinx, avait fait en sorte que l'éventualité d'une accélération du plan soit prévue dans une adaptation du plan de transport.*

(poursuivant en français)

Voilà pourquoi j'invite la majorité et l'opposition à interpeller ensemble le pouvoir fédéral pour trouver des solutions.

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

Mme Cieltje Van Achter *(en néerlandais)*.- *Il est important de savoir quelles conséquences auront les économies à la SNCB. Il n'est pas impensable qu'elle taille dans des lignes moins fréquentées. Le gouvernement devra démontrer que les lignes bruxelloises ont beaucoup de potentiel et qu'il existe une vraie demande. Nous devons essayer de*

lijnen een groot potentieel hebben en dat daar echt vraag naar is. We moeten trachten het maximum uit het NMBS-transportplan te halen voor Brussel.

De heer Pascal Smet, minister.- Ik ben zeker vragende partij om samen te werken. Binnenkort komt er een nieuwe vergadering met de NMBS. Daarop zullen we trachten meer uitleg te verkrijgen over de plannen van de NMBS en het Brussels standpunt kracht bijzetten. We zullen zeker een aantal dingen moeten bijsturen, dat is al duidelijk tijdens de eerste vergadering gebleken, maar we zullen proberen om dat op een niet-conflictueuze manier te doen, in het belang van de Brusselaars en de inwoners van het metropolitane gebied rond Brussel.

- *De incidenten zijn gesloten.*

retirer le maximum pour Bruxelles du plan de transport de la SNCB.

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Une réunion est prévue prochainement avec la SNCB. Nous essayerons d'avoir davantage d'informations sur ses projets et de défendre le point de vue de Bruxelles. Nous devons certainement adapter certains éléments, mais nous essayerons de le faire de manière non conflictuelle, dans l'intérêt des Bruxellois et des habitants de la zone métropolitaine entourant Bruxelles.*

- *Les incidents sont clos.*
