



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

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

Compte rendu intégral

Integraal verslag

**Séance plénière du
VENDREDI 29 JANVIER 2016**

(Séance du matin)

**Plenaire vergadering van
VRIJDAG 29 JANUARI 2016**

(Ochtendvergadering)

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 crriv@parlbruirisnet.be

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

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 crriv@bruparlirisnet.be

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

SOMMAIRE			INHOUD			
EXCUSÉS		8	VERONTSCHULDIGD		8	
COMMUNICATIONS PARLEMENT	FAITES	AU	8	MEDEDELINGEN AAN PARLEMENT	HET	8
COUR CONSTITUTIONNELLE		8	GRONDWETTELIJK HOF		8	
PROJETS D'ORDONNANCE		9	ONTWERPEN VAN ORDONNANTIE		9	
Dépôt			Indiening			
PROPOSITION D'ORDONNANCE		9	VOORSTEL VAN ORDONNANTIE		9	
Renvoi en commission			Verzending naar een commissie			
QUESTIONS ÉCRITES AUXQUELLES IL N'A PAS ÉTÉ RÉPONDU		10	SCHRIFTELijke VRAGEN WAAROP NOG NIET WERD GEANTWOORD		10	
PROPOSITIONS D'ORDONNANCE ET PROPOSITIONS DE RÉSOLUTION		10	VOORSTELLEN VAN ORDONNANTIE EN VOORSTELLEN VAN RESOLUTIE		10	
Prises en considération			Inoverwegingen			
ORDRE DES TRAVAUX		12	REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN		12	
INTERPELLATIONS		24	INTERPELLATIES		24	
Interpellation de M. Paul Delva		24	Interpellatie van de heer Paul Delva		24	
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "l'inspection des tunnels routiers bruxellois".			tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de inspectie van de Brusselse autotunnels".			

Interpellation jointe de M. Gaëtan Van Goidsenhoven, concernant "la fermeture du tunnel Stéphanie".	24	Toegevoegde interpellatie van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven, betreffende "de sluiting van de Stefaniatunnel".	24
Interpellation jointe de M. Hervé Doyen, concernant "les tunnels de la Région bruxelloise".	24	Toegevoegde interpellatie van de heer Hervé Doyen, betreffende "de tunnels van het Brussels Gewest".	24
Interpellation jointe de M. Bruno De Lille, concernant "la rénovation des tunnels bruxellois".	24	Toegevoegde interpellatie van de heer Bruno De Lille, betreffende "de renovatie van de Brusselse tunnels".	24
Interpellation jointe de M. Marc Loewenstein, concernant "la rénovation des tunnels bruxellois".	25	Toegevoegde interpellatie van de heer Marc Loewenstein, betreffende "de renovatie van de Brusselse tunnels".	25
Discussion conjointe – Orateurs : M. Boris Dilliès (MR) M. Vincent De Wolf (MR) Mme Caroline Désir (PS) Mme Cieltje Van Achter (N-VA) Mme Carla Dejonghe (Open Vld) Mme Céline Delforge (Ecolo) M. Jef Van Damme (sp.a) Mme Brigitte Grouwels (CD&V) M. Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang) M. Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!)	47	Samengevoegde besprekking – Sprekers: De heer Boris Dilliès (MR) De heer Vincent De Wolf (MR) Mevrouw Caroline Désir (PS) Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA) Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld) Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) De heer Jef Van Damme (sp.a) Mevrouw Brigitte Grouwels (CD&V) De heer Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang) De heer Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!)	47
M. Pascal Smet, ministre M. Paul Delva (CD&V) M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) M. Hervé Doyen (cdH) M. Bruno De Lille (Groen) M. Marc Loewenstein (DéFI)		De heer Pascal Smet, minister De heer Paul Delva (CD&V) De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) De heer Hervé Doyen (cdH) De heer Bruno De Lille (Groen) De heer Marc Loewenstein (DéFI)	
QUESTIONS ORALES	98	MONDELINGE VRAGEN	98

Question orale de M. Michaël Verbauwheide

à M. Rudi Vervoort, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, du Développement territorial, de la Politique de la ville, des Monuments et Sites, des Affaires étudiantes, du Tourisme, de la Fonction publique, de la Recherche scientifique et de la Propreté publique,

concernant "les différentes attaques du groupuscule Nation".

Question orale de M. Michaël Verbauwheide

à M. Rudi Vervoort, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, du Développement territorial, de la Politique de la ville, des Monuments et Sites, des Affaires étudiantes, du Tourisme, de la Fonction publique, de la Recherche scientifique et de la Propreté publique,

concernant "les infractions commises par la Régie des Bâtiments sur le site du Keelbeek".

Question orale de M. Michaël Verbauwheide

à M. Rudi Vervoort, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, du Développement territorial, de la Politique de la ville, des Monuments et Sites, des Affaires étudiantes, du Tourisme, de la Fonction publique, de la Recherche scientifique et de la Propreté publique,

concernant "les missions de consultance externe".

Question orale de Mme Catherine Moureaux**Mondelinge vraag van de heer Michaël Verbauwheide**

aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Territoriale Ontwikkeling, Stedelijk Beleid, Monumenten en Landschappen, Studentenaangelegenheden, Toerisme, Openbaar Ambt, Wetenschappelijk Onderzoek en Openbare Netheid,

betreffende "de verschillende aanvallen van de groep Nation".

Mondelinge vraag van de heer Michaël Verbauwheide

aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Territoriale Ontwikkeling, Stedelijk Beleid, Monumenten en Landschappen, Studentenaangelegenheden, Toerisme, Openbaar Ambt, Wetenschappelijk Onderzoek en Openbare Netheid,

betreffende "de overtredingen begaan door de Regie der Gebouwen op de Keelbeeksuite".

Mondelinge vraag van de heer Michaël Verbauwheide

aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Territoriale Ontwikkeling, Stedelijk Beleid, Monumenten en Landschappen, Studentenaangelegenheden, Toerisme, Openbaar Ambt, Wetenschappelijk Onderzoek en Openbare Netheid,

betreffende "de oplopende kosten voor opdrachten voor consultancy".

Mondelinge vraag van mevrouw Catherine Moureaux

à M. Didier Gosuin, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Emploi, de l'Économie et de la Lutte contre l'incendie et l'Aide médicale urgente,

concernant "le travail du guichet anti-discrimination d'Actiris".

Question orale de M. Marc Loewenstein

à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,

concernant "le financement d'un agent régional dans le cadre du COBRACE".

Question orale de M. Michaël Verbauwhede

à Mme Céline Fremault, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée du Logement, de la Qualité de vie, de l'Environnement et de l'Énergie,

concernant "les infractions commises par la Régie des Bâtiments sur le site du Keelbeek".

Question orale de M. Michaël Verbauwhede

à Mme Céline Fremault, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée du Logement, de la Qualité de vie, de l'Environnement et de l'Énergie,

concernant "la plainte éventuelle contre VW".

Question orale de M. Marc Loewenstein

à Mme Céline Fremault, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée du Logement, de la Qualité

aan de heer Didier Gosuin, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Tewerkstelling, Economie en Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp,

betreffende "de activiteiten van het antidiscriminatiekantoor van Actiris".

Mondelinge vraag van de heer Marc Loewenstein

aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,

betreffende "de financiering van een gewestelijk agent in het kader van de BWLKE".

Mondelinge vraag van de heer Michaël Verbauwhede

aan mevrouw Céline Fremault, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Huisvesting, Levenskwaliteit, Leefmilieu en Energie,

betreffende "de overtredingen begaan door de Régie der Gebouwen op de Keelbeeksite".

Mondelinge vraag van de heer Michaël Verbauwhede

aan mevrouw Céline Fremault, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Huisvesting, Levenskwaliteit, Leefmilieu en Energie,

betreffende "de eventuele klacht tegen VW".

Mondelinge vraag van de heer Marc Loewenstein

aan mevrouw Céline Fremault, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Huisvesting, Levenskwaliteit, Leefmilieu

de vie, de l'Environnement et de l'Énergie,
concernant "le financement d'un agent régional dans le cadre du COBRACE".

Question orale de Mme Annemie Maes

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 accidents au carrefour avenue de Jette-avenue des Gloires nationales".

Question orale de M. Michaël Verbauwheide

à Mme Cécile Jodogne, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée du Commerce extérieur et de la Lutte contre l'incendie et l'Aide médicale urgente,

concernant "European Business Summit BusinessEurope".

en Energie,
betreffende "de financiering van een gewestelijk agent in het kader van de BWLKE".

Mondelinge vraag van mevrouw Annemie Maes

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 ongevallen op het kruispunt van de Jetselaan en de Landsroemlaan".

Mondelinge vraag van de heer Michaël Verbauwheide

aan mevrouw Cécile Jodogne, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Buitenlandse Handel en Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp,

betreffende "European Business Summit BusinessEurope".

**PRÉSIDENCE : M. CHARLES PICQUÉ, PRÉSIDENT.
VOORZITTERSCHAP: DE HEER CHARLES PICQUÉ, VOORZITTER.**

- *La séance est ouverte à 9h48.*

M. le président. - Je déclare ouverte la séance plénière du Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale du vendredi 29 janvier 2016.

EXCUSÉS

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

- Mme Corinne De Permentier ;
- Mme Barbara d'Ursel-de Lobkowicz ;
- Mme Jacqueline Rousseaux ;
- Mme Isabelle Emmery, en mission à l'étranger pour le Parlement de la Fédération Wallonie-Bruxelles ;
- M. Christos Doulkeridis, en mission à l'étranger pour le Parlement de la Fédération Wallonie-Bruxelles ;
- M. Amet Gjanaj ;
- M. Alain Maron ;
- Mme Joëlle Maison.

COMMUNICATIONS FAITES AU PARLEMENT

COUR CONSTITUTIONNELLE

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

- *De vergadering wordt geopend om 9.48 uur.*

De voorzitter. - Ik verklaar de plenaire vergadering van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement van vrijdag 29 januari 2016 geopend.

VERONTSCHULDIGD

De voorzitter. - Verontschuldigen zich voor hun afwezigheid:

- mevrouw Corinne De Permentier;
- mevrouw Barbara d'Ursel-de Lobkowicz;
- mevrouw Jacqueline Rousseaux;
- mevrouw Isabelle Emmery, op buitenlandse missie voor het parlement van de Federatie Wallonië-Brussel;
- de heer Christos Doulkeridis, op buitenlandse missie voor het parlement van de Federatie Wallonië-Brussel;
- de heer Amet Gjanaj;
- de heer Alain Maron;
- mevrouw Joëlle Maison.

MEDEDELINGEN AAN HET PARLEMENT

GRONDWETTELIJK HOF

De voorzitter. - Verscheidene mededelingen werden door het Grondwettelijk Hof aan het Parlement gedaan.

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

PROJETS D'ORDONNANCE

Dépôt

M. le président.- En date du 8 janvier 2016, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a déposé le projet d'ordonnance modifiant l'ordonnance du 14 mai 1998 organisant la tutelle administrative sur les communes de la Région de Bruxelles-Capitale, ainsi que l'article 112 de la Nouvelle loi communale (n° A-287/1 - 2015/2016).

- Renvoi à la Commission des affaires intérieures.

M. le président.- En date du 8 janvier 2016, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a déposé le projet d'ordonnance relative à la reprise des activités des comités d'acquisition d'immeubles par la Région de Bruxelles-Capitale (n° A-288/1 - 2015/2016).

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

PROPOSITION D'ORDONNANCE

Renvoi en commission

M. le président.- La proposition d'ordonnance de Mmes Zoé Genot et Barbara Trachte visant à supprimer la possibilité de recourir au vote automatisé lors des élections communales (n° A-84/1 – 2014/2015), initialement renvoyée en Commission des affaires intérieures lors de la séance plénière du 27 mars 2015, est renvoyée en Commission des finances et des affaires générales.

Pas d'observation ?

Il en sera ainsi.

Zij zullen in de bijlagen van het integraal verslag van deze vergadering worden opgenomen.

ONTWERPEN VAN ORDONNANTIE

Indiening

De voorzitter.- Op datum van 8 januari 2016 heeft de Brusselse Hoofdstedelijke Regering het ontwerp van ordonnantie tot wijziging van de ordonnantie van 14 mei 1998 houdende regeling van het administratief toezicht op de gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, alsook van artikel 112 van de nieuwe Gemeentewet (nr. A-287/1 - 2015/2016), ingediend.

- Verzonden naar de commissie voor de Binnenlandse zaken

De voorzitter.- Op datum van 8 januari 2016 heeft de Brusselse Hoofdstedelijke Regering het ontwerp van ordonnantie betreffende de overname van de activiteiten van de comités tot aankoop van onroerende goederen door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (nr. A-288/1 - 2015/2016), ingediend.

- Verzonden naar de commissie voor de Financiën en de Algemene Zaken.

VOORSTEL VAN ORDONNANTIE

Verzending naar een commissie

De voorzitter.- Het voorstel van ordonnantie van mevrouw Zoé Genot en mevrouw Barbara Trachte tot afschaffing van de mogelijkheid om elektronisch te stemmen bij de gemeenteraadsverkiezingen (nr. A-84/1 – 2014/2015), dat oorspronkelijk verzonden werd naar de commissie voor de Binnenlandse Zaken tijdens de plenaire vergadering van 27 maart 2015, wordt verzonden naar de commissie voor de Financiën en de Algemene Zaken.

Geen bezwaar?

Aldus wordt besloten.

QUESTIONS ÉCRITES AUXQUELLES IL N'A PAS ÉTÉ RÉPONDU

M. le président.- Je rappelle aux membres du gouvernement que l'article 106.2 de notre règlement stipule que les réponses aux questions écrites doivent parvenir au parlement dans un délai de 20 jours ouvrables, à dater de leur réception par le ministre ou le secrétaire d'État concerné.

Je vous communique ci-après le nombre de questions écrites auxquelles chaque ministre ou secrétaire d'État n'a pas répondu dans le délai réglementaire :

- M. Rudi Vervoort : 30 ;
- M. Didier Gosuin : 14 ;
- M. Pascal Smet : 6 ;
- Mme Céline Fremault : 12 ;
- Mme Fadila Laanan : 1 ;
- Mme Bianca Debaets : 3 ;
- Mme Cécile Jodogne : 1.

PROPOSITIONS D'ORDONNANCE ET PROPOSITIONS DE RÉSOLUTION

Prises en considération

M. le président.- L'ordre du jour appelle la prise en considération de la proposition de résolution de M. Alain Destexhe, Mmes Dominique Dufourny, Anne-Charlotte d'Ursel et M. Boris Dilliès visant à améliorer la qualité de vie à Bruxelles en prolongeant l'actuel piétonnier qui se situe au-dessus de la gare de Bruxelles-Luxembourg jusque Bruxelles-Schuman (n° A-210/1 – 2014/2015).

Pas d'observation ?

- Renvoi à la Commission de l'infrastructure.

M. le président.- L'ordre du jour appelle la prise en considération de la proposition d'ordonnance de MM. Olivier de Clippele et Vincent De Wolf visant

SCHRIFTELIJKE VRAGEN WAAROP NOG NIET WERD GEANTWOORD

De voorzitter.- Ik herinner de leden van de regering eraan dat artikel 106.2 van ons reglement bepaalt dat de antwoorden op de schriftelijke vragen binnen 20 werkdagen, te rekenen vanaf de ontvangstdatum van de vraag door de betrokken minister of staatssecretaris, bij het parlement moeten toekomen.

Ik deel u hierna het aantal schriftelijke vragen per minister of staatssecretaris mee die nog geen antwoord verkregen binnen de door het reglement bepaalde termijn:

- de heer Rudi Vervoort: 30;
- de heer Didier Gosuin: 14;
- de heer Pascal Smet: 6;
- mevrouw Céline Fremault: 12;
- mevrouw Fadila Laanan: 1;
- mevrouw Bianca Debaets: 3;
- mevrouw Cécile Jodogne: 1.

VOORSTELLEN VAN ORDONNANTIE EN VOORSTELLEN VAN RESOLUTIE

Inoverwegningnemingen

De voorzitter.- Aan de orde is de inoverwegning-neming van het voorstel van resolutie van de heer Alain Destexhe, mevrouw Dominique Dufourny, mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel en de heer Boris Dilliès ter verbetering van de levenskwaliteit in Brussel door de huidige voetgangerszone boven het Luxemburgstation te verlengen tot aan het Schumanstation (nr. A-210/1 – 2014/2015).

Geen bezwaar?

- Verzonden naar de commissie voor de Infrastructuur.

De voorzitter.- Aan de orde is de inoverweging-neming van het voorstel van ordonnantie van de heren Olivier de Clippele en Vincent De Wolf

à exonérer du droit d'enregistrement proportionnel la convention de vente d'immeuble résolue amiablement avant tout transfert de propriété (n° A-241/1 – 2015/2016).

Pas d'observation ?

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

M. le président.- L'ordre du jour appelle la prise en considération de la proposition d'ordonnance de MM. Olivier de Clippele et Alain Destexhe visant à régler les conflits d'intérêts entre les mandataires élus et la gestion des administrations, des associations et entreprises publiques (n° A-242/1 – 2015/2016).

Pas d'observation ?

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

M. le président.- L'ordre du jour appelle la prise en considération de la proposition d'ordonnance de Mme Mathilde El Bakri, M. Michaël Verbauwheide, Mme Claire Geraets et M. Youssef Handichi instaurant un encadrement des loyers sur le marché privé (n° A-247/1 – 2015/2016).

Pas d'observation ?

- Renvoi à la Commission du logement.

M. le président.- L'ordre du jour appelle la prise en considération de la proposition de résolution de Mmes Mathilde El Bakri, Claire Geraets, MM. Michaël Verbauwheide et Youssef Handichi relative à la politique climatique de la Région de Bruxelles-Capitale dans la perspective de la Conférence des Nations unies sur les changements climatiques à Paris (COP 21) (n° A-258/1 – 2015/2016).

Pas d'observation ?

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

houdende vrijstelling van het evenredige registratierecht voor verkoopovereenkomsten betreffende onroerende goederen die vóór de eigendomsoverdracht in der minne worden ontbonden (nr. A-241/1 – 2015/2016).

Geen bezwaar?

- Verzonden naar de commissie voor de Financiën en de Algemene Zaken.

De voorzitter.- Aan de orde is de inoverwegening-neming van het voorstel van ordonnantie van de heren Olivier de Clippele en Alain Destexhe tot regeling van belangenconflicten tussen de verkozen mandatarissen en het beheer van besturen, verenigingen en overheidsbedrijven (nr. A-242/1 – 2015/2016).

Geen bezwaar?

- Verzonden naar de commissie voor de Financiën en de Algemene Zaken.

De voorzitter.- Aan de orde is de inoverwegening-neming van het voorstel van ordonnantie van mevrouw Mathilde El Bakri, de heer Michaël Verbauwheide, mevrouw Claire Geraets en de heer Youssef Handichi tot invoering van een regeling van de huurprijzen op de privémarkt (nr. A-247/1 – 2015/2016).

Geen bezwaar?

- Verzonden naar de commissie voor de Huisvesting.

De voorzitter.- Aan de orde is de inoverwegening-neming van het voorstel van resolutie van mevrouw Mathilde El Bakri, mevrouw Claire Geraets, de heren Michaël Verbauwheide en Youssef Handichi betreffende het klimaatbeleid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in het vooruitzicht van de VN-conferentie over de klimaatveranderingen te Parijs (COP 21) (nr. A-258/1 – 2015/2016).

Geen bezwaar?

- Verzonden naar de commissie voor het Leefmilieu en de Energie.

ORDRE DES TRAVAUX

M. le président.– Nous avons, à l'ordre du jour, une série d'interpellations concernant la situation des tunnels. Il s'agit d'interpellations déposées avant l'annonce de la fermeture du tunnel Stéphanie. Depuis lors, le dossier s'est quelque peu étoffé et un certain nombre de propositions, dont je parlerai tout à l'heure, ont été déposées. Après concertations et afin que le débat se déroule en toute sérénité, nous vous proposons de modifier l'ordre des travaux et de commencer par les interpellations.

(Assentiment)

La parole est à M. De Wolf.

M. Vincent De Wolf (MR).– Sous la signature de M. Dilliès, M. Van Goidsenhoven et moi-même, le groupe MR a demandé la réunion d'une commission d'enquête. Nous l'avions déjà fait d'initiative au moment où la fermeture du tunnel avait été annoncée pour une durée d'un an, voire un an et demi. Cela concernait alors un seul tunnel. Hier après-midi, nous avons appris qu'une étude avait été commanditée par le ministre Smet en 2007, déposée en 2013 et qu'une réunion intercabinets avait eu lieu à ce sujet. Il va donc de soi, pour notre groupe, qu'il est impératif de faire la lumière sur ce sujet. Au-delà du débat de fond, des questions se posent : qui a reçu ce document, qui en a fait quoi, qui était en réunion, comment est-il possible que le gouvernement n'ait pas été saisi, pourquoi les budgets n'ont-ils pas été modifiés, pourquoi les enquêtes n'ont-elles pas été menées ? Toutes ces questions nécessitent une commission d'enquête.

Je n'ignore pas que la mise en place d'une telle commission implique techniquement un certain délai, mais nous souhaitons que les choses commencent et avancent vite. Nous sommes en nombre, nous pouvons donc envisager de faire un incident de procédure. C'est un procédé que nous avons déjà utilisé plusieurs fois et qui permettrait, en urgence, d'accéder à notre demande.

L'objectif est d'être pragmatique et d'avancer pour que les Bruxellois obtiennent des réponses. Dans ce cadre, une commission spéciale pourrait nous satisfaire dans un premier temps pour autant qu'elle soit constituée entre nous et en bonne intelligence,

REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN

De voorzitter.– Op de agenda staat vandaag een aantal interpellaties over de situatie van de tunnels, die nog voor de sluiting van de Stefaniatunnel werden ingediend. Sindsdien is het dossier wat uitgebreid en werd een aantal voorstellen ingediend. Na overleg en met het oog op een sereen debat stel ik voor de regeling van de werkzaamheden te wijzigen en te beginnen met de interpellaties.

(Instemming)

De heer De Wolf heeft het woord.

De heer Vincent De Wolf (MR) (in het Frans).– *De MR eiste op het ogenblik dat de sluiting van de tunnel werd aangekondigd reeds de bijeenroeping van een onderzoekscommissie voor die ene tunnel. Gisteren vernamen we dat minister Smet in 2007 een studie financierde die in 2013 werd ingediend en waar een interkabinettenvergadering aan werd gewijd. Dat roept vragen op. Wie heeft de resultaten die studie ontvangen? Wat is ermee gebeurd? Wie nam aan de vergadering deel? Waarom werd de studie niet aan de regering voorgelegd? Waarom werden de budgetten niet aangepast? Waarom kwam er geen verder onderzoek?*

Dat vraagt om een onderzoekscommissie. Om een en ander te versnellen, kunnen we een incidentele procedure overwegen. Er zijn voldoende aanwezigen en op die manier kunnen we sneller aan de vraag om een onderzoekscommissie tegemoetkomen.

Een bijzondere commissie kan de Brusselaars sneller een antwoord bieden op hun vragen over de tunnels. Voorwaarde is wel dat wij die commissie in een goede onderlinge verstandhouding vormen, dat het om een open en gemengde commissie gaat en dat ze snel alle personen die we willen ondervragen, kan horen.

Daarom moet u de procedure starten waarmee we in de loop van de komende weken van een bijzondere commissie naar een onderzoekscommissie kunnen overschakelen. De MR hoort graag uw mening daarover.

qu'elle soit ouverte, qu'elle soit mixte et qu'elle puisse rapidement entendre toutes les personnes que nous souhaitons interroger.

Pour autant, il faudrait que vous vous engagiez à entamer la procédure permettant de créer la commission d'enquête dans les semaines à venir et de passer donc de la commission spéciale à la commission d'enquête.

Dans ces conditions, nous pourrions arriver à un consensus et mon groupe souhaiterait entendre ce que vous pourrez proposer à cet égard.

M. le président.- J'ai été saisi de différentes demandes :

- la création d'une commission mixte regroupant la Commission de l'infrastructure et celle du développement territorial ;

- l'ouverture d'une commission d'enquête ou encore l'organisation d'une réunion de la Commission des Affaires générales élargie, formule que nous avions adoptée lors des divergences de vues sur les dotations financières de l'État fédéral ;

- pour ma part, je proposerais, comme l'autorise l'article 25 du règlement, de mettre sur pied une commission spéciale. Celle-ci offre le grand avantage de ne pas repousser les débats de plusieurs semaines, le temps d'installer une commission d'enquête éventuelle.

Voilà plusieurs propositions, l'une n'excluant pas forcément une autre.

La parole est à M. Close.

M. Philippe Close (PS).- Monsieur le président, vous avez en effet reçu un texte signé par les chefs de groupe de la majorité demandant la création d'une commission spéciale sur cette question, l'idée étant d'aller vite.

J'entends maintenant l'ouverture de M. De Wolf et je trouve qu'il serait raisonnable d'installer rapidement cette commission spéciale et de laisser se dérouler dans l'intervalle la procédure de création de la commission d'enquête, qui sera activée si nous devons y recourir à un moment donné.

De voorzitter.- Ik heb verschillende vragen ontvangen.

Ik ontving een verzoek tot oprichting van een gemengde commissie voor Infrastructuur en Territoriale Ontwikkeling.

Ik ontving ook een verzoek tot oprichting van een onderzoekscommissie of tot de organisatie van een vergadering van een uitgebreide commissie Algemene Zaken. Die laatste formule hebben we al eens gebruikt toen er aanzienlijke meningsverschillen waren over de financiële dotaties van de federale staat.

Zelf zou ik op grond van artikel 25 van het reglement een bijzondere commissie oprichten, zodat de debatten niet wekenlang uitgesteld worden tot na de installatie van een eventuele onderzoekscommissie.

Dat zijn de voorstellen die op tafel liggen. Ze sluiten elkaar niet per se uit.

De heer Close heeft het woord.

De heer Philippe Close (PS) (in het Frans).- *De vraag om een bijzondere commissie op te richten kwam er met de bedoeling om geen tijd te verliezen.*

Het voorstel van de heer De Wolf om snel een bijzondere commissie op te richten, is redelijk. Een onderzoekscommissie kan er nog komen als dat nodig zou blijken.

Zo zorgen we voor de grootst mogelijke transparantie en hoeft het ook niet te lang aan te slepen.

De cette façon, nous rencontrons l'objectif de transparence la plus large possible, qui est celui de la majorité, et nous n'attendons pas trop longtemps, comme le demande M. De Wolf. C'est la voie la plus sage.

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

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *La N-VA préconise également une commission d'enquête parlementaire, dotée des pouvoirs les plus larges possible, pour faire toute la lumière sur ce dossier. Les commissions, qu'elles soient spéciales ou non, ne sont que des salons de bavardages, des "praatbarakken".*

Si les députés ne parviennent pas à se faire remettre une copie du plan du gouvernement en matière de pistes cyclables, comment pourraient-ils obtenir des rapports importants sur les tunnels dans une commission ordinaire ? Il est temps de frapper du poing sur la table.

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

Mme Zoé Genot (Ecolo).- Pour avancer rapidement, nous pourrions nous rallier à la proposition majoritaire d'analyser les raisons pour lesquelles certains rapports n'ont pas été transmis en vue d'assurer la sécurité de tous les utilisateurs des tunnels. Cependant, nous ne voudrions pas que la discussion se focalise uniquement sur les tunnels, elle doit englober aussi les investissements et les solutions futurs. Pour soutenir la proposition majoritaire, il faut que cette commission ne considère pas les modalités d'investissement de plus d'un milliard d'euros dans la rénovation des tunnels comme unique solution. Il est clair que nous n'avancerons pas dans cet entonnoir.

M. le président.- Il y a un débat politique sur les stratégies de mobilité, mais dans un premier temps, il est impératif de faire la transparence sur ce qui

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- De N-VA is ook voorstander van een parlementaire onderzoekscommissie. Die is in dit geval echt nodig. We hebben recht op duidelijkheid. Een onderzoekscommissie met de ruimst mogelijke bevoegdheden is de enige manier om het dossier uit te spitten. Iedereen weet dat een gewone of een bijzondere commissie een praatbarak wordt. De regering geeft wel wat uitleg, maar we krijgen geen enkele toegang tot documenten en geen zicht op wat er echt is gebeurd.

Als de parlementsleden er nog niet in slagen om van de regering een kopie van het fietspadenplan te krijgen, hoe zouden ze dan in een gewone commissie belangrijke rapporten over de tunnels kunnen verkrijgen? Het is nodig dat we vandaag eindelijk onze vuist tonen en aangeven dat we het niet pikken. Er is een parlementaire onderzoekscommissie nodig om duidelijkheid te scheppen.

De voorzitter.- Mevrouw Genot heeft het woord.

Mevrouw Zoé Genot (Ecolo) (*in het Frans*).- *Om snel vooruitgang te boeken, wil Ecolo zich achter het voorstel van de meerderheid scharen om te onderzoeken waarom bepaalde rapporten niet werden doorgegeven met het oog op de veiligheid van de tunnelgebruikers. Het debat moet echter ook over investeringen en oplossingen in de toekomst gaan. Bovendien mag de commissie de dure renovatie van de tunnels niet als enige oplossing zien. Daar gaan wij niet in mee.*

De voorzitter.- We moeten in de eerste plaats meer duidelijkheid krijgen over wat er gebeurd is. Daarna kunt u eventueel een initiatief lanceren.

s'est passé. Vous pourrez intervenir ensuite pour lancer éventuellement une initiative. Si l'on confond tout, nous sommes partis pour des semaines de débats.

Mme Zoé Genot (Ecolo).- On risque d'arriver à une série de recommandations pour la sécurisation des tunnels, mais je ne voudrais pas que ce débat oblitère le débat global sur la mobilité. Je sens que le climat actuel est favorable aux tunnels et à la poursuite d'une mobilité identique. On risque ensuite de constater que l'on n'a plus d'argent pour réfléchir à l'ensemble des solutions. C'est hors de question pour nous.

M. le président.- L'un n'exclut pas l'autre, mais il faut des étapes. Notre devoir qui s'impose est de connaître les faits passés. Si nous lancions directement un débat sur la stratégie globale de mobilité, nous serions soupçonnés aussi de noyer le poisson. Le débat global interviendra dans le prolongement ou les conclusions de la commission spéciale ou de la commission d'enquête.

M. Bruno De Lille (Groen) (en néerlandais).- *Je rejoins Mme Genot : la création d'une telle commission doit aboutir à des résultats et faire la lumière sur tous les rapports concernant cette problématique. Hélas, le parlement n'a pas reçu le rapport récent sur les tunnels et en est réduit à s'informer via la presse.*

Il nous faut connaître tous les éléments de ce dossier, y compris le plan d'investissement pour les années à venir et l'étude rédigée sur les plans d'investissement précédents. Nous devons pouvoir vérifier la destination précise des moyens investis. Tout débat sur les tunnels qui ne s'inscrirait pas dans le cadre de la politique générale de la mobilité est vide de sens.

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

Als we alles door elkaar gooien, sleept het debat nog weken aan.

Mevrouw Zoé Genot (Ecolo) (in het Frans).- *We lopen het risico van enkel een reeks aanbevelingen voor het veilig maken van de tunnels uit te werken en het grotere mobiliteitsplaatje uit het oog te verliezen. Uiteindelijk zal er geen geld meer overblijven voor andere oplossingen. Dat wil Ecolo absoluut vermijden.*

De voorzitter.- Het ene sluit het andere niet uit. We moeten echter eerst duidelijkheid krijgen over het verleden. Als we meteen het globale mobiliteitsdebat aangaan, wekken we de indruk dat we de zaak willen laten doodbloeden. Dit debat zal plaatsvinden in het verlengde van de bijzondere commissie of van de onderzoekscommissie.

De heer Bruno De Lille (Groen).- Ik sluit me aan bij wat mevrouw Genot heeft gezegd. De oprichting van een dergelijke commissie moet tot resultaten leiden en duidelijkheid brengen over alle rapporten in verband met de problematiek. Ik moet helaas vaststellen dat het parlement het recente rapport over de tunnels weer niet heeft ontvangen en bijgevolg zijn informatie uit de pers moet halen, hoewel dat helemaal niet de bedoeling is.

Wij moeten zicht kunnen krijgen op alle elementen in dit dossier, inclusief het investeringsplan voor de volgende jaren en de studie die werd opgesteld over de vorige investeringsplannen. Het heeft geen zin over de tunnels te debatteren en te doen alsof die kwestie losstaat van het algemene mobiliteitsbeleid.

We moeten kunnen nagaan waarin de middelen precies geïnvesteerd worden. Dat kunnen we perfect doen op basis van de bestaande documenten en studies. Het is dan ook hoog tijd dat die aan het parlement worden voorgelegd.

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

M. Jef Van Damme (sp.a) (*en néerlandais*).- *Le sp.a a déposé une proposition visant à convoquer une commission spéciale le plus rapidement possible. Espérons que nous pourrons l'approuver aujourd'hui pour nous pencher dès lundi sur ces dysfonctionnements et établir immédiatement un plan d'action. J'espère que l'opposition adhérera à cette proposition.*

Avant de pouvoir débattre de l'avenir, nous devons faire place nette.

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

M. Emmanuel De Bock (DéFI).- Je crois que tout a été dit. Nous avons eu une proposition de commission spéciale à mettre rapidement en place, des recommandations pour l'avenir, mais aussi des interrogations sur le passé.

Concernant nos travaux, le contrôle parlementaire fait état de trois ans. Sur une telle problématique, qui implique de lourds investissements en infrastructures, nous devons pouvoir disposer de toute la latitude nécessaire pour savoir ce dont nous avons hérité concernant des ouvrages d'art assez anciens, ce qui a été opéré comme investissements ces vingt dernières années et ceux qui sont à réaliser, compte tenu des rapports transmis aux personnes ad hoc.

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

M. Benoît Cerexhe (cdH).- Nous avons cosigné la demande de création d'une commission spéciale parce que nous voulons que le dossier évolue rapidement et dans la transparence. Nous souhaitons que ladite commission commence à travailler dès la semaine prochaine et qu'elle procède à toutes les auditions nécessaires. Nous demandons aussi au gouvernement de lui fournir tous les documents à même de faire la lumière sur ce qui s'est passé.

Je note le grand respect de la N-VA pour les commissions parlementaires, qu'elle considère comme des "praatbarakken". Dès lors, qu'elle n'y vienne plus !

De heer Jef Van Damme (sp.a).- De sp.a heeft een voorstel ingediend om zo snel mogelijk een bijzondere commissie samen te roepen. Hopelijk kunnen wij dat voorstel vandaag goedkeuren, zodat we ons maandag al kunnen buigen over wat er vroeger is misgelopen. Ongetwijfeld zullen we dan ook meteen een actieplan kunnen uittekenen. Nadien kunnen we dan nog uitmaken of er meer initiatieven nodig zijn. Ik hoop dat de oppositie zich bij het voorstel aansluit.

Vooraleer we het debat over de toekomst kunnen voeren, moeten we in het reine komen met het verleden.

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

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) (*in het Frans*).- *Ik denk dat we alles over deze kwestie hebben gezegd. Er is een voorstel voor de oprichting van een bijzondere commissie, er werden aanbevelingen voor de toekomst geformuleerd en vragen over het verleden gesteld.*

We hebben te maken met ernstige problemen met de tunnels, die zware investeringen vergen. Het parlement moet we de nodige bewegingsruimte krijgen om te kunnen achterhalen welke problemen uit het verleden stammen, hoe het zit met de investeringen van de afgelopen twintig jaar in de tunnels en welke investeringen nog noodzakelijk zijn.

De voorzitter.- De heer Cerexhe heeft het woord.

De heer Benoît Cerexhe (cdH) (*in het Frans*).- *Wij hebben het verzoek tot oprichting van een bijzondere commissie mee ondertekend omdat we willen dat dit dossier snel en in alle openheid kan worden behandeld. We willen dat die commissie volgende week van start gaat en dat ze de nodige hoorzittingen organiseert. We vragen de regering ook om het parlement alle nodige documenten te bezorgen om een duidelijk beeld te kunnen krijgen van wat er is misgegaan.*

Ik merk dat de N-VA schamper doet over parlementaire commissies en die 'praatbarakken' noemt. Welnu, als de leden van die partij er zo over denken, kunnen ze beter niet aan de commissies deelnemen.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *Si ses membres n'obtiennent pas les documents nécessaires, une commission s'apparente en effet à un lieu de bavardages inutiles.*

M. Benoît Cerexhe (cdH).- Sous la précédente législature, quand le gouvernement a été confronté aux problèmes liés à la station d'épuration, une commission parlementaire a été réunie en toute transparence et le gouvernement a accepté de lui fournir tous les documents utiles. Je souhaite que nous travaillions dans le même esprit au sein de la commission spéciale.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *Cela fait un an et demi que je suis députée et je n'ai encore vu aucun signe de transparence.*

M. Johan Van den Driessche (N-VA) (*en néerlandais*).- *De quoi avez-vous peur, M. Cerexhe ?*

M. Benoît Cerexhe (cdH).- Je n'ai peur de rien, mais je souhaite que les débats se déroulent dans le cadre d'une commission parlementaire habilitée à demander au gouvernement de procéder à des auditions et de lui fournir tous les documents utiles. Ce n'est que si un problème apparaît que nous envisagerons de passer à une autre étape.

Pour l'instant, contentons-nous d'avancer rapidement et dans la plus totale transparence.

M. Johan Van den Driessche (N-VA) (*en néerlandais*).- *La méthode la plus rapide est une commission d'enquête.*

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

Mme Els Ampe (Open Vld) (*en néerlandais*).- *Il y a quelques années, nous avons créé une commission spéciale à la suite des problèmes rencontrés avec la station d'épuration. Nous avons ainsi pu clarifier la situation. Espérons qu'il en sera de même pour le dossier des tunnels bruxellois.*

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Als je geen inzage krijgt in de nodige documenten, is een commissie inderdaad een praatbarak!

M. Benoît Cerexhe (cdH) (*en néerlandais*).- *Toen er tijdens de vorige regeerperiode problemen waren met het zuiveringsstation, werd er in alle transparantie een parlementaire commissie bijeengeroepen. De regering was bereid die commissie alle nuttige documenten te bezorgen. Dat moet nu ook weer gebeuren.*

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Ik ben nu al anderhalf jaar parlementslid en heb nog geen enkel teken van transparantie gezien.

De heer Johan Van den Driessche (N-VA).- Waar bent u bang voor, mijnheer Cerexhe?

M. Benoît Cerexhe (cdH) (*en néerlandais*).- *Ik ben nergens bang voor, maar we moeten de debatten voeren binnen een parlementaire commissie die de bevoegdheid heeft om de regering te vragen hoorzittingen te organiseren en de nodige documenten te bezorgen. Pas bij problemen gaan we naar een volgende fase over. Nu moeten we vooral snel vooruitgang boeken.*

De heer Johan Van den Driessche (N-VA).- De snelste methode is een onderzoekscommissie.

De voorzitter.- Mevrouw Ampe heeft het woord.

Mevrouw Els Ampe (Open Vld).- Enkele jaren geleden hebben wij naar aanleiding van de problemen met het waterzuiveringsstation een bijzondere commissie opgericht. Dat stelde ons in staat om de situatie op te helderen en het verdere beleid uit te stippen. Nu werken de waterzuiveringsstations weer naar behoren. Dat moet ook lukken voor het dossier van de Brusselse tunnels.

Een bijzondere commissie is een geschikt

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

M. Paul Delva (CD&V) (*en néerlandais*).- *L'avantage d'une commission spéciale réside dans sa mise sur pied rapide. Elle devra travailler en toute transparence, faire la lumière sur le passé, mais aussi définir le futur de la politique de mobilité bruxelloise. Il faudra également se pencher sur la problématique des tunnels, sur les investissements nécessaires et leur mise en œuvre. Il faut vite mettre sur pied une telle commission.*

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

Mme Zoé Genot (Ecolo).- Une fois de plus, on assiste à une discussion où on nous demande de voter sur une commission définie dans un texte dont nous ne disposons pas. La majorité fait ses petits arrangements entre amis avec le MR, mais la transparence, cela commence au parlement ! Je veux bien voter plein de choses, mais j'ai besoin de savoir ce dont il s'agit. Je demande donc à recevoir le document sur lequel nous devons voter.

(*Applaudissements sur les bancs d'Ecolo, de Groen et de la N-VA*)

La transparence doit clairement être faite sur ce qui s'est passé, mais il est hors de question de s'enfermer dans une discussion sur le passé et de continuer sur cette voie. Pour ce faire, nous voulons disposer du document pour en discuter. C'est ainsi que fonctionne un parlement démocratique.

(*Applaudissements sur les bancs d'Ecolo, de Groen et de la N-VA*)

M. le président.- Vous avez qualifié le MR et le PS d'amis. Nous en avons la preuve tous les jours, par ailleurs.

(*Rires*)

instrument om ervoor te zorgen dat er licht komt aan het einde van de tunnel.

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- Het voordeel van een dergelijke bijzondere commissie is dat ze snel opgericht kan worden. De commissie moet alleszins in volledige transparantie kunnen werken. Ze moet, op basis van de ingezamelde informatie, niet alleen het verleden doorlichten, maar ook nagaan hoe het Brusselse mobiliteitsbeleid er in de toekomst moet uitzien. Daarbij moet ook aandacht gaan naar de problematiek van de tunnels, de daartoe vereiste investeringen en de manier waarop die uitgevoerd worden. We moeten dan ook zo gauw mogelijk zo'n bijzondere commissie in het leven roepen.

De voorzitter.- Mevrouw Genot heeft het woord.

Mevrouw Zoé Genot (Ecolo) (*in het Frans*).- *Eens te meer wordt er ons gevraagd om over iets te stemmen dat in een tekst staat waarover wij niet beschikken en die de meerderheid vriendschappelijk arrangeert met de MR. Qua transparantie kan dat tellen! Ik wil best stemmen, maar dan wil ik weten waarover het precies gaat.*

(*Applaus bij Ecolo, Groen en de N-VA*)

Er moet transparantie zijn over wat er gebeurd is. Wij willen over het document kunnen beschikken om het debat aan te gaan. Zo werkt een democratisch parlement.

(*Applaus bij Ecolo, Groen en de N-VA*)

De voorzitter.- We merken elke dag dat het botert tussen de PS en de MR.

(*Vrolijkheid*)

M. Vincent De Wolf (MR).– Cela ressortira encore des débats d'aujourd'hui à mon avis.

M. le président.– Qu'allons-nous faire ? Pour le moment, nous sommes en train de débattre de ce que nous allons faire aujourd'hui, à savoir voter une proposition dès que vous aurez reçu le texte. Je ne demanderai pas de voter maintenant à propos de ce qui a été évoqué oralement. Nous voterons tout à l'heure sur une proposition de mise en place d'une commission spéciale, telle que définie à l'article 25 du règlement. Celle-ci sera introduite sous la forme d'une motion déposée à l'issue des interpellations.

Ce qui est intéressant, c'est le titre. Il se pourrait qu'il y ait une divergence à ce sujet, mais c'est la seule chose qui est importante. Le reste concerne l'application de l'article 25 et la décision des députés réunis en séance plénière de créer une commission spéciale. Nous voterons tout à l'heure en pleine connaissance de cause.

M. Philippe Close (PS).– L'avantage de la commission spéciale est qu'elle permet de redéfinir la composition des membres. Chaque parti, s'il le souhaite, peut ainsi envoyer d'autres membres qu'en commission générale.

Mme Zoé Genot (Ecolo).– Je ne m'interroge pas sur l'outil en tant que tel, mais sur les thèmes qui y seront abordés. Nous voulons savoir sur quoi nous votons exactement, c'est la moindre des choses.

M. Philippe Close (PS).– L'idée est que le champ d'action soit le plus large possible.

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

M. Vincent De Wolf (MR).– Dans mon intervention, dans la vôtre et dans celle de M. Close, les choses étaient claires. Par la suite, elles se sont obscurcies. Je précise donc à nouveau que nous demandons une commission d'enquête et rien d'autre.

Cependant, nous sommes pragmatiques et nous souhaitons que les choses aillent vite. Nous

De heer Vincent De Wolf (MR) (in het Frans).– *Dat zullen we ook vandaag weer tijdens de besprekingen merken.*

De voorzitter.– Zodra u de tekst hebt ontvangen, zullen we stemmen over een voorstel tot oprichting van een bijzondere commissie, zoals bepaald in artikel 25 van het reglement. Daartoe zal na afloop van de interpellations een motie worden ingediend.

Vooral de naam van de commissie is belangrijk. Voor de rest gaat het enkel om de toepassing van artikel 25 en de beslissing van de volksvertegenwoordigers tijdens de plenaire vergadering om een bijzondere commissie op te richten. We zullen straks met kennis van zaken stemmen.

De heer Philippe Close (PS) (in het Frans).– *Het voordeel van een bijzondere commissie is dat we de samenstelling ervan kunnen wijzigen. Dat is niet het geval met een gewone commissie.*

Mevrouw Zoé Genot (Ecolo) (in het Frans).– *Ik heb op zich geen bezwaar tegen een bijzondere commissie, maar we moeten wel duidelijkheid krijgen over de thema's die daarin zullen worden behandeld. We moeten precies weten waarover we stemmen.*

De heer Philippe Close (PS) (in het Frans).– *De commissie moet een zo ruim mogelijke opzet krijgen.*

De voorzitter.– De heer De Wolf heeft het woord.

De heer Vincent De Wolf (MR) (in het Frans).– *Uw uiteenzetting, die van de heer Close en de mijne waren duidelijk. Daarna werden de zaken wat troebel. Ik herhaal dat het enige wat wij vragen, een onderzoekscommissie is.*

Omdat we de zaken willen doen vooruitgaan, zijn wij het ermee eens om vandaag over een bijzondere commissie te stemmen en de

sommes donc d'accord de commencer d'emblée par une commission spéciale. Nous votons simplement sur ce principe aujourd'hui. Nous déterminerons la définition des modalités, les compétences, les compositions, etc. dans la discussion que nous aurons. Nous n'allons pas non plus commencer à discuter de la mobilité dans cette commission. Nous voulons la transparence au sujet des textes et des documents.

Par contre, nous ne souhaitons pas, comme vous et M. Close l'avez proposé, qu'il y ait peut-être quelque chose plus tard. Nous voulons décider dans le même vote que dès que la commission d'enquête sera en mesure de fonctionner, nous lui passerons le témoin. Voilà notre proposition.

M. le président.- Je propose que vous me confiez à ce stade, ainsi qu'à mes services, la préparation de la mise sur pied de cette commission d'enquête. À l'issue de la commission spéciale qui remettra son rapport, nous serons alors en mesure de mettre en place cette commission d'enquête. Sommes-nous d'accord sur ce point ?

La parole est à M. De Wolf.

M. Vincent De Wolf (MR).- Pas à l'issue de la commission spéciale, M. le président. Cette commission spéciale aura une durée qu'il n'est pas possible de mesurer. Ce que nous avions entendu et ce sur quoi nous sommes d'accord, c'est que nous avancions en parallèle. Comme on ne veut pas attendre, on lance d'abord la commission spéciale, car il n'est pas possible de constituer la commission d'enquête tout de suite et, simultanément, sans désemparer, vous faites ce qu'il faut pour que la commission d'enquête puisse entamer ses travaux. Dès qu'elle sera prête à travailler, l'une remplacera l'autre.

M. le président.- C'est ce que je viens de dire, M. De Wolf. Mais vous n'allez tout de même pas organiser une commission spéciale en même temps qu'une commission d'enquête. La commission spéciale remettra d'abord son rapport, ce qui ne devrait pas prendre un temps énorme. En effet, elle ne dispose pas d'un pouvoir d'audition aussi large qu'une commission d'enquête. Après la remise de ce rapport, nous devrions être en mesure de commencer immédiatement le travail en commission d'enquête. Cette dernière doit être en

modaliteiten te bespreken. Binnen die commissie komt mobiliteit niet aan bod, we willen alleen duidelijkheid over de teksten en documenten.

De MR wil echter vandaag ook zekerheid dat een onderzoekscommissie de controle krijgt zodra ze haar werk kan aanvatten.

De voorzitter.- Ik stel voor dat u de oprichting van de onderzoekscommissie in dit stadium aan mijn diensten toevertrouwt. Wanneer de bijzondere commissie is afgelopen en haar verslag overmaakt, richten we de onderzoekscommissie op. Kunnen we het daarover eens zijn?

De heer De Wolf heeft het woord.

De heer Vincent De Wolf (MR) (in het Frans).- *We moeten niet wachten tot de bijzondere commissie is afgelopen, maar parallel te werk gaan. Om sneller vooruit te gaan, richten we eerst de bijzondere commissie op en tegelijkertijd doet u alles wat nodig is om de onderzoekscommissie te laten starten met haar werkzaamheden. Zodra ze daarvoor klaar is, vervangt ze de bijzondere commissie.*

De voorzitter.- U wilt toch niet tegelijkertijd een bijzondere commissie en een onderzoekscommissie organiseren? De bijzondere commissie moet eerst haar verslag indienen. Daar zal niet al te veel tijd voor nodig zijn, haar bevoegdheden zijn beperkt. Daarna kunnen we meteen het werk binnen de onderzoekscommissie aanvatten. Die moet over alle elementen uit het verslag van de bijzondere commissie beschikken om haar werk te kunnen doen. Dat is een zuiver organisatorische kwestie.

possession des éléments produits par le rapport de la commission spéciale pour démarrer ses travaux. C'est purement organisationnel.

M. Vincent De Wolf (MR).– Je vous demande une courte suspension de séance pour que je puisse me concerter avec mon groupe à ce sujet.

M. le président.– Elle vous est accordée.

- *La séance est suspendue à 10h16.*

- *La séance est reprise à 10h20.*

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

M. Vincent De Wolf (MR).– Nous souhaitons que cela avance et nous voulons la garantie qu'une commission n'enterre pas l'autre. La majorité prend un peu le train en marche, mais notre idée, c'est de créer une commission ayant les pleins pouvoirs. Or seule une commission d'enquête en dispose.

Nous souhaitons un calendrier de la commission spéciale et que vous nous informiez de manière régulière sur l'état d'avancement de la constitution de cette commission.

M. le président.– Voilà ma proposition de calendrier.

Je vais prendre les dispositions nécessaires en vue de faire débuter les travaux de la commission dès lundi.

Cela ne signifie pas pour autant que ses travaux se termineront à ce moment-là, des auditions seront peut-être nécessaires. La commission spéciale devrait déposer son rapport au plus tard le 30 avril et ses conclusions définitives seront communiquées aux membres du parlement.

Il faut tenir compte, dans votre projet de procédure, de ce que les conclusions de cette commission spéciale pourraient être soumises au vote. Il faudrait ajouter ce point à votre texte qui deviendrait : "La commission spéciale dépose son rapport au plus tard le 30 avril. Les conclusions définitives sont communiquées aux membres du parlement et soumises au vote du parlement."

De heer Vincent De Wolf (MR) (in het Frans).– *Ik vraag een korte schorsing van de zitting om met mijn fractie te overleggen.*

De voorzitter.– Toegestaan.

- *De vergadering wordt geschorst om 10.16 uur.*

- *De vergadering wordt hervat om 10.20 uur.*

De voorzitter.– De heer De Wolf heeft het woord.

De heer Vincent De Wolf (MR) (in het Frans).– *Wij zijn het ermee eens dat de zaken vooruit moeten gaan. De meerderheid wil op een rijdende trein springen, terwijl wij voorstander zijn van een commissie die over de volle bevoegdheden beschikt. Dat is enkel het geval voor een onderzoekscommissie.*

Wij vragen een kalender met betrekking tot de bijzondere commissie en wensen regelmatig op de hoogte te worden over de voortgang.

De voorzitter.– Ik stel de volgende timing voor.

Ik zal ervoor zorgen dat de bijzondere commissie haar werkzaamheden volgende week kan starten.

Dat betekent niet dat ze dan ook klaar is, want misschien moeten er hoorzittingen komen. De bijzondere commissie zou uiterlijk op 30 april haar definitieve conclusies moeten mededelen aan de parlementsleden.

In de procedure moet u rekening houden met het feit dat de conclusies van de bijzondere commissie misschien ter stemming komen. Dat punt zou moeten opgenomen worden in uw tekst die dan als volgt zou luiden: "De bijzondere commissie dient haar verslag uiterlijk op 30 april in. De definitieve conclusies worden meegedeeld aan de parlementsleden en ter stemming voorgelegd aan het parlement."

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

M. Vincent De Wolf (MR).- Si nous commençons dès la semaine prochaine et que nous travaillons sans discontinuer, c'est possible.

M. le président.- Vous parlez du 30 avril ?

M. Vincent De Wolf (MR).- Non, je parle du 31 mars. C'est tout à fait possible. Nous devons tout faire pour être prêts à ce moment-là et en même temps, que vous nous engagiez à nous informer de l'avancement de la constitution de la commission d'enquête.

M. le président.- S'agit-il du 30 avril ou du 31 mars ? Je ne peux pas en juger.

M. Philippe Close (PS).- Nous avons prévu trois mois de commission et il faut compter du temps pour l'organisation.

M. Vincent De Wolf (MR).- S'il est indiqué que c'est au plus tard le 30 avril et que parallèlement nous avons l'engagement d'être informés tous les quinze jours de l'avancement de la commission d'enquête, alors nous sommes d'accord.

M. le président.- Je veux être sûr que vous n'ayez aucun doute sur la détermination à mettre sur pied cette commission d'enquête, à moins qu'un élément nouveau ne survienne. La procédure d'une commission d'enquête est assez lourde, parce qu'elle bénéficie des pouvoirs d'un juge d'instruction.

Je propose que nous mettions en place cette commission d'enquête, qui sera prête à démarrer le plus vite possible. Nous n'allons pas attendre que le rapport de la commission spéciale soit sur la table du parlement pour commencer à organiser la commission d'enquête.

M. Vincent De Wolf (MR).- Nous nous engageons, pour autant que l'on vote bien sur ce double principe, à savoir que l'on met en place la commission spéciale tout de suite et que vous travaillez en parallèle à la mise en place de la commission d'enquête.

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

De heer Vincent De Wolf (MR) (in het Frans).- *Als we volgende week van start gaan en onafgebroken werken, moet het mogelijk zijn.*

De voorzitter.- Hebt u het over 30 april?

De heer Vincent De Wolf (MR) (in het Frans).- *Neen, ik bedoel 31 maart. We moeten er alles aan doen om tegen die datum af te ronden en tegelijkertijd moet u ons op de hoogte houden hoeveel het staat met de oprichting van de onderzoekscommissie.*

De voorzitter.- Hebben we het nu over 30 april of 31 maart?

De heer Philippe Close (PS) (in het Frans).- *We hebben drie maanden uitgetrokken voor de commissiewerkzaamheden en we moeten rekening houden met de organisatie.*

De heer Vincent De Wolf (MR) (in het Frans).- *Als er maar staat dat de deadline 30 april is en dat we om de twee weken te horen krijgen hoe het staat met de onderzoekscommissie.*

De voorzitter.- Ik wil er zeker van zijn dat u niet twijfelt aan de vastberadenheid om die onderzoekscommissie op te richten, tenzij er nieuwe informatie naar boven komt. Die procedure is vrij omvangrijk omdat een onderzoekscommissie over dezelfde bevoegdheden beschikt als een onderzoeksrechter.

Ik stel dus voor om de onderzoekscommissie zo snel mogelijk op te richten. We zullen niet wachten op het verslag van de bijzondere commissie om de onderzoekscommissie te organiseren.

De heer Vincent De Wolf (MR) (in het Frans).- *Wij engageren ons voor zover er over dat dubbele principe wordt gestemd. Dan moeten we er daarna ook niet meer op terugkomen.*

Si l'on décide de ces deux principes aujourd'hui, il ne s'agira pas de les remettre en cause par la suite !

M. le président.- Je répète que la préparation de la commission d'enquête se fait concomitamment aux travaux de la commission spéciale.

Nous allons donc voter sur le texte qui propose la création de la commission spéciale tout à l'heure. Il doit encore être traduit.

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

M. Alain Courtois (MR).- La présidence de cette commission spéciale revient-elle nécessairement à un membre de la majorité ?

M. le président.- Nous en déciderons lundi.

J'ai besoin de noms de candidats. La commission spéciale devrait comprendre cinq membres PS, trois membres MR, deux membres DéFI, un membre cdH, un membre Ecolo, un membre Open Vld, un membre sp.a et un membre Groen, ainsi que des suppléants.

La parole est à M. Van den Driessche.

M. Johan Van den Driessche (N-VA) (en néerlandais).- *La composition de la commission ne peut-elle être élargie à chaque groupe reconnu, vu les circonstances exceptionnelles ?*

M. le président.- Vous ne serez pas membre de la commission, mais vous pouvez participer aux travaux.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *Il est très important que nous recevions également tous les documents. Ce n'est pas le cas lorsqu'on n'est pas membre d'une commission.*

M. le président.- Les documents seront transmis à tous les députés et je vous invite à participer aux travaux de la commission.

De voorzitter.- De voorbereiding van de onderzoekscommissie zal gelijktijdig met de activiteiten van de bijzondere commissie verlopen.

Wij zullen straks over de oprichting van de bijzondere commissie stemmen, nadat de tekst ook vertaald is.

De voorzitter.- De heer Courtois heeft het woord.

De heer Alain Courtois (MR) (in het Frans).- *Komt het voorzitterschap van de bijzondere commissie automatisch aan een lid van de meerderheid toe ?*

De voorzitter.- Daar beslissen we maandag over.

Wie wil, mag zich kandidaat stellen. De bijzondere commissie zal vijf leden van de PS, drie leden van de MR, twee leden van DéFI, een lid van het cdH, een lid van Ecolo, een lid van de Open Vld, een lid van de sp.a en een lid van Groen tellen.

De heer Van den Driessche heeft het woord.

De heer Johan Van den Driessche (N-VA).- Kunnen we de samenstelling van de commissie niet uitbreiden tot elke erkende fractie? Het gaat toch om bijzondere omstandigheden.

De voorzitter.- U zult geen lid zijn van de commissie, maar u mag wel deelnemen aan de werkzaamheden.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Het is heel belangrijk dat we ook opgenomen worden in alle verspreidingslijsten van de documenten. Dat gebeurt momenteel helaas niet. Wie geen lid is, krijgt de e-mails niet met alle documenten. Dat is een pijnpunt.

De voorzitter.- De documenten zullen aan alle parlementsleden worden bezorgd. En ik nodig u uit om deel te nemen aan de werkzaamheden van de commissie.

M. Johan Van den Driessche (N-VA) (*en néerlandais*).- *Les documents peinent à nous parvenir, mais vous promettez que tous les membres du parlement les recevront au même moment.*

M. le président.- En effet.

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE M. PAUL DELVA

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

concernant "l'inspection des tunnels routiers bruxellois".

INTERPELLATION JOINTE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN,

concernant "la fermeture du tunnel Stéphanie".

INTERPELLATION JOINTE DE M. HERVÉ DOYEN,

concernant "les tunnels de la Région bruxelloise".

INTERPELLATION JOINTE DE M. BRUNO DE LILLE,

concernant "la rénovation des tunnels bruxellois".

De heer Johan Van den Driessche (N-VA).- Het gaat erom dat we de documenten moeilijk krijgen, maar u belooft dus dat alle leden van het parlement ze op hetzelfde moment zullen krijgen.

De voorzitter.- Inderdaad.

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN DE HEER PAUL DELVA

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

betreffende "de inspectie van de Brusselse autotunnels".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN,

betreffende "de sluiting van de Stefaniatunnel".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER HERVÉ DOYEN,

betreffende "de tunnels van het Brussels Gewest".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER BRUNO DE LILLE,

betreffende "de renovatie van de Brusselse tunnels".

INTERPELLATION JOINTE DE M. MARC LOEWENSTEIN,

concernant "la rénovation des tunnels bruxellois".

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

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- *Ces derniers jours, la problématique des tunnels bruxellois a envahi la presse et l'agenda politique des différents niveaux de pouvoir en Belgique. Il est urgent de trouver une solution à ce problème pour garantir la sécurité des usagers et la mobilité et enrayer la perte économique de la mauvaise gestion des tunnels.*

Le gouvernement doit rapidement élaborer un plan réaliste de rénovation des tunnels, inscrit dans une politique de mobilité donnant une place moins centrale à la voiture.

Ces derniers jours, Bruxelles Mobilité a inspecté en profondeur tous les tunnels bruxellois. Maintenant, il va falloir trancher et fixer des priorités.

Fin décembre 2015, le gouvernement a décidé que les travaux de rénovation du tunnel Léopold II seraient réalisés pendant les congés scolaires et entre 2 et 6 heures du matin durant au moins trois ans à partir de mi-2018. L'estimation du coût de ces travaux s'élève à 150 millions d'euros, et celle de l'entretien, à 22 millions d'euros annuels sur trente ans.

Il était clair depuis longtemps que la rénovation du tunnel Léopold II marquerait le début d'un processus impliquant l'inspection approfondie de l'ensemble des tunnels. C'est au cours de l'une de ces inspections que des problèmes de stabilité et des fissures dans le béton nécessitant la fermeture du tunnel Stéphanie ont été découverts.

D'après un rapport d'inspection de Bruxelles Mobilité et la déclaration du gouvernement, outre le tunnel Stéphanie, les tunnels Léopold II, Montgomery, Georges Henri, Trône, Tervuren et Reyers exigent une rénovation en profondeur. Ils peuvent cependant rester provisoirement ouverts parce qu'ils ne présentent pas de risques majeurs pour la sécurité.

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN,

betreffende "de renovatie van de Brusselse tunnels".

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- De problematiek van de Brusselse tunnels beheerde de voorbije dagen niet alleen de pers, maar ook de politieke agenda van diverse Belgische beleidsniveaus. Er is nood aan een snelle oplossing om de veiligheid van de gebruikers te garanderen, het verkeer opnieuw vlot te trekken en het economisch ontij te keren. Een tunnel onderhouden om er vervolgens in stil te staan, komt neer op twee keer betalen: een keer voor de renovatie en een keer voor het economisch verlies.

De regering moet spoedig werk maken van een realistisch renovatieplan voor de tunnels, dat ingebet is in een breder mobiliteitsbeleid waarin de auto een minder centrale plaats inneemt.

Brussel Mobiliteit heeft de voorbije dagen een grondige inspectie van alle Brusselse tunnels uitgevoerd. Het rapport is klaar en nu moeten er knopen worden doorgehakt en prioriteiten afgelijnd. Er is in dit halfronde al vaker gedebatteerd over de renovatie van het grote zorgenkind, namelijk de Leopold II-tunnel. De wijze waarop die tunnel vandaag onderhouden wordt, is niet langer vol te houden. Daarover is iedereen het eens. Belangrijke ingrepen mogen niet langer uitgesteld worden.

Hoe en wanneer de renovatie er komt, was tot voor kort een groot vraagteken. Eind december 2015 heeft de regering beslist dat de werken tijdens de schoolvakanties en 's nachts tussen 22 uur en 6 uur uitgevoerd zullen worden. De werken zullen medio 2018 beginnen en minstens drie jaar in beslag nemen. De kosten voor de werken worden op circa 150 miljoen euro geraamde. De onderhoudskosten zouden jaarlijks 22 miljoen euro bedragen over een periode van dertig jaar.

Dat nieuws van een maand geleden geraakte de voorbije week echter helemaal ondersneeud. Het is al langer duidelijk dat de renovatie van de Leopold II-tunnel het begin was van een langer

Maintenant que le rapport de Bruxelles Mobilité est bouclé et que les priorités sont fixées, il faut rapidement élaborer un plan d'action.

L'annonce d'un plan d'investissement pluriannuel adapté pour les tunnels dès le mois de mars est positive. J'espère que nous saurons alors quels travaux sont prévus, selon quel calendrier et comment ils seront financés.

Le gouvernement a aussi annoncé un débat sur l'avenir des tunnels à moyen et long termes. Pour notre groupe, il n'est pas envisageable de fermer les tunnels maintenant : ce ne serait bénéfique ni pour l'économie, ni pour les Bruxellois. Notre ville doit rester accessible.

Rénover les tunnels pour les fermer dans quelques années n'est pas une option non plus : ce serait un investissement irresponsable, dans la mesure où une rénovation en profondeur permettrait aux tunnels de rester ouverts pendant des dizaines d'années.

Cela n'empêche que, dès maintenant, nous devons nous atteler à réduire la pression automobile dans la Région et jouer la carte des alternatives à la voiture, comme l'ont fait les gouvernements précédents.

Bruxelles ne peut pas parvenir seule à faire diminuer la pression automobile dans la ville. Elle a un rôle crucial dans l'aménagement de pistes cyclables et les investissements dans les transports publics, mais les autres Régions et le gouvernement fédéral ont aussi un rôle à jouer.

Le gouvernement est face à des choix importants. Le coût de la rénovation des tunnels, estimé entre 500 millions et un milliard d'euros, est démesuré pour le budget bruxellois.

Plusieurs scénarios circulent.

Pour le CD&V, l'introduction accélérée de la taxation kilométrique intelligente pour les voitures particulières - un dossier qui traîne depuis des années - est une priorité. Les entreprises sont aussi demandeuses, mais la Région ne peut pas l'introduire seule. Les problèmes des tunnels bruxellois sont l'occasion de discuter avec les autres Régions de la mise en œuvre de cette taxe.

traject waarbij alle tunnels grondig geïnspecteerd zouden worden.

Het is tijdens een van de inspecties dat stabiliteitsproblemen en scheuren in het beton in de Stefaniatunnel aan het licht kwamen. De enige juiste beslissing bestond er dan ook in om de tunnel te sluiten. Het zou onverantwoord zijn er nog auto's door te laten rijden. Veiligheid gaat voor alles.

Uit een inspectieverslag van Brussel Mobiliteit en de verklaring van de regering blijkt dat nog vijf andere tunnels aan grondige renovatie toe zijn. Op de Stefaniatunnel na, kunnen de tunnels wel voorlopig openblijven. Afgezien van de Stefaniatunnel moeten ook de Leopold II-tunnel, de Montgomerytunnel, de Georges Henritunnel, de Troontunnel, de Tervurentunnel en het Reyerstunnelcomplex grondig gerenoveerd worden. Die tunnels moeten blijkbaar dringend onder handen genomen worden. Volgens de regering zouden er geen acute veiligheidsrisico's zijn.

Nu het rapport van Brussel Mobiliteit afgerond is en de prioriteiten bepaald zijn, moet er snel werk gemaakt worden van een actieplan. Het komt er nu op aan om de handen uit de mouwen te steken.

Het is goed dat we reeds tegen maart een bijgewerkte meerjarig investeringsplan voor de tunnels kunnen verwachten. Ik hoop dat we dan vernemen welke werkzaamheden er gepland zijn, wanneer ze van start gaan, hoelang ze duren en hoe ze gefinancierd worden.

De regering heeft ook een debat aangekondigd over de toekomst van de tunnels op middellange en lange termijn. Voor onze fractie is het alvast geen optie dat de tunnels vandaag gesloten worden. De Brusselse economie zou daarmee niet gebaat zijn, en ook de Brusselaars zelf niet. Onze stad moet bereikbaar blijven en alternatieven zijn vandaag niet altijd voorhanden.

De tunnels meteen renoveren om ze al over enkele jaren te sluiten, is evenmin een optie. Dat zou een onverantwoorde investering zijn. Tunnels hebben een lange levensduur. Na een grondige renovatie kunnen ze minstens enkele decennia probleemloos openblijven.

Ces derniers jours, beaucoup d'encre a coulé à propos de différentes formes de tunnel à péage. Pour le CD&V, un péage payé par les usagers des tunnels a trop d'inconvénients, notamment en termes de report de la circulation sur les quartiers résidentiels, les voitures y cherchant une alternative aux tunnels payants. Et cela nous voulons absolument l'éviter. Ce serait en contradiction avec l'ambition du gouvernement de rendre la ville à ses habitants et de faire en sorte qu'elle soit viable.

La rénovation des tunnels doit s'inscrire dans une vision plus large de la mobilité bruxelloise. Il faut s'occuper des alternatives à la circulation automobile. Une circulation automobile plus fluide dans et en dehors des tunnels est cruciale.

Il va de soi qu'une fermeture pour inspections supplémentaires ou travaux de rénovation doit être bien accompagnée. Un groupe de travail comportant toutes les instances concernées - STIB, police et communes - devrait établir des routes alternatives et communiquer suffisamment à leur propos, notamment au moyen de panneaux de circulation clairs. En outre, les alternatives à la voiture devraient être mieux promues et les transports publics plus fréquents.

Le trafic automobile pourrait être plus fluide. Il est illusoire de croire que nous pourrions évoluer vers une ville sans voiture. Certains métiers, notamment, ne peuvent être exercés sans voiture. Nous devons pouvoir leur garantir une mobilité plus fluide.

Une manière d'y arriver est de créer des voies réservées aux véhicules à occupation multiple. En outre, le régime fiscal favorable aux voitures de société devrait être échangé contre un budget mobilité permettant à chacun de choisir son mode de déplacement, mais ce type de mesure relève de la compétence du gouvernement fédéral.

La "smart mobility" contribuera aussi à fluidifier la circulation.

La pression automobile doit diminuer en Région bruxelloise. Mais cela ne peut réussir que s'il y a des alternatives fiables à la voiture. Ce n'est que lorsqu'il sera aussi évident de se déplacer à pied, à vélo ou en transports en commun qu'en voiture que les problèmes de mobilité pourront être résolus à Bruxelles.

Dat neemt niet weg dat we vanaf nu volop moeten inzetten op de vermindering van de autodruk in het gewest en volop de kaart moeten trekken van alternatieven voor de wagen, zoals vorige regeringen dat al hebben gedaan.

Velen zijn van mening dat de autodruk in de stad sterk en snel moet dalen. Brussel kan dat niet alleen. De andere gewesten en de federale overheid spelen ook een rol. Natuurlijk speelt Brussel een cruciale rol voor de aanleg van fietspaden en verdere investeringen in het openbaar vervoer. Het openhouden van de tunnels betekent dus helemaal niet dat de CD&V niet of minder wil inzetten op alternatieven voor de auto, aangezien het drukke autoverkeer de stad en haar inwoners veel pijn doet.

De regering staat voor belangrijke keuzes. Het renoveren van de tunnels kost handenvol geld. Een van de belangrijkste knopen die doorgehakt moet worden, is dan ook de financiering van die werken. De ramingen gaan van 500 miljoen tot 1 miljard euro. Dat is een gigantisch bedrag voor de Brusselse begroting.

Een aantal scenario's doen de ronde. Voor de CD&V is de versnelde invoering van een slimme kilometerheffing voor personenwagens een prioriteit. De partij staat daarin niet alleen. Ook het bedrijfsleven is vragende partij. Het gewest kan die slimme kilometerheffing echter niet als enige invoeren. Dat heeft geen enkele zin. Het is de hoogste tijd dat de drie gewesten rond de tafel gaan zitten om de invoering ervan te bespreken. De Brusselse tunnels bieden daartoe een uitstekende aanleiding.

De voorbije dagen is er heel wat inkt gevloeid over een of andere vorm van tunneltol. Aan een tolheffing die betaald wordt door de gebruikers van de tunnels, zijn voor de CD&V te veel nadelen verbonden. Een dergelijke tol zou ertoe leiden dat de woonwijken rond de tunnels dichtslibben door sluisverkeer. Dat willen we absoluut vermijden. De regering heeft de grote ambitie om de stad leefbaar te houden en haar terug te geven aan de inwoners. Auto's die door woonwijken rijden omdat ze een alternatief zoeken voor betalende tunnels, passen niet in dat plaatje.

De CD&V ziet wel heil in een slimme kilometerheffing. Dat dossier sleept al jarenlang

Nous ne pouvons pas y parvenir seuls. La résolution des problèmes de mobilité bruxellois n'est possible que si on travaille avec les autres Régions et avec le gouvernement fédéral. À côté de l'aménagement de parkings de dissuasion dans notre Région, entamé par notre ministre, l'aménagement de parkings de transit dans les autres Régions évitent que les voies de pénétration dans Bruxelles soient bouchées. Le ministre bruxellois en charge de la mobilité discute à ce propos avec ses homologues des autres Régions. De telles mesures sont cruciales, parce qu'elles offrent une réelle alternative. Grâce aux parkings de dissuasion, des dizaines de milliers de navetteurs ne pénétreront plus en voiture dans la ville.

La Région doit également continuer à aménager des pistes cyclables. Le gouvernement a un plan ambitieux de voies rapides pour vélos par-delà les limites de la Région. Pour cela aussi une collaboration est nécessaire.

La Région doit continuer à investir dans l'aménagement du métro. Les plans du gouvernement en la matière sont connus. La mise en place rapide et complète du réseau express régional (RER) n'est pas exclusivement entre nos mains, mais la mobilité en ville en dépend.

Le gouvernement est face à des choix importants. Choisir c'est toujours renoncer, mais ne rien faire aussi. La fermeture d'un tunnel se fait immédiatement sentir dans les rues de Bruxelles, mais elle a également un effet indirect énorme sur l'économie bruxelloise. Le Vlaams Netwerk van Ondernemingen (VOKA) ne mâche pas ses mots. Les entreprises peuvent également contribuer à résoudre les problèmes de mobilité, notamment avec les horaires variables ou le télétravail.

Le CD&V demande que les tunnels soient rapidement rénovés en profondeur, mais cela ne signifie pas que le gouvernement ne doive pas chercher d'alternatives aux voitures particulières. Chaque Bruxellois, navetteur et visiteur doit pouvoir accéder à l'ensemble de la Région rapidement et en toute sécurité, de préférence à pied, en vélo ou en transports publics, comme le veut le fameux principe du STOP que mon parti a toujours défendu.

En dernière instance, la voiture aussi doit avoir une

aan. Wij zouden graag zien dat het nu snel wordt aangepakt.

De renovatie van de tunnels moet aansluiten bij een bredere visie op de Brusselse mobiliteit. Daarbij moet sterk ingezet worden op alternatieven voor het autoverkeer. Een veiliger en vlotter autoverkeer binnen en buiten de tunnels is cruciaal.

Het spreekt voor zich dat de verkeershinder die voortvloeit uit bijkomende inspecties of uit kleine of grote renovatiewerken goed opgevangen moet worden. Een taskforce met alle betrokken instanties, zoals de MIVB, de politie en de gemeenten, moet alternatieve routes opstellen en daar voldoende over communiceren. Verkeersborden moeten autobestuurders duidelijk informeren en de alternatieven voor de wagen moeten beter gepromoot worden. Bovendien moet het openbaar vervoer frequenter ingezet worden.

Het autoverkeer zou zo een stuk vlotter kunnen verlopen dan vandaag. Het is een illusie te denken dat we naar een autoloze stad evolueren. Er zijn nu eenmaal mensen die hun wagen echt nodig hebben. Ik denk daarbij aan de logistieke ondersteuning van onze bedrijven of aan mensen die beroepshalve gewoonweg niet zonder auto kunnen. Voor hen moeten we een vlotte mobiliteit kunnen garanderen.

Alvast een manier om dat te doen, is om 'high occupancy lanes' te creëren en rijstroken voor te behouden voor carpoolers. Daarnaast moet het fiscale gunstregime voor bedrijfswagens ingeruild worden voor een mobiliteitsbudget, waarmee iedereen zijn verplaatsingswijze kan kiezen. Deze maatregel valt echter onder de bevoegdheid van de federale overheid.

Ook smart mobility (intelligente verkeersgeleiding) zal bijdragen aan een betere verkeersdoorstroming.

De autodruk in het Brussels Gewest moet omlaag. Dat zal enkel lukken als er betrouwbare alternatieven bestaan. Zolang die ontbreken, zal de wagen voor velen het meest vanzelfsprekende vervoermiddel blijven. Pas als het even eenvoudig is om zich te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer te verplaatsen, zullen we de Brusselse mobiliteitsknoop kunnen ontwarren.

place dans notre ville.

Nous devons élargir le débat relatif à la mobilité, regarder vers l'avenir et ne pas nous limiter à la problématique des tunnels. Seule une politique de mobilité au sens large, orientée vers l'avenir et attentive à tous les modes de transports peut apporter une solution.

Comment le gouvernement peut-il utiliser le rapport d'inspection établi par Bruxelles Mobilité ? Quel sera le calendrier ?

Nous sommes face à un défi colossal. Mon parti est tout à fait disposé à participer à la recherche d'une solution.

(Applaudissements sur les bancs de la majorité)

We kunnen zoiets niet alleen. Wie de voorbije weken met scherp schoot op Brussel, moet begrijpen dat het ontwarren van de Brusselse mobiliteitsknoop pas mogelijk is als er met de andere gewesten en de federale overheid samengewerkt wordt. Zo zal de aanleg van overstapparkings in de andere gewesten, naast de aanleg van dergelijke parkings in ons eigen gewest (waar onze minister al mee van start is gegaan) voorkomen dat de wegen naar Brussel dichtslippen. De Brusselse minister van Mobiliteit voert daarover gesprekken met zijn collega's uit de andere gewesten. Dergelijke maatregelen zijn cruciaal, omdat ze een echt alternatief bieden. Dankzij de overstapparkings zullen tienduizenden pendelaars niet met de auto naar de stad komen.

Het gewest moet ook fietspaden blijven aanleggen. De regering heeft een ambitieus plan voor fietssnelwegen over de gewestsgrenzen heen. Ook op dat vlak is samenwerking nodig.

Het gewest moet blijven investeren in de aanleg van de metro. De plannen van de regering op dat vlak zijn bekend. De volledige en snelle invoering van het gewestelijk expresnet (GEN) ligt niet uitsluitend in onze handen, maar de mobiliteit van de stad hangt ervan af.

De regering staat voor belangrijke keuzes. Kiezen is altijd verliezen, maar stilstaan in het verkeer is dat ook. De impact van een gesloten tunnel laat zich meteen voelen in de Brusselse straten, maar ook indirect is er een enorm effect op de Brusselse economie. De onweerstijding van het Vlaams Netwerk van Ondernemingen (VOKA) eerder deze week windt daar geen doekjes om. Het bedrijfsleven kan ook een bijdrage leveren aan het ontwarren van de mobiliteitsknoop, onder meer met glijdende uren, telewerk enzovoort.

De CD&V wil dat de tunnels snel en grondig worden gerenoveerd, maar dat betekent geenszins dat de regering niet naar alternatieven voor de personenwagen moet zoeken. Elke Brusselaar, pendelaar en bezoeker moet veilig en vlot overal in het gewest geraken, bij voorkeur te voet, met de fiets of het openbaar vervoer. Dat fameuze STOP-principe heeft mijn partij steeds gehanteerd.

In laatste instantie moet ook de auto een plaats in onze stad krijgen.

We moeten het mobiliteitsdebat breed opentrekken, naar de toekomst kijken en ons niet alleen beperken tot de problematiek van de tunnels. Alleen een breed gedragen en toekomstgericht algemeen mobiliteitsbeleid met aandacht voor alle vervoersmethoden kan tot een oplossing leiden.

Hoe zal de regering werk maken van het inspectierapport dat Brussel Mobiliteit heeft opgesteld? Welke timing zal daarbij gehanteerd worden?

We staan voor een gigantische uitdaging. Mijn partij is bereid om volop mee te werken aan een oplossing voor de problemen.

(Applaus bij de meerderheid)

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Décidément, les informations et les révélations se bousculent, concernant le dossier des tunnels bruxellois ! L'évolution de cette actualité devient de plus en plus préoccupante, inquiétante même, à mesure que nous découvrons que la gestion de ces tunnels semble avoir été écartée de vos priorités en matière de mobilité.

Depuis hier, c'est désormais un rapport datant de 2013, décrivant la situation préoccupante et les défaillances sévères constatées depuis des années, qui fait la une de l'actualité.

Les tunnels bruxellois semblent poser de plus en plus de difficultés, au point de devoir procéder de façon inopinée à leur fermeture comme ce fut le cas pour le tunnel Stéphanie, le 11 janvier dernier. Cette interruption de trafic, annoncée par les médias pour une durée de quatre à cinq jours, était justifiée par le risque que des blocs de béton tombent sur la voirie, présentant un réel danger pour le trafic automobile.

Ce n'est pas uniquement le tunnel Léopold II qui mérite une sérieuse cure de rénovation. Si l'on se réfère à vos récentes déclarations, M. le ministre, les tunnels Rogier et de la Porte de Hal présentent aussi des indices de dégradation qui requièrent un traitement en profondeur.

De voorzitter.- De heer Van Goidsenhoven heeft het woord voor zijn toegevoegde interpellatie.

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (in het Frans).- *De informatiestroom over de Brusselse tunnels lijkt niet te stoppen! De onthullingen worden almaar zorgwekkender, want u lijkt de tunnels niet meer als een mobiliteitsprioriteit te beschouwen. Een rapport uit 2013 dat gisteren aan het licht kwam, had het over ernstige tekortkomingen die al jaren bekend waren.*

Er lijken zo veel problemen te zijn dat er overhaast tunnels gesloten moeten worden. De sluiting van de Stefaniatunnel, die volgens de media vier tot vijf dagen zou duren, was gerechtvaardigd vanwege het risico op vallend beton. Nochtans dateert de renovatie van die tunnel slechts van enkele jaren geleden.

Niet alleen de Leopold II-tunnel heeft nood aan een serieuze renovatiekuur. Uit uw recente verklaringen blijkt dat ook de Rogier- en Hallepoorttunnel er slecht aan toe zijn.

De regering laat blijkbaar steek na steek vallen in haar mobiliteitsbeleid.

In 2014 ontdekte Brussel Mobiliteit, net na de start van de renovatiewerkzaamheden aan het Reyersviaduct, problemen die van die aard waren dat het viaduct moest worden afgebroken. Dat gebeurde zonder plan om de mobiliteit in de buurt te verbeteren. Als kers op de taart zei u tijdens de

Cette fois, c'est le tunnel Stéphanie qui retient l'attention, alors qu'il avait déjà bénéficié d'une cure de rajeunissement il y a quelques années, laquelle se révèle insuffisante.

Manifestement, le gouvernement, perdu dans les méandres de ses contradictions, ne cesse d'accumuler les abandons dans le domaine de la mobilité.

En 2014, Bruxelles Mobilité découvre, après l'ouverture du chantier de rénovation du viaduc Reyers, des anomalies justifiant d'abandonner sa remise en état et de procéder à sa destruction. On assiste à la destruction pure et simple, sans accompagnement, d'une décision claire et précise d'aménagement visant à améliorer la mobilité dans cette zone. Pour couronner le tout, sous la législature 2004-2009, vous vous disiez décidé à aménager un tunnel sous la place Meiser, que vous appeliez, à raison, la "place Misère". Aujourd'hui, nouveau recul du gouvernement : il n'y aura pas de tunnel sous la place Meiser.

Un autre point noir est le tunnel Léopold II, dont l'état de délabrement est bien connu de ce gouvernement et de celui qui l'a précédé. Aucune solution concrète de réhabilitation de l'ouvrage n'est avancée. Faut-il quasiment dix ans pour mettre fin à une situation bien connue de dangerosité de ce tunnel ?

Alors que vous nous annoncez, depuis plusieurs mois, une analyse complète de la situation des tunnels de la Région bruxelloise, le 11 janvier, un nouveau point noir est venu s'inscrire au palmarès de l'aggravation des conditions de mobilité dans la Région. La récente nouvelle d'une fermeture pour un an du tunnel Stéphanie, si elle se confirmait, serait réellement alarmante pour l'ensemble des activités de la Région et serait purement inacceptable.

Voilà un nouvel exemple de reculade qui ne peut perdurer sans envisager d'interventions menées dans l'urgence en faisant appel à des techniques modernes d'isolation et de renforcement de la paroi supérieure du tunnel. Il est impérieux que le gouvernement fasse preuve d'imagination et décide, dans l'urgence, des actions à mettre en chantier pour rétablir le trafic dans ce tunnel, dans les délais les plus courts.

regeerperiode 2004-2009 dat u een tunnel onder het Meiserplein wou. Intussen is de regering daar alweer op teruggekomen.

Een ander zwart punt, welbekend bij deze en de vorige regering, is de Leopold II-tunnel. Er is echter nog altijd geen concreet voorstel om het bouwwerk te herstellen. Moet het dan echt tien jaar duren voor het gevaar aangepakt wordt?

U kondigde maanden geleden aan dat er een overzicht van de toestand van alle tunnels van het Brussels Gewest zou komen, maar op 11 januari kreeg de gewestelijke mobiliteit er een nieuw knelpunt bij. De sluiting van de Stefaniatunnel gedurende een jaar is gewoon onaanvaardbaar. De regering moet dringend in actie komen en de tunnel zo snel mogelijk opnieuw openen.

Wil de regering verantwoordelijk zijn voor een verkeersinfarct dat de bedrijven en de middenklasse de stad uit jaagt? Kennen we nu alle problemen of mogen we nog onaangename verrassingen verwachten?

Was het niet mogelijk om de toestand van de Stefaniatunnel eerder te controleren zodat hij niet volledig afgesloten moest worden?

Is het uitgesloten dat hij met moderne technieken op korte termijn provisoir hersteld wordt?

Krijgen we een globale studie over de toestand van de Brusselse tunnels en een timing van de renovatie en preventieve onderhoudswerken?

Hoe verklaart u dat het rapport van 2013 achtergehouden werd?

Momenteel ondergaan de burgers en de bedrijven Brussel. Wanneer zullen we trots kunnen zijn op een stad waarvoor zij zelf kiezen en die erin slaagt om hen hier te houden?

(Applaus bij de MR)

La Région va-t-elle porter la lourde responsabilité d'être la championne de l'immobilisme au point de compromettre de façon irréversible les activités sur son territoire et de faire fuir les entreprises autant que les classes moyennes ? La lourde liste des problèmes va-t-elle s'arrêter ou faut-il encore redouter d'autres surprises ?

L'état du tunnel Stéphanie justifiant une interruption sans préavis du trafic n'a-t-il pas pu être évalué en temps utile pour permettre de prévenir des mesures pénalisantes pour le trafic comme la fermeture prolongée d'axes importants ?

La fermeture du tunnel Stéphanie pendant une année étant inacceptable, des aménagements particuliers faisant appel à des techniques modernes et performantes de renforcement de la structure actuelle permettant une remise en état dans des délais courts sont-ils exclus ? L'idée d'un grillage provisoire capable de retenir les chutes éventuelles de débris est-elle à écarter, en attendant la réfection définitive ?

Pourrait-on disposer d'une étude globale de l'état des tunnels bruxellois et d'un calendrier précis des mesures de rénovation et d'entretien préventif ?

Comment expliquez-vous que le rapport de 2013, faisant état de sévères défaillances pouvant porter atteinte à la sécurité des usagers dans son ensemble, ait été occulté ?

En conclusion, M. le ministre, nous entendons bien qu'au stade actuel, "il n'existe pas de majorité bruxelloise pour renoncer à l'utilisation des tunnels". Ceci nous laisse songeurs quant au projet de ville porté par le gouvernement.

À l'heure actuelle, nous assistons à la mise en œuvre d'une ville subie par les citoyens et le monde économique. Quand donc pourrons-nous nous enorgueillir d'une ville choisie, capable de mettre un terme à l'évaporation de la classe moyenne et des entreprises ? Une ville réfléchie non seulement au cœur de quelques cabinets et de bureaux d'études, mais également, et bien davantage qu'aujourd'hui, dans l'enceinte de cette assemblée qui doit devenir le lieu où émergera, enfin, un véritable projet de ville concerté !

(Applaudissements sur les bancs du MR)

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

M. Hervé Doyen (cdH).- Qu'il est triste de n'entendre parler de Bruxelles que pour ses problèmes de mobilité. Qu'il est douloureux, pour un Bruxellois, de voir sa ville réduite à ses problèmes de circulation. Qu'il est regrettable de voir les niveaux de pouvoir désunis face à l'enjeu de la mobilité dans notre capitale.

Alors que certains dénoncent une gestion calamiteuse et les choix effectués ces dix dernières années - des discours politiciens dont on se passerait bien - notre Région a grand besoin, tout en tirant les leçons du passé, de faire émerger des idées nouvelles et de se doter d'une vision globale de la mobilité.

Nous devons reconnaître la responsabilité commune des choix effectués ces 30 - voire 40 ou 50 - dernières années en matière de mobilité. L'état actuel des tunnels bruxellois est le fruit de décisions politiques prises en son temps par le gouvernement fédéral et, depuis 1989, par les gouvernements bruxellois successifs. Alors, arrêtons le débat purement politique qui consiste à remettre tous les torts sur l'actuel gouvernement régional. La vétusté n'apparaît pas du jour au lendemain. Un tunnel ne s'effrite pas en une semaine, en un mois, en une année, ni même en une législature.

Nous demandons une totale transparence de la part du gouvernement, ainsi que la mise à disposition des différents rapports et études portant sur les tunnels. Il y a de quoi se poser des questions quand on sait que la STIB injecte pas moins de 40 millions d'euros par an dans l'entretien des 35 kilomètres de tunnels qui composent son réseau, soit 1,14 million d'euros/kilomètre, alors que seulement 0,5 million d'euros/kilomètre sont investis dans l'entretien des tunnels routiers bruxellois.

Par ailleurs, aujourd'hui, notre priorité absolue, ce sont les quelque 53.000 Bruxellois et navetteurs qui empruntent chaque jour le tunnel Stéphanie. Comment fluidifier les routes entre Poelaert et Stéphanie ?

Le gouvernement travaille d'arrache-pied à la mise en place de ces solutions techniques pour rendre le tunnel opérationnel et nous l'encourageons à

De voorzitter.- De heer Doyen heeft het woord voor zijn toegevoegde interpellatie.

De heer Hervé Doyen (cdH) (*in het Frans*).- *Het is bedroevend dat het Brussels Gewest alleen met zijn verkeersproblemen in het nieuws komt en dat de verschillende regeringen het daarover niet eens worden.*

Sommigen wijzen op het slechte beheer en de foute keuzes uit het verleden. Het gewest heeft nu echter vooral nieuwe ideeën en een algemene visie op mobiliteit nodig.

De huidige toestand van de Brusselse tunnels is het gevolg van vroegere beslissingen van de opeenvolgende federale en Brusselse regeringen. We moeten stoppen met de schuld bij de huidige gewestregering te leggen, er gaan meerdere regeerperiodes overeen voor een tunnel in verval raakt.

Het cdH vraagt dat de regering transparant te werk gaat en alle verslagen en studies over die tunnels ter beschikking stelt. Dat de MIVB jaarlijks 1,14 miljoen euro per kilometer uittrekt voor het onderhoud van haar tunnels, terwijl er naar het onderhoud van de Brusselse autotunnels nauwelijks 0,5 miljoen per kilometer gaat, roept wel vragen op.

Onze belangrijkste zorg is nu om een oplossing te vinden voor de ongeveer 53.000 voertuigen die dagelijks door de Stefaniatunnel rijden. Het verkeer tussen het Poelaertplein en het Stefaniaplein moet vlotter kunnen rijden.

De regering werkt onverdroten aan technische oplossingen, zodat de tunnel weer open kan. Daarbij mag ze geen enkele mogelijkheid uit de weg gaan. Ook de uitbreiding van het openbaar vervoer, het inzetten van pendelbussen en dergelijke moet worden overwogen.

We hebben een studie naar alternatieven nodig om tot een leefbare oplossing te komen. Daarbij moeten we met bepaalde elementen rekening houden. Zo moeten we de invoering van een voetgangerszone in de Elsensesteenweg bijvoorbeeld uitstellen om te voorkomen dat de inspanningen van het gewest om de verkeersdruk te verminderen, teniet worden gedaan.

prendre des décisions efficaces sans tarder. À ce stade, il faut explorer toutes les pistes : le renforcement des transports publics, la mise en œuvre de navettes, la création de parkings provisoires, etc.

Coordination, concertation et cohérence restent des maîtres mots si nous voulons dégager des solutions viables. Pour ce faire, une étude des alternatives en mobilité est nécessaire. Par ailleurs, certains éléments spécifiques doivent être pris en considération. Je pense notamment au projet de piétonisation de la chaussée d'Ixelles, qui devra sans doute être différé dans le temps afin d'éviter de réduire à néant les efforts de la Région pour désengorger la ville.

Aujourd'hui, nous devons avant tout faire preuve de pragmatisme et de réalisme. Nous devons en outre avancer des idées innovantes pour éviter l'asphyxie du quartier Louise, pour que commerçants et riverains retrouvent un quartier qui respire davantage et pour permettre aux familles, aux médecins, aux employés, aux électriciens, aux livreurs,... de retrouver leur droit à la mobilité.

Soyons de bon compte. Les problèmes de mobilité à Bruxelles préexistaient aux fermetures répétitives et/ou prolongées des tunnels Léopold II et Stéphanie. Bruxelles est considérée depuis des années comme l'une des villes les plus congestionnées d'Europe, voire au-delà. Il est vrai que nous supportons davantage de véhicules que notre capacité d'absorption ne le permet. Or notre message est clair : Bruxelles n'est pas un égout à voitures !

Rappelons qu'à l'origine, les tunnels ont pour vocation de fluidifier le trafic et de dégager les voies en surface pour offrir une meilleure qualité de vie à tout un chacun. Or en l'absence d'alternatives crédibles, les tunnels n'ont eu pour effet que de créer un effet d'appel entraînant l'augmentation du nombre de véhicules circulant à travers la ville.

Il est saisissant de penser que 90% des véhicules pénétrant et sortant quotidiennement de Bruxelles y restent stationnés toute la journée. Ce sont autant d'automobilistes qui pourraient privilégier des lignes RER rapides ou des parkings de dissuasion bon marché, si ces alternatives avaient le bonheur d'exister. Mes chers collègues, monsieur le ministre, nous touchons ici à la véritable faiblesse

We moeten met nieuwe ideeën komen om te verhinderen dat de Louizawijk in het autoverkeer stikt. De Brusselaars moeten zich ook binnen die wijk kunnen verplaatsen.

Het Brussels Gewest kampte al lang voor de sluiting van de tunnels met mobiliteitsproblemen. Brussel prijkt al jaren bovenaan de rangschikking van Europese steden met ernstige fileproblemen. Er rijden veel meer voertuigen Brussel binnen dan het gewest eigenlijk aankan. Zo kan het niet langer.

De tunnels waren oorspronkelijk bedoeld voor een vlottere doorstroming en om het bovengronds verkeer te beperken, met een betere levenskwaliteit als gevolg. Het enige wat ermee werd bereikt, is dat er nog meer mensen met de auto naar Brussel kwamen.

Van alle voertuigen die dagelijks Brussel in en uit rijden, staat 90% bijna de hele dag geparkeerd. Als het gewestelijk expresnet (GEN) of de goedkope overstapparkings er al zouden zijn, konden de bestuurders van die auto's voor die alternatieven kiezen. Daarin schuilt de echte zwakte van het federale en gewestelijke mobiliteitsbeleid: we streven niet naar een betrouwbaar en doeltreffend model om meerdere verplaatsingsmethoden te combineren.

Het Brussels Gewest mag niet aanvaarden dat de renovatie van de tunnels andere mobiliteits-projecten die in het meerderheidsakkoord zijn opgenomen in het gedrang brengt. De verlenging van de metro in noordelijke richting mag niet worden opgeofferd voor de tunnels, die we uit het verleden hebben geërfd.

Het cdH roept de regering op om de metro- en tramlijnen tot aan de overstapparkings door te trekken, zodat pendelaars van daar snel op hun werk geraken.

Om die overstapparkings te kunnen aanleggen, moet de Brusselse regering samenwerken met de Vlaamse, de Waalse en de federale regeringen.

De beslissingen van de federale regering lijken echter systematisch tegen een zinnig mobiliteits-beleid in te gaan.

Waarop wachten we nog om een globale visie op

de nos politiques fédérale et régionales en matière de mobilité : la non-mise en œuvre d'une politique de multimodalité crédible et efficace.

À ce titre, Bruxelles ne pourrait accepter que la rénovation des tunnels se fasse au détriment d'autres projets en matière de mobilité qui font partie de notre accord de majorité. Pour être clair, nous ne sacrifierons pas l'extension du métro nord pour sauver cet héritage du passé. La ville en souffrirait trop.

Au contraire, le cdH encourage le gouvernement à mener une politique proactive dans le développement des lignes de métro et de tram que nous souhaiterions voir prolongées jusqu'aux parkings de dissuasion qui se trouveraient en amont des frontières bruxelloises, pour permettre aux navetteurs un accès rapide à leur lieu de travail.

Aujourd'hui, dans le nord de Bruxelles, la station Simonis est la première station crédible pour amener les navetteurs venant de l'autoroute de la mer à destination, les obligeant à traverser Berchem-Sainte-Agathe, Jette et Koekelberg ! Pour concrétiser les projets de parkings de dissuasion à haute capacité, la collaboration des Régions wallonne et flamande est aussi élémentaire qu'indispensable.

La collaboration, nous l'attendons également du gouvernement fédéral. Or jusqu'à présent, nous serions en droit de nous poser des questions sur les choix posés par ce gouvernement, qui semble systématiquement fonctionner à contre-courant des politiques du bon sens en matière de mobilité. L'arrêt des travaux des lignes 124 et 161 reliant respectivement Bruxelles à Nivelles et à Louvain-la-Neuve, ainsi que l'instauration de parkings payants aux abords des gares ferroviaires sont autant de mesures, pour ne citer qu'elles, qui poussent encore un peu plus les gens vers la voiture !

Qu'attendons-nous pour développer une vision commune et globale de la mobilité ? Où en est la création de la Communauté métropolitaine de Bruxelles, au sein de laquelle la politique de mobilité devrait être coordonnée ?

Le financement de la rénovation des tunnels bruxellois reste une question ouverte pour laquelle nous appelons le gouvernement à faire preuve de

mobiliteit uit te werken? Hoeven staat het met de oprichting van de hoofdstedelijke gemeenschap van Brussel, die zo'n beleid moet coördineren?

Het cdH roept de regering op om creatief te zijn bij de financiering van de renovatie van de tunnels en om taboes niet uit de weg te gaan.

Het spreekt voor zich dat de tunnels dringend moeten worden geïnspecteerd, gerepareerd, gerenoveerd en beveiligd. Maar Brussel heeft nog dringender een nieuw mobiliteitsmodel nodig, dat tot in het economische achterland van het gewest reikt.

Ten slotte hebben de inwoners van Brussel dringend een leefbare, gezellige stad nodig, waar de auto niet langer alle beschikbare ruimte inpalmt en waar kinderen gezond kunnen opgroeien.

Dat is wat de Brusselaars verwachten van deze regering en die laatste beschikt over de mogelijkheden om hun verwachtingen in te lossen.

Mijnheer Vervoort, toen u uw functie als minister-president opnam, kondigde u belangrijke maatregelen aan in verband met de mobiliteit in het gewest.

Het cdH verwacht dat u die belofte waarmaakt.

(Applaus)

créativité, et surtout, à réfléchir sans tabous.

M. le ministre, en un mot comme en cent, il y a urgence à mettre en œuvre, dans les plus brefs délais possible, ce qu'il faut pour que l'ensemble de ces infrastructures souterraines soient inspectées, réparées, rénovées et sécurisées. Cela va de soi. Mais il y a surtout urgence à enfin réinventer un modèle de mobilité pour Bruxelles et son véritable hinterland économique, qui dépasse largement les limites territoriales de notre seule Région.

Il y a enfin urgence à rendre aux Bruxelloises et aux Bruxellois une ville viable, une ville respirable, une ville saine, une ville conviviale, une ville où l'espace doit cesser d'être usurpé par la voiture, une ville où l'urbanité reprend ses droits, une ville que nos enfants ne devront pas quitter demain faute de pouvoir y travailler, s'y épanouir, y vivre sereinement, sans risque pour leur santé.

Cette espérance-là est à la portée de nos ambitions. Je sais que cette ambition, vous l'avez et que nous sommes nombreux ici à la partager. Donnons-nous les moyens d'y parvenir. C'est cela que les Bruxelloises et les Bruxellois attendent de vous. Rendez-leur Bruxelles.

Quand il a quitté ses fonctions de ministre-président, M. le président a fait un discours retentissant dont je me souviens bien. Il a énoncé des choses importantes en matière de mobilité. M. Vervoort, son successeur, a fait de même, ce qui a laissé augurer qu'enfin, il allait se passer des choses en matière de mobilité en Région bruxelloise.

C'est ce que le groupe cdH et la plupart des parlementaires attendent de vous.

(Applaudissements)

M. le président.- La parole est à M. De Lille pour son interpellation jointe.

M. Bruno De Lille (Groen). - *Les tunnels bruxellois sont dans un état pitoyable, y compris ceux qui datent d'il y a moins de soixante ans. Il convient d'examiner si cette situation est due à un manque d'entretien ou à des défauts structurels d'aménagement.*

À en croire les déclarations du Conseil des

De voorzitter.- De heer De Lille heeft het woord voor zijn toegevoegde interpellatie.

De heer Bruno De Lille (Groen).- Als ik stel dat we met een groot probleem zitten, trap ik een open deur in. De Brusselse tunnels zijn er slecht aan toe. Dat geldt niet alleen voor de tunnels die al zestig jaar oud zijn, maar ook voor de meer recente exemplaren. Hoe komt het dat bijvoorbeeld de Leopold II-tunnel, die amper dertig jaar oud is, nu al in zo'n slechte toestand verkeert? Ligt dat enkel

ministres d'hier, tous les tunnels auraient besoin d'une remise à neuf. Dans son communiqué de presse, le gouvernement affirme qu'il a, "uni et déterminé", décidé de mettre en œuvre les recommandations techniques concernant les différents tunnels.

La réalité est bien différente. La position du gouvernement fut, en effet, tout sauf "unie et déterminée" dans ce feuilleton fleuve des tunnels.

La confusion a régné à propos des tunnels qui seraient fermés et de la durée de cette fermeture. Les déclarations ont varié à tout bout de champ. Et la question du financement est restée complètement nébuleuse.

Nous avons entendu des propositions diverses et variées des membres du gouvernement à propos du financement de cette opération, tant sur les montants nécessaires que sur les sources de financement : Beliris, péage, taxation kilométrique intelligente...

Les dégâts ne se limitent malheureusement pas à nos tunnels, mais portent une fois de plus atteinte à l'image de notre ville.

Le Comité de concertation, qui allait résoudre tous les problèmes, n'a pas non plus donné une impression très "unie et déterminée".

Quelle est cette décision unie et déterminée du gouvernement ? Les chiffres évoqués dans la presse, qui varient entre 500 millions et 2 milliards d'euros, se basent-ils sur de vagues estimations ou sur de réels calculs ?

Comment le gouvernement financera-t-il les travaux ? À l'aide d'un emprunt, d'un contrat DBFM (Design, Build, Finance, Maintain) ou d'un partenariat public-privé (PPP) ? Je crains que vous n'en ayez pas la moindre idée, parce qu'au fond vous ne savez ce que faire avec les tunnels.

Comment ceux-ci s'inscrivent-ils dans votre vision de la mobilité en Région bruxelloise ? Dans quelle ville voulons-nous vivre dans vingt ans ? La capitale européenne des embouteillages ou une ville où il fait bon vivre et attractive pour les entreprises ?

Mme Ampe a raison d'affirmer qu'une ville n'est

aan gebrekbaar onderhoud of zijn er ook structurele fouten gemaakt bij de aanleg? Dergelijke zaken moeten onderzocht worden.

Als ik de verklaring van de ministerraad van gisteren goed begrijp, zijn eigenlijk alle tunnels aan een opknapbeurt toe. Acht exemplaren moeten dringend aangepakt worden. De regering heeft gisteren beslist om alle technische aanbevelingen die geformuleerd werden over de verschillende tunnels uit te voeren. Bovendien heeft ze die beslissing "eensgezind en vastberaden" genomen, aldus het persbericht.

Beste regeringsleden, als u in een persbericht moet schrijven dat u een beslissing eensgezind en vastberaden heeft genomen, weet iedereen dat het tegendeel waar is. De regering heeft zich in deze 'tunnel-soap' allesbehalve eensgezind en vastberaden opgesteld.

Er heerste onduidelijkheid over welke tunnels gesloten zouden worden en hoelang. Het veranderde ook om de haverklap. De financiering was al helemaal onduidelijk.

Hoeveel zal het kosten? Tussen 500 miljoen en 1 miljard euro, verklaarde de minister in de krant. Dat is een enorme marge! Ik hoop dat u uw begroting op een andere manier opmaakt.

We kregen te horen dat Brussel dat kan betalen. De regering spreidt de uitgaven gewoon over dertig jaar of ze vraagt dat Europa de regels wijzigt, zodat de uitgaven gemakkelijker begroot kunnen worden. Iemand stelde voor om bij Beliris aan te kloppen. Iemand anders wilde daar niet van weten en wilde tol heffen. Nog een ander regeringslid reageerde dat er geen tol zou komen, maar wel een slimme kilometerheffing. We kregen om de haverklap een andere boodschap van de regering over de aanpak van het probleem van de tunnels.

Dat heeft niet enkel tot schade aan de tunnels geleid. De imagoschade voor onze stad loopt alweer hoog op. Lees er de krantencommentaren maar op na: 'Brussel kan niet eeuwig falen', 'The Capital of Decline' enzovoort. Het is verschrikkelijk.

Ook het Overlegcomité, dat alle problemen zou oplossen, gaf geen eensgezinde en vastberaden

agréable que si elle est facilement accessible. Mais cette accessibilité ne passe pas forcément pas la voiture.

La ville n'est pas suffisamment vaste pour que tout le monde s'y déplace en voiture. Cela n'a aucun sens de construire des tunnels plus larges, comme le propose le MR.

La vision de la mobilité du gouvernement bruxellois est aussi vétuste que les tunnels. Bien que nous soyons revenus de la sacro-sainte vision de la voiture des années 50, que nous sachions que les tunnels ne font que déplacer les problèmes de mobilité sans les résoudre, que leur coût avoisine les centaines de millions d'euros, le gouvernement affiche sa détermination à les rénover en profondeur. Nous apprenons de la bouche du ministre-président que, dans le meilleur des cas, leur fermeture pourra être envisagée dans une quinzaine d'années.

Une rénovation conçue pour durer vingt ans ou plus est évidemment beaucoup plus coûteuse qu'une rénovation temporaire, en vue d'une fermeture.

De plus, les sommes investies dans une rénovation coûteuse ne peuvent plus être affectées à des fins plus utiles, comme le développement d'alternatives aux tunnels. Le gouvernement a dépensé cette somme une première fois pour le plan métro et s'apprête à le faire une deuxième fois pour les tunnels. Tout le monde s'accorde sur le fait qu'il devra le faire une troisième fois pour développer des alternatives à la voiture et promouvoir les transports en commun, les déplacements à pied et à vélo.

Cette solution rapide et efficace, qui permettra de réduire considérablement la pression automobile en cinq ans et de fermer les tunnels à court terme, est à portée de la main !

Commencez par supprimer le subside fédéral annuel de 4,8 millions d'euros pour les voitures de société et par instaurer un budget de mobilité pour tous les travailleurs. Cela permettra de réduire sensiblement les embouteillages et de libérer des sommes importantes.

Ensuite, mettez rapidement en œuvre les lignes suburbaines, avec une fréquence minimale d'un train tous les quart d'heure.

indruk. Het scheelde niet veel of de verschillende ministers rond de tafel rolden vechtend over straat. Misschien vinden sommige mensen dat amusant, maar mij stamt het nogal triest. Het is niet door elkaar de zwartepiet toe te spelen, dat we een oplossing vinden voor onze mobiliteitsproblemen.

De Brusselse regering heeft gisteren dus zogenaamd eensgezind en vastberaden een beslissing genomen. Ik zou dan graag weten wat u eigenlijk besloten hebt. Welk budget trekt u uit? Is het 500 miljoen euro, 1 miljard euro of zelfs 2 miljard euro, zoals we in een krant konden lezen? Gaat het om vage schattingen of is het cijfer gebaseerd op berekeningen?

Hoe zal de regering de werken betalen? Financiert u die met een lening, met een DBFM-contract (Design, Build, Finance, Maintain) of met publiek-private samenwerkingen? Net zoals heel wat collega's ben ik zeer benieuwd naar het antwoord, maar ik vrees dat we weer geen bevredigend antwoord zullen krijgen, want u hebt volgens mij geen flauw idee.

Dat komt omdat u eigenlijk niet weet wat u met de tunnels wilt doen. Hoe passen die in uw mobiliteitsvisie voor het Brussels Gewest? Dat brengt mij bij de kernvraag, namelijk in welke stad willen we over twintig jaar leven? Wordt dat nog steeds de filehoofdstad van Europa, of kiezen we voor een stad waar het goed wonen is en die aantrekkelijk wordt voor bedrijven?

Mevrouw Ampe argumenteerde gisteren nog in haar toespraak voor VOKA dat een stad enkel aangenaam kan zijn als ze goed bereikbaar is. Op dat punt ben ik het met haar eens. Bereikbaarheid wil echter zeggen dat iedereen die ergens een plek in onze mooie stad wil bezoeken, dat op een zo vlot mogelijke manier kan doen. Het wil niet zeggen dat dat met de auto moet. Als we de situatie vandaag bekijken, is dat overduidelijk.

Als iedereen zich met de wagen verplaatst, wordt de openbare ruimte in de stad volledig ingenomen door auto's en kan niemand zich nog verplaatsen. Daarvoor is er gewoonweg niet genoeg plaats! Het is geen kwestie van ideologie, maar van simpele wiskunde. Bredere tunnels bouwen, zoals de MR voorstelt, heeft geen zin. Je kunt geen volle emmer water overgieteren in een andere emmer die al voor meer dan de helft gevuld is, zelfs als je daarvoor

Faites en sorte que le Réseau Brabant soit rapidement opérationnel et que les liaisons en transports en commun entre Bruxelles et la périphérie se développent davantage.

Donnez la priorité au réseau express régional vélo (RER-vélo).

Développez un réseau de bus et trams en site propre sur l'ensemble du territoire de la Région. Celui-ci est cinquante fois moins coûteux que l'aménagement d'une ligne de métro et sa mise en œuvre beaucoup plus rapide. Les lignes les plus fréquentées peuvent être remplacées à terme pas un métro souterrain.

Par ailleurs, nous demandons la création d'un réseau express bruxellois (REB) en optimisant la partie la moins utilisée du réseau ferroviaire bruxellois et en aménageant des parkings de dissuasion aux abords des limites régionales. Nous plaidons également pour l'instauration d'une taxation kilométrique intelligente pour la voiture personnelle, en lieu et place de la taxe de circulation.

Bruxelles Mobilité a-t-il envisagé toutes ces alternatives lorsqu'il s'est penché sur la rénovation des tunnels ? La STIB a-t-elle été consultée quant au rôle qu'elle pourrait jouer dans le développement de telles alternatives ?

Le gouvernement bruxellois a-t-il sondé ses partenaires flamands, wallons et fédéraux ? Les collaborations sont incontournables dans ce dossier, non seulement parce que nous ne pouvons pas relever ce défi tout seuls, mais parce que nos partenaires ont tout intérêt à ce que la mobilité bruxelloise s'améliore.

Ce qui se passe aujourd'hui marque la fin d'une ère. Utilisons ce monument que sont les tunnels pour réduire la pression automobile à court terme. Faisons de Bruxelles une ville meilleure, sans tunnels, avec des alternatives de qualité, tant pour les habitants et les entreprises que pour les navetteurs. Cela restaurera la crédibilité de la Région bruxelloise et lui donnera une dimension humaine.

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

een heel brede trechter gebruikt.

De Brusselse regering heeft een mobiliteitsvisie die even versleten is als de tunnels en lijkt te denken dat de tunnels er voor eeuwig moeten blijven. Zelfs al zijn we intussen ver verwijderd van het heilige geloof in de auto, dat van de jaren vijftig dateert, ook al weten we intussen dat tunnels geen oplossing bieden voor onze mobiliteitsproblemen, maar ze alleen maar verplaatsen, zelfs al lopen de kosten van die tunnels tegenwoordig op tot honderden miljoenen, toch wil de regering haar vastberadenheid vooral tonen door die tunnels meteen grondig te renoveren. In het beste geval vernemen we van de minister-president dat we over vijftien jaar misschien eens moeten nagaan of we ze dan eventueel niet zouden kunnen sluiten.

Die beslissing heeft natuurlijk een impact. Een tunnel zodanig renoveren dat hij nog twintig jaar of langer kan meegaan, is veel duurder dan hem te renoveren om hem nog enkele jaren in stand te houden en daarna te sluiten, of als feestzaal te gebruiken, zoals minister Smet voorstelde.

Het gevolg van die beslissing is ook dat je het geld dat je in die dure renovatie moet investeren, niet meer kunt gebruiken voor nuttigere zaken, zoals het ontwikkelen van alternatieven voor de tunnels. Je kan je geld immers maar een keer uitgeven. De regering heeft dat geld al een eerste keer uitgegeven aan het Metroplan en wil het nog een tweede keer uitgeven voor de tunnels. Iedereen is het er bovendien over eens dat ze het nog een derde keer moet uitgeven om alternatieven voor de auto te ontwikkelen.

Als we iedereen de kans willen geven om zich vlot te verplaatsen, dan moeten we het openbaar vervoer, de fietsers en de voetgangers op korte termijn een behoorlijke duw in de rug geven. Daarin moet de regering geld investeren. Zo kan ze erin slagen om op vijf jaar tijd de autodruk aanzienlijk te verminderen en op korte termijn zelfs de tunnels sluiten. Die 'quick wins' liggen binnen handbereik!

Laten we beginnen met het afbouwen van de subsidies voor de bedrijfswagens en een mobiliteitsbudget invoeren voor alle werkemers. Daardoor kunnen de files al aanzienlijk korter worden en komt er heel wat geld beschikbaar. We

mogen immers niet vergeten dat de federale overheid tegenwoordig ongeveer 4,8 miljard euro per jaar fiscale steun verstrekkt voor bedrijfswagens. Dat is trouwens meer dan de budgetten van alle maatschappijen voor openbaar vervoer samen.

Verder ligt het voor de hand om te investeren in openbaar vervoer. Als je de afgewerkte delen van het voorstadsnet onmiddellijk en volledig in werking stelt, met minstens om het kwartier een trein, en als je de voltooiing van de rest van dat net versnelt, geef je heel veel pendelaars en Brusselaars een goed alternatief voor de wagen. Maar helaas worden die werken uitgesteld om te besparen.

Het Brabantnet moet versneld ingevoerd worden en waar nodig moet er extra openbaar vervoer komen tussen de Rand en Brussel. Het openbaar vervoer tussen de Rand en Brussel is immers ondermaats.

De geplande fietssnelwegen moeten prioritair afgewerkt worden. Ze zijn een goed alternatief voor mensen die dicht bij Brussel wonen. Een kwart van de autopen delaars zou met de elektrische fiets even snel of zelfs sneller ter plaatse zijn dan met de wagen.

Groen vraagt ook de ontwikkeling van een metrobusnetwerk over heel het Brussels Gewest. Dat is een volwaardig bovengronds netwerk van trams en bussen in eigen bedding die met hoge snelheid rijden en ongeveer dezelfde capaciteit hebben als een ondergrondse metro. De aanleg is meer dan vijftig keer goedkoper dan de klassieke metro en het netwerk kan op vijf jaar tijd volledig worden ontwikkeld. De drukst gebruikte lijnen kunnen op termijn vervangen worden door een ondergrondse metro.

We willen ook een Brussels expresnet creëren door het weinig gebruikte deel van het Brusselse spoorwegnetwerk te benutten, zoals de lijnen in het oosten en westen van het Brussels Gewest. We dringen aan op de invoering van overstapparkings, in combinatie met snel openbaar vervoer. Die parkings moeten zowel op de grens van het Brussels Gewest worden aangelegd als verder weg in Vlaanderen en Wallonië. Voor personenwagens kunnen we een slimme kilometerheffing invoeren ter vervanging van de verkeersbelastingen. Door

die heffing afhankelijk te maken van hoe vaak, waar en wanneer je rijdt, neemt de autodruk onmiddellijk af.

Heeft Brussel Mobiliteit niet alleen de renovatie van de tunnels, maar ook de genoemde alternatieven overwogen? Werd er al overleg gevoerd met de MIVB om na te gaan welke rol die maatschappij kan spelen bij de ontwikkeling van dit soort alternatieven?

Heeft de Brusselse regering al overleg gevoerd met haar Vlaamse, Waalse en federale partners? We kunnen deze uitdaging immers niet alleen aan. De federale overheid en de andere gewesten moeten ons steunen. Aandringen op samenwerking is bijzonder zinvol, want er ligt een win-winsituatie in het verschiet. Het Brussels Gewest moet dan niet langer bedelen voor wat extra miljoenen om tunnels te kunnen renoveren die ons nog jarenlang met mobiliteitsproblemen zullen blijven opzadelen. In plaats daarvan kunnen we bijdragen tot een oplossing die goed is voor Brussel en het hinterland.

Vandaag krijgen we die kans. We staan aan het einde van een tijdperk. De tunnels stellen zichzelf eigenlijk in vraag. Laten we dit momentum dan ook gebruiken om de autodruk op korte termijn sterk te doen afnemen. Laten we aan een beter Brussel werken, zonder tunnels, maar met goede alternatieven voor zowel bewoners en bedrijven als voor pendelaars. Zo wordt het Brussels Gewest weer geloofwaardig en werken we aan een stad op mensenmaat.

(Applaus bij Groen en Ecolo)

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

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Entre le dépôt de nos interpellations et aujourd'hui, nous sommes passés d'une fermeture de quelques jours du tunnel Stéphanie à une fermeture d'au moins un an. Depuis, le gouvernement et les Bruxellois redoutent chaque jour une mauvaise surprise.

Pourquoi, malgré les moyens inscrits chaque année au budget régional, sommes-nous confrontés à ces difficultés ? À quoi sont-elles dues ? Quel est l'état réel de la situation ? Quel sera le prochain tunnel à

De voorzitter.- De heer Loewenstein heeft het woord voor zijn toegevoegde interpellatie.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *Sinds de indiening van onze interpellaties is het duidelijk geworden dat de Stefaniatunnel niet enkele dagen, maar minstens een jaar wordt gesloten.*

Hoe komt het dat we ondanks een aanzienlijk jaarlijks budget voor de tunnels met zulke problemen te maken krijgen? Welke is de volgende tunnel die gesloten moet worden? Brengen de problemen met de tunnels het bovengrondse

devoir être fermé ? L'instabilité des tunnels met-elle en péril la circulation des trams en surface ?

Quelles sont les mesures à prendre et quand seront-elles prises ? Quand le tunnel sera-t-il rouvert ? Quand et comment la circulation sera-t-elle enfin fluidifiée ?

Comment les clients accéderont-ils aux commerces ?

À qui imputer la faute ? Au gouvernement actuel ? À un ministre en particulier ? À l'administration ? Aux ingénieurs qui ont géré les multiples ouvrages souterrains ?

Ce qui est certain, c'est que de nombreuses réponses sont attendues, que les automobilistes, les commerçants, les établissements horeca et les Bruxellois dans leur ensemble perdent patience et attendent une information claire du gouvernement. Il importe que le monde politique fasse toute la lumière sur ce dossier. Le citoyen en a besoin.

Des rapports d'experts sont parvenus au gouvernement. Vous aurez sans doute l'occasion d'en dire plus tout à l'heure à ce sujet. En complément des réponses que nous recevrons, il sera nécessaire, dans un souci de transparence, que les différents rapports relatifs à l'état des tunnels soient communiqués au parlement.

Dans ce dossier, il faudra établir les responsabilités politiques et administratives qui ont conduit à cet état désastreux. Il faudra aussi vérifier si les ministres successifs de la Mobilité étaient avertis par leur administration de l'état de dégradation des tunnels et, dans l'affirmative, les suites qu'ils ont réservées à ces avertissements.

L'administrateur-délégué de Brussels Enterprises Commerce and Industry (BECI) a évoqué un rapport sur les tunnels de 1997. Dans nos archives parlementaires, j'ai pu lire, au travers de plusieurs questions posées autour de 2009-2011, qu'une estimation de la modernisation de tous les tunnels de Bruxelles avait été chiffrée par Bruxelles Mobilité à 400 millions d'euros. Il serait intéressant de connaître les suites données à ces informations.

La presse a révélé hier soir l'existence d'un "masterplan pour la mise en sécurité et la rénovation des tunnels routiers gérés par la Région

tramverkeer in gevaar?

Welke maatregelen moeten er komen en wanneer mogen we die verwachten? Wanneer gaat de Stefaniatunnel opnieuw open? Wanneer en hoe wordt het verkeer eindelijk vlot getrokken? Hoe kunnen klanten naar de winkel?

Wie is verantwoordelijk? De huidige regering? Een minister? De administratie? De ingenieurs die de ondergrondse werven leidden?

Er moeten talloze vragen beantwoord worden. Automobilisten, winkeliers, horecazaken en Brusselaars verliezen hun geduld en verwachten duidelijke informatie van de regering.

De regering heeft expertiserapporten ontvangen. Omwille van de transparantie moet het parlement die kunnen raadplegen.

We moeten nagaan wie de politieke en administratieve verantwoordelijkheid draagt. We moeten ook uitzoeken of de opeenvolgende ministers van Mobiliteit voldoende geïnformeerd werden over de slijtage van de tunnels en wat ze met die informatie gedaan hebben.

De afgevaardigde bestuurder van Brussels Enterprises Commerce and Industry (BECI) verwees naar een verslag over de tunnels van 1997. In het archief van het parlement ontdekte ik dat Brussel Mobiliteit in de periode 2009-2011 schatte dat het zo'n 400 miljoen euro zou kosten om de tunnels op te kalfateren. Wat is er met die informatie gebeurd?

De pers kwam gisteren met nieuws over een masterplan om de tunnels in het Brussels Gewest te renoveren. Het dateert van 2013, maar zou nooit aan de toenmalige regering zijn voorgelegd. Dat is nieuwe informatie waarover duidelijkheid moet komen.

DéFI heeft altijd al de voorkeur gegeven aan een bijzondere commissie boven een echte onderzoekscommissie om deze kwestie op te helderen. We zijn dan ook blij met het voorstel van de parlementsvoorzitter en pleiten voor de snelle oprichting van die commissie en een precieze taakomschrijving, zodat er in alle sereniteit gewerkt kan worden.

de Bruxelles-Capitale". Datant de 2013, il n'aurait pas atterri sur la table du gouvernement de l'époque. Cet élément neuf attire l'attention sur une période et une ministre. Il faudra faire la transparence à ce sujet, tout comme il faudra analyser ce qui a été fait ou pas fait, avant et après.

Pour ce faire, le groupe DéFI a plaidé et plaide toujours pour la création d'une commission spéciale, et non une commission d'enquête, comme le souhaitent certains. Nous saluons la proposition faite ce matin par le président du parlement. Nous plaidons pour l'installation rapide de cette commission spéciale, dotée de missions précises, afin de faire sereinement la lumière sur cette affaire.

Les questions abordées devront porter sur la gestion du dossier des tunnels depuis l'installation de la Région bruxelloise, voire avant. J'espère que la proposition de commission d'enquête du MR ne se limite pas à ces dix dernières années, comme il l'a annoncé il y a quelques jours dans la presse. Il serait trop commode de faire une commission d'enquête sur mesure. Tout le monde doit faire face à ses responsabilités.

Au-delà du débat sur les responsabilités, le gouvernement bruxellois doit, d'une part, trouver des solutions rapides pour le tunnel Stéphanie et les autres tunnels bruxellois et, d'autre part, se saisir de cette opportunité pour repenser fondamentalement la mobilité à Bruxelles. Ceux qui s'obstinent à regarder en arrière et à courir après les responsabilités ou les démissions portent sans doute peu d'intérêt à Bruxelles.

Cette fermeture cause des embarras de circulation importants, des bouchons autour de la place Louise, mais aussi du côté de la place Stéphanie et de la place Poelaert. Ceux qui en pâtissent sont les automobilistes, les transports publics en surface et, bien sûr, les commerçants et établissements horeca. L'urgence va donc à des décisions rapides pour fluidifier le trafic. Nous apprenons hier que la STIB, la police et les communes concernées ont décidé de fermer les traversées de trams au niveau du rond-point Louise. Il sera utile d'en analyser l'impact ces prochains jours.

Afin de démultiplier les alternatives pour les automobilistes, des itinéraires de déviation via des parcours non encore saturés doivent être marqués

Het beheer van de tunnels sinds de oprichting van het Brussels Gewest of zelfs daarvoor moet onder de loep genomen worden. Ik hoop dat het voorstel van de MR in verband met een onderzoekscommissie niet beperkt is tot de voorbije tien jaar, zoals enkele dagen geleden in de media verscheen. Iedereen moet zijn verantwoordelijkheid onder ogen zien.

Naast het debat over de verantwoordelijkheid moet de Brusselse regering ook snel een oplossing vinden voor de Stefaniatunnel en de andere Brusselse tunnels en tegelijkertijd de gelegenheid te baat nemen om opnieuw fundamenteel na te denken over het mobiliteitsbeleid. Wie alleen maar achterom wil kijken en de verantwoordelijken wil straffen, heeft wellicht weinig belangstelling voor Brussel.

De sluiting van de tunnel veroorzaakt een aanzienlijke verkeerschaos rond het Louizaplein, het Stefaniaplein en het Poelaertplein. De automobilisten, het bovengronds openbaar vervoer en de winkeliers en horeca-uitbaters hebben daar het ergst onder te lijden. Er moet dus snel werk gemaakt worden van vlotter verkeer. Gisteren vernamen we dat de MIVB, de politie en de betrokken gemeenten besloten hebben om trams niet langer de Louizarotonde over te laten steken. De impact van die beslissing moet de volgende dagen blijken.

Er moet werk gemaakt worden van tijdig aangeduide omleidingen. Hoewel we het principe van de voetgangerszone niet ter discussie stellen, moeten we in deze omstandigheden misschien bekijken of we de centrale lanen in het centrum misschien opnieuw kunnen openen voor het autoverkeer.

Meer in het algemeen vinden we dat we in de huidige toestand niet zonder autotunnels kunnen. Het openbaar vervoer is immers geen geloofwaardig alternatief.

Toch moeten we deze kans grijpen om de mobiliteit in Brussel fundamenteel anders aan te pakken. Er is al te veel tijd verloren gegaan. De politieke beleidsverantwoordelijken moeten meer vastberadenheid en durf aan de dag leggen in dit dossier.

We moeten iedereen de keuze kunnen bieden

bien en amont et, sans remettre en cause le principe du piétonnier, il nous paraît néanmoins juste, au vu des circonstances, qu'une discussion puisse avoir lieu sur une réouverture du piétonnier sur les boulevards du centre.

Plus généralement, concernant l'avenir des tunnels, nous estimons que, dans l'état actuel de la situation, nous ne pouvons pas nous en passer. Pourquoi ? Parce que nous faisons face à l'absence d'un réseau de transports publics suffisamment étayé pour offrir une alternative crédible aux nombreux automobilistes.

Néanmoins, nous nous devons de saisir l'opportunité de ces incidents pour repenser fondamentalement la mobilité à Bruxelles. Nous avons perdu trop de temps. Les responsables politiques doivent faire preuve de plus de détermination et d'audace dans le dossier de la mobilité à Bruxelles et dans sa périphérie.

Nous devons mettre en place les conditions pour que chacun puisse faire un vrai choix entre le transport public et sa voiture. Le temps où l'aménagement de l'espace public à Bruxelles était conçu en fonction de la seule obsession de faciliter les entrées et sorties dans la Région bruxelloise doit être révolu.

Au contraire, l'aménagement de l'espace public doit d'abord contribuer à la qualité de vie des habitants de la Région. C'est en cela que le gouvernement bruxellois a été courageux en décidant de démonter le viaduc Reyers.

Lorsqu'on sait que, chaque jour, 370.000 navetteurs entrent à Bruxelles - sans d'ailleurs contribuer aux charges liées aux infrastructures qu'ils traversent -, que nombre d'entre eux empruntent ces tunnels, que les embouteillages en direction du centre-ville sont importants, on peut en conclure que la problématique des tunnels n'est pas qu'un problème bruxellois, et qu'on ne peut échapper aujourd'hui à un débat plus large sur la mobilité.

Dans les capitales dont la mobilité est gérée de manière efficace, c'est le transport public, et plus particulièrement le train, qui doit permettre l'accès aisément au centre-ville pour les personnes venant de l'extérieur. À la Région bruxelloise d'assumer le réaménagement de ses voiries structurantes pour favoriser la cohabitation des différents modes de

tussen openbaar vervoer en de auto. De tijd dat de Brusselse openbare ruimte enkel werd georganiseerd met het oog op een vlotte doorstroming van het autoverkeer, is voorbij.

De inrichting van de openbare ruimte moet in de eerste plaats de levenskwaliteit in het gewest ten goede komen. Het was dan ook een moedige beslissing van de regering om het Reyersviaduct af te breken.

Als je weet dat er dagelijks 370.000 forenzen naar Brussel komen, dat een groot deel van die mensen de tunnels neemt en dat er lange files richting het centrum staan, moeten we besluiten dat de tunnels niet alleen het probleem van Brussel zijn en dat er een ruimer mobiliteitsdebat gevoerd moet worden.

In hoofdsteden waar de mobiliteit efficiënt beheerd wordt, is het stadscentrum vlot bereikbaar met het openbaar vervoer en meer bepaald de trein. Het Brussels Gewest moet zijn grote verkeersassen zo aanpassen dat de verschillende vormen van vervoer er naast elkaar kunnen bestaan. De federale overheid moet massaal in de spoorwegen en dus ook in het gewestelijk expresnet (GEN) investeren.

DéFI vindt dat besparingen bij de federale overheid niet mogen leiden tot het schrappen van het GEN naar Nijvel en Ottignies en Louvain-la-Neuve. Het is onaanvaardbaar dat de NMBS het GEN stiefmoederlijk behandelt. Misschien is het een strategie van de huidige federale regering onder de leiding van de N-VA en de MR om de NMBS op korte termijn te ontmantelen en de openbare dienstverlening te privatiseren.

De investeringen van de Brusselse en federale regering moeten aangevuld worden met investeringen van de twee andere gewesten en vooral van buurgewest Vlaanderen, dat parkeerterreinen in de buurt van GEN-stations moet aanleggen. In de gewestelijke beleidsverklaring is er sprake van 20.000 parkeerplaatsen buiten de Brusselse Ring, maar helaas wil het Vlaams Gewest daar niet van weten.

Uit de vertraging en de ondermaatse investeringen in het GEN en het uitblijven van overleg met Vlaanderen blijkt het flagrante gebrek aan respect voor Brussel. Als ik het bij het verkeerde einde heb, nodig ik de betrokken instanties uit om hun

transport. Au pouvoir fédéral de financer massivement le développement du transport par train, dont le RER, en offrant un service de qualité, ponctuel et régulier.

Pour DéFI, le gouvernement fédéral ne peut, faute de budget, envisager d'abandonner le projet du RER sur les lignes 124 et 161, qui doivent relier Bruxelles à Nivelles et Ottignies-Louvain-la-Neuve. Le programme doit être poursuivi et exécuté sans tarder. On ne peut accepter une SNCB à deux vitesses en Belgique. Peut-être s'agit-il là d'une stratégie du gouvernement N-VA/MR qui programme, à brève échéance, le démembrement de la SNCB et la privatisation progressive d'un service public au détriment des plus faibles. Si ce n'est pas l'intention, un sérieux revirement s'impose. S'il ne vient pas, on aura compris.

Aux investissements à réaliser par Bruxelles et par le gouvernement fédéral doivent s'ajouter ceux des deux autres Régions, et plus particulièrement de la Flandre, notre voisine directe, en matière de parkings de dissuasion aux abords des gares RER. Malheureusement, si notre déclaration de politique régionale défend la création "d'au moins 20.000 places de parking de dissuasion à l'extérieur du ring de Bruxelles, à rendre accessibles en transport en commun", on sait que la Flandre refuse d'évoquer ce sujet dans le cadre des groupes de travail constitués, notamment, autour de l'élargissement du ring et du Réseau Brabant.

Les retards et désinvestissements dans le RER et la quasi-absence de concertation avec la Flandre démontrent aujourd'hui un manque de considération flagrant de ces entités pour Bruxelles. Et si nous nous trompons sur toute la ligne, j'invite les instances concernées à échanger leurs belles déclarations contre des avancées concrètes.

J'en viens à la question du financement. Selon les évaluations, le montant de la rénovation des tunnels bruxellois oscillerait entre 500 millions et un milliard d'euros. Le gouvernement bruxellois a annoncé, en début de semaine, qu'il ne demanderait pas d'argent aux deux autres Régions. Régions qui ont d'ailleurs annoncé qu'elles ne donneraient rien, alors même qu'il ne leur était encore rien demandé.

Quant au gouvernement fédéral, le vice-premier ministre en charge de Beliris a annoncé, en résumé, que Beliris serait pour le métro, que le budget

mooie verklaringen om te zetten in daden.

Volgens de evaluatie zou de kostprijs voor de renovatie van de Brusselse tunnels tussen 500 miljoen en 1 miljard euro schommelen. De Brusselse regering zei bij het begin van de week dat ze daarvoor geen geld zou vragen aan de andere gewesten. Overigens lieten die al weten dat ze sowieso niet mee willen betalen voor de tunnels.

De federale vicepremier, die bevoegd is voor Beliris, zei dat de uitbreiding van de metro met geld van Beliris wordt gefinancierd, het GEN door de federale overheid wordt betaald en dat Brussel moet opdraaien voor de tunnels.

Ook al moet er nu dringend een oplossing komen om ervoor te zorgen dat de tunnels open kunnen blijven, toch mogen we de kwestie van een gebruikersbijdrage of een of andere vorm van tol niet uit de weg gaan.

Het zou immers niet rechtvaardig zijn dat Brussel alleen opdraait voor infrastructuur waar ook pendelaars van profiteren. Als er een vorm van tol komt, vinden wij dat die de Brusselaars niets mag kosten. Dat kan bijvoorbeeld door een hervorming van de wegenbelasting of een intelligente heffing, zoals we ook in ons programma bepleiten.

Hebt u de resultaten van de studies over de Stefania- en andere tunnels? Kunt u ons de conclusies van die studies uiteenzetten? Kan de Stefaniatunnel met enkele ingrepen op korte termijn opnieuw worden geopend? Wanneer precies? Kunt u de bestelde studies aan het parlement bezorgen?

Welke maatregelen komen er om het autoverkeer vlot te trekken? Bekijkt u met de stad Brussel of de voetgangerszone opnieuw open kan voor het autoverkeer?

Welke begeleidingsmaatregelen worden er genomen om de negatieve impact van de tunnelsluiting voor automobilisten, openbaar vervoer en winkeliers tot een minimum te beperken?

De federale vicepremier had het deze week opnieuw over de financiering van het GEN. Wel er wat nieuws te horen? Worden er bijkomende middelen uitgetrokken?

fédéral financerait le RER et que les tunnels seraient à charge de Bruxelles.

Même si l'urgence est aujourd'hui à la recherche d'une solution pour garantir le fonctionnement des tunnels, la question du modèle financier à défendre pour financer les dépenses devra inévitablement se poser. Au vu des finances régionales, de la structure du budget, des normes européennes, même si ce n'est pas notre premier choix, une discussion sur une contribution financière de l'usager et sur l'une ou l'autre forme de péage nous semble aujourd'hui incontournable.

Serait-ce en effet équitable que Bruxelles finance seule, exclusivement sur le portefeuille des Bruxellois, des ouvrages qui bénéficient tant aux Bruxellois qu'aux navetteurs ? Si forme de péage il doit y avoir, nous plaidons pour que l'impact en soit neutre pour les Bruxellois, par exemple via une réforme de la taxe de circulation ou la mise en place d'une tarification intelligente telle que défendue dans notre programme.

Avez-vous reçu les résultats des études demandées sur le tunnel Stéphanie et sur les autres tunnels ? Si oui, pourriez-vous nous faire part des conclusions de ces analyses ? Pourra-t-on rouvrir le tunnel Stéphanie moyennant certains aménagements ? Si oui, dans quel délai ? Toujours dans ce souci de transparence, pourriez-vous transmettre au parlement les études commandées ?

Quelles mesures ont-elles été prises pour fluidifier le trafic automobile ? Je suppose que des contacts ont été pris avec les communes concernées pour réguler la circulation. Une réouverture du piétonnier est-elle envisagée et a-t-elle été discutée avec la Ville de Bruxelles ?

Plus largement, quelles mesures d'accompagnement sont-elles prévues pour réduire au maximum l'impact négatif de cette fermeture de tunnel sur les automobilistes, les transports publics et les commerçants ?

Le vice-premier ministre est revenu cette semaine sur le financement du RER. Y a-t-il du neuf à cet égard ? Des moyens supplémentaires seront-ils débloqués ?

Pour ce qui est du financement de la rénovation des tunnels, quelles sont les pistes envisagées : fonds

Hoe wordt de financiering van de renovatie van de tunnels aangepakt? Gebeurt dat met eigen middelen, Beliris, tol tunnels, of overweegt u een publiek-private samenwerking (PPS)?

Hebt u weet van het masterplan dat gisterenavond in de media opdook? Kunt u ons daar wat meer over vertellen? Kunt u het aan het parlement bezorgen?

De regering moet op zoek naar oplossingen en het parlement moet bekijken wie waarvoor verantwoordelijk is.

Er moet zo snel mogelijk duidelijkheid komen over de maatregelen om het verkeer vlot te laten doorstromen, in het belang van de economie en het gewest.

(Applaus bij de meerderheid)

propres, Beliris, tunnels payants, partenariat public-privé ?

Enfin, avez-vous eu connaissance du masterplan révélé hier soir dans la presse ? Pourquoi n'apparaît-il que si tard ? Pourriez-vous nous en dire davantage sur le sujet ? Pourriez-vous, comme les dernières études que vous avez commandées, le transmettre au parlement ?

Au vu de la situation, si le gouvernement doit trouver des solutions, il est impératif que le parlement se penche sur l'historique du dossier et fasse la lumière sur les responsabilités.

En conclusion, ce qui nous importe aujourd'hui, à côté des responsabilités des uns et des autres, c'est d'objectiver au plus vite la situation, d'y voir clair, d'être transparent et de prendre rapidement les mesures qui s'imposent pour fluidifier la mobilité, préserver notre économie et notre Région.

(Applaudissements sur les bancs de la majorité)

Discussion conjointe

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

M. Boris Dilliès (MR).- Chers collègues, vous connaissez sans doute le site d'informations fantaisiste et parodique Le Gorafi. Hé bien, ces derniers jours, les informations qui nous sont parvenues en étaient dignes ! Le gouvernement bruxellois est donc devenu, à l'évidence, le "gouvernement Gorafi".

Assurément, parler ici d'un défaut de prévoyance est un euphémisme. Assurément, il y a eu une absence de gestion. Assurément, une commission d'enquête parlementaire qui permettra d'y voir clair et de déterminer l'ensemble des responsabilités est essentielle. Aujourd'hui, des rapports alarmants arrivent de partout. La situation est grave, et digne d'une région sous-développée.

On s'est contenté d'appliquer, ici et là, une série de rustines. On peut aussi se poser la question de l'orientation des budgets en matière d'infrastructure. Ces dernières années, différentes politiques ont été souhaitées et se sont contredites. Là aussi, la clarté

Samengevoegde besprekking

De voorzitter.- De heer Dilliès heeft het woord.

De heer Boris Dilliès (MR) (in het Frans).- *De voorbije dagen hebben we heel wat alarmerende berichten gehoord. De situatie is ernstig en een ontwikkeld gewest onwaardig. Een parlementaire onderzoekscommissie moet de situatie ophelderken. Er is duidelijk sprake van een gebrek aan vooruitziendheid en beheer. Het onderhoud van de tunnels gebeurde met lapmiddelen, terwijl een deel van het budget voor infrastructuur niet eens werd gebruikt. De huidige situatie is het gevolg van bepaalde politieke keuzes.*

Sinds gisteren wil men ons laten geloven dat bepaalde informatie die werd verspreid op gezamenlijke vergaderingen van meerdere kabinetten niet werd doorgegeven aan de bevoegde minister. Ofwel ging het dus behoorlijk mis, ofwel werd er bewust informatie achtergehouden.

Excuses volstaan niet. De toestand van de tunnels heeft enorme gevolgen voor onze economie. Heel

devra être faite. Pourquoi certains budgets ont-ils favorisé tel type de mobilité plutôt qu'un autre ? Une série d'entre eux n'ont pas été épuisés, on le sait désormais, et, à l'évidence, la situation que nous connaissons aujourd'hui est la conséquence de choix préjudiciables aux Bruxellois.

En outre, depuis hier, on voudrait nous faire croire que des informations fondamentales données en réunion intercabinets ne remontent pas jusqu'au ministre. Il s'agit soit d'un dysfonctionnement, soit d'un mensonge !

Aujourd'hui, toutes les explications du monde ne pourront plus permettre d'ignorer le problème et de glisser la poussière sous le tapis. La situation a des conséquences sans précédent sur notre économie. À l'heure actuelle, nombreux sont les commerces et entreprises qui pâtissent directement de cette situation.

Certes, la circulation est plus fluide à certains endroits. Mais il est important de rappeler aussi qu'avoir un commerce et avoir besoin de clients, ce n'est pas la même chose qu'avoir des problèmes pour se rendre sur son lieu de travail. Les conséquences ne sont pas les mêmes.

Les responsabilités politiques et administratives devront être clairement établies en la matière, dans la mesure où il n'est pas question que celles-ci n'incombent qu'à une personne. Vous n'êtes pas coupable, M. le ministre, mais vous êtes en partie responsable de la situation, dont vous avez, comme d'autres, hérité.

Le moment est venu de réfléchir ensemble, sans dogmatisme, à la politique de mobilité que nous voulons pour la Région. Celle-ci ne pourra pas être axée exclusivement sur les voitures ou les vélos, et n'aboutira que grâce à la collaboration de tous les niveaux de pouvoir. Dans cette optique, il est essentiel d'accepter la main tendue par le niveau fédéral. Le gouvernement bruxellois ne peut donc pas continuer à rejeter la faute sur le niveau fédéral !

(Rumeurs)

En outre, il faudra, dans le cadre de cette collaboration avec tous les niveaux de pouvoir, que les élus locaux - que nous sommes pour la plupart - acceptent de voir plus loin que le bout de leur

wat winkels en ondernemingen ondervinden direct nadeel.

De politieke en administratieve verantwoordelijkheid voor de problemen moet duidelijk worden vastgesteld, aangezien die niet bij een enkele persoon ligt. Mijnheer de minister, u bent ook deels verantwoordelijk, al hebt u bepaalde problemen van uw voorgangers geërfd.

De tijd is gekomen om taboes opzij te schuiven en samen na te denken over de mobiliteit die wij in ons gewest voor ogen hebben. Die mag niet uitsluitend toegespitst zijn op de auto en de fiets en kan enkel tot stand komen dankzij een goede samenwerking tussen alle beleidsniveaus. Daarom is het belangrijk om de uitgestoken hand van de federale regering aan te nemen. De Brusselse regering kan de federale overheid niet eeuwig als zondebok blijven gebruiken.

(Rumeur)

Daarnaast moeten de gemeenteraadsleden bereid zijn om verder te kijken dan de grenzen van hun gemeente, anders zullen wij er niet in slagen om het mobiliteitsprobleem op te lossen.

De Brusselaars verdienen beter. Als wij willen dat Brussel de hoofdstad van Europa blijft, moet het beter.

(Applaus bij de MR)

commune. Aucune ville au monde n'a réussi à relever le défi de la mobilité en restant recroquevillée. Les institutions bruxelloises sont extrêmement complexes. Elles ont leurs faiblesses et leurs vertus, mais nous ne réussirons pas en nous repliant sur nous-mêmes.

Les Bruxellois méritent mieux, comme Bruxelles, si nous voulons qu'elle reste la capitale de l'Europe.

(Applaudissements sur les bancs du MR)

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

M. Vincent De Wolf (MR). - M. le ministre-président, hier soir encore, vous annonciez à la RTBF que votre gouvernement régional avait doublé depuis deux ans les moyens budgétaires alloués aux tunnels. Ces déclarations sont inexactes, contraires à la réalité. Expliquer aux Bruxellois, comme vous le faites, que les tunnels sont devenus une priorité budgétaire, c'est tout simplement faux.

Notre groupe s'est livré à une analyse des moyens budgétaires depuis 2008, la première année où l'on voit clair dans ce qui a été investi dans les tunnels. Si c'est grâce au ministre, je lui rends hommage.

(Rumeurs)

Mais ce que l'on constate est assez affligeant. En 2008 et en 2009, année qui suit celle durant laquelle vous avez commandé l'étude cachée qui a été rendue publique hier, ce sont 12.600.000 euros qui ont été dépensés, dont 10 millions en 2009. En 2010, un mur s'effondre dans le tunnel Léopold II et la facture s'alourdit de 6 millions d'euros. En 2011, on retombe à 12 millions d'euros. Ce qui est stupéfiant, c'est qu'on est en 2016, et que seuls 14 millions d'euros sont inscrits en liquidation, alors que le tunnel Stéphanie a été fermé pas moins de 98 fois en 2015 et que des blocs de béton sont tombés.

Face à tous ces incidents, votre gouvernement se limite à prévoir 14 millions d'euros ! C'est évidemment irresponsable ! Vos grandes déclarations, M. le ministre-président, sont démenties par les chiffres et par les vérités budgétaires.

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

De heer Vincent De Wolf (MR) (in het Frans). - *Mijnheer Vervoort, gisteren verklaarde u tegen de RTBF dat uw gewestregering het budget voor de tunnels twee jaar geleden verdubbelde. Dat klopt niet. U moet de Brusselaars niet proberen wijs te maken dat er veel geld wordt begroot voor de tunnels.*

De MR heeft nagegaan hoeveel geld er sinds 2008 werd uitgetrokken voor de tunnels. Toegegeven: de minister heeft tenminste de verdienste dat er sinds dat jaar duidelijkheid is over het budget.

(Rumoer)

In 2008 en 2009, de jaren nadat u de geheime studie hebt besteld die gisteren werd bekendgemaakt, werd er 12,6 miljoen euro besteed, waarvan 10 miljoen in 2009. In 2010 stortte een muur in de Leopold II-tunnel en werd het budget verhoogd met 6 miljoen euro. In 2011 daalde het budget weer naar 12 miljoen euro. Het is verbluffend dat de vereffeningsskredieten voor de tunnels in 2016 amper 14 miljoen euro bedragen, terwijl de Stefaniatunnel in 2015 niet minder dan 98 keer werd gesloten omdat er brokstukken loskwamen. Dat is onverantwoord.

In 2015 bleek dat er gevaar dreigde in sommige tunnels. In de Leopold II-tunnel viel toen een betonblok op een auto nadat er in november van dat jaar al een brokstuk was losgekomen in de Rogiertunnel. U zei toen trots dat u in 2015 30 miljoen euro had uitgetrokken voor de tunnels, maar dat is niet waar. In werkelijkheid werd het budget voor de tunnels beperkt tot 20 miljoen euro in de vorm van vastleggingskredieten. Van de beschikbare 15 miljoen euro werd trouwens maar

En 2015, la dangerosité de certains tunnels a été révélée au grand jour : un bloc de béton est tombé sur une voiture dans le tunnel Léopold II, tandis qu'en novembre de la même année, un bloc est tombé du plafond dans le tunnel Rogier. Vous aviez alors annoncé fièrement qu'en 2015, vous aviez engagé 30 millions d'euros dans ce dossier. Ce n'est pas vrai : vous avez en réalité réduit ces 30 millions à 20 millions d'engagement. En outre, sur les 15 millions d'euros qui pouvaient être dépensés, seuls 13,5 millions l'ont été.

La démonstration est donc faite : vous n'avez pas fait de la sécurité des tunnels une priorité depuis ces deux dernières années.

Le problème est-il financier ? Les tableaux budgétaires montrent que vous auriez pu dépenser, pour les infrastructures, 25 millions d'euros supplémentaires en 2011, 23 millions d'euros en 2012, 18 millions d'euros en 2013 et 22 millions d'euros en 2014. Or ils n'ont pas été consommés ! Un transfert de moyens aurait pu s'opérer avec l'aval de l'Inspection des finances. Ces vérités budgétaires alourdissent votre responsabilité et celles de votre prédécesseur, ainsi que des deux ministres compétents, M. Smet, Mme Grouwels, et à nouveau M. Smet.

Comme mes collègues MM. Dilliès et Van Goidsenhoven, je ne comprends pas qu'un rapport rédigé par l'administration et demandé par les ministres pour une réunion intercabinets ne soit jamais parvenu au gouvernement. C'est inimaginable ! Il s'agit d'une faute grave du gouvernement, voire d'une faute pénale, puisque la sécurité des usagers a été mise en péril. Vous avez eu de la chance de ne pas avoir eu à déplorer de mort par accident. Il existait un risque de crime par défaut de prévoyance et de précaution.

La lumière doit être faite sur ce dossier pour établir les responsabilités politiques du gouvernement. C'est le rôle de notre parlement, comme vous l'avez dit hier sur les antennes de la RTBF. Il faut également créer une commission d'enquête. Je suis heureux du vote intervenu ce matin. Nous ne pourrons, par ailleurs, pas faire l'économie du renforcement des prérogatives des députés. Le MR plaide de longue date pour la publicité de toutes les études commandées par le gouvernement et financées par les Bruxellois. Je vous rappelle que nous sommes en conflit au sujet des deux milliards

13,5 miljoen euro besteed.

Het bewijs is dan ook geleverd dat de veiligheid van de tunnels de afgelopen twee jaar geen prioriteit was.

Is er een financieel probleem? Nee, want uit de begrotingstabellen blijkt dat u in 2011 25 miljoen euro extra had kunnen uitgeven voor de tunnels, in 2012 23 miljoen euro extra, in 2013 18 miljoen euro extra en in 2014 22 miljoen euro extra. Dat geld werd gewoon niet besteed! Met de toestemming van de Inspectie van Financiën had u de ongebruikte middelen kunnen overdragen naar een volgend begrotingsjaar. Dat is niet gebeurd. U bent daarvoor verantwoordelijk, samen met uw voorgangers, namelijk mevrouw Grouwels en de heer Smet.

Wij begrijpen niet waarom een rapport dat werd opgesteld door de administratie en door de bevoegde ministers werd opgevraagd voor een gezamenlijke vergadering nooit aan de regering werd voorgelegd. Dat is een zware en misschien zelfs strafbare fout, want de chauffeurs die de tunnels gebruiken, werden in gevaar gebracht. Gelukkig zijn er geen doden gevallen.

De regering moet haar verantwoordelijkheid nemen. Er moet ook een onderzoekscommissie worden opgericht. De MR vraagt al lang dat alle studies die de regering bestelt en die worden gefinancierd met het geld van de Brusselaars openbaar worden gemaakt. Er bestaat een conflict over de resterende twee miljard euro voor de metro. Wij zijn op de hoogte van het bestaan van een studie maar kennen er de inhoud niet van. U weigert daarover te communiceren.

(Applaus bij de oppositie)

In 2008 vroeg de heer El Karouni namens de MR om de externe studies aan het parlement te bezorgen. Mijnheer Smet, u hebt toen gezwegen over de studie die gisteren aan het licht is gekomen. Het werk van de volksvertegenwoerdigers wordt continu belemmerd. Het is overduidelijk dat u onvoldoende vooruitziend bent geweest.

Momenteel zoekt uw regering met man en macht naar middelen om de werken te kunnen financieren. U hebt niemand om geld gevraagd,

d'euros manquants pour le métro. Nous avons eu connaissance de l'existence d'une étude, mais pas de son contenu que vous avez refusé de communiquer.

(Applaudissements sur les bancs de l'opposition)

En 2008, le MR, par la voix du député Mustafa El Karouni, demandait les études commandées à des organismes extérieurs. Vous aviez, M. Smet, alors omis de mentionner l'existence de l'étude révélée hier. L'obstruction au travail des députés est monnaie courante. Votre défaut de prévoyance est manifeste.

Aujourd'hui, votre gouvernement ne sait plus sur quel pied danser pour trouver des financements pour les travaux. Vous n'avez demandé d'argent ni à gauche, ni à droite et vous commencez à parler du péage urbain, de la taxation kilométrique, ou encore du droit de passage. La maison brûle et vous demandez au gouvernement de Charles Michel de regarder ailleurs.

Outre l'inquiétude quant à l'état de nos tunnels, le MR craint le pire pour l'image de notre Région. Le lockdown et les mesures qui ont été prises pour éviter un attentat relevaient d'un autre enjeu que l'image que vous donnez aujourd'hui de l'incompétence des Bruxellois, qui doivent gérer des infrastructures sans y parvenir !

(Rumeurs)

L'étude de Stratec démontre que, pour qu'un péage soit utile et dissuasif, il faut réclamer 12 euros par jour aux navetteurs ! Sept entreprises sur dix envisagent aujourd'hui de quitter Bruxelles. Il apparaît certain qu'une taxation automobile limitée à la Région créera un appel d'air, avec des délocalisations encore plus fortes des PME et des pertes d'emplois.

Nous nous opposons donc à un péage urbain ou à une taxation kilométrique sans étude d'impact économique indépendante (dont on aimerait avoir la copie) et sans offre alternative effective de transports publics. Nous nous opposerons à cette politique cynique qui consiste à faire payer par le citoyen les fautes de votre gouvernement !

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

maar komt nu plots met voorstellen over stadstol, een kilometerheffing enzovoort.

Bovendien vraagt u geen hulp aan de federale regering. Wij vrezen ook voor het imago van onze stad. Na de invoering van dreigingsniveau 4 en de antiterrorismemaatregelen blijkt nu ook nog eens dat de Brusselse regering niet in staat is om de infrastructuur behoorlijk te beheren!

(Rumoer)

Uit de studie van Stratec blijkt dat een stadstol pas nuttig en ontradend zou werken als pendelaars er dagelijks minstens 12 euro aan zouden moeten besteden. Zeven op de tien ondernemingen overwegen Brussel te verlaten. Een gewestelijke kilometerheffing zal er ongetwijfeld toe leiden dat nog meer kmo's vertrekken, waardoor er heel wat banen verloren zullen gaan.

De MR verzet zich tegen een stadstol of een kilometerheffing zonder onafhankelijke studie over de economische gevolgen, waarvan wij de resultaten willen zien. Bovendien moet het openbaar vervoer een volwaardig alternatief voor de auto worden. Wij zullen ons verzetten tegen dit cynische beleid, dat de burgers wil laten opdraaien voor de fouten van uw regering!

(Applaus bij de N-VA en de MR)

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

Mme Caroline Désir (PS). - Si les débats passionnés sont souvent passionnantes, il faut franchement admettre que l'exercice de musculation auquel nous avons assisté ces derniers jours n'honore pas les responsabilités que nous exerçons.

À titre personnel, je ne vous le cache pas, je suis mal à l'aise face aux passes d'armes dans ce dossier. Je suis mal à l'aise face aux Bruxellois et aux navetteurs qui assistent, médusés, à une escalade médiatique. Je suis mal à l'aise face à l'attitude de ceux qui cherchent des réponses à la va-vite à des problèmes qui, ne fût-ce que sur le plan technique, sont éminemment complexes. Je suis mal à l'aise quand certains se pressent pour pointer des responsabilités individuelles, en passant un peu vite sous silence la responsabilité collective qui, pourtant, nous incombe.

Malgré ces éléments, sans doute inhérents à la gestion de toute crise, mon groupe, dans la problématique qui nous occupe, plaide pour un retour au calme nécessaire à la recherche de solutions d'avenir intégrées à notre vision de la mobilité urbaine. Ces solutions, nécessairement multimodales, ne pourront faire l'économie d'une coopération réelle entre l'ensemble des niveaux de pouvoirs de ce pays, tous compétents en la matière.

J'espère sincèrement que la démarche proposée par notre président ce matin, à savoir la mise en place d'une commission spéciale, permettra de faire rapidement toute la lumière sur la situation que nous connaissons. Cet objectif est partagé par l'opposition et l'ensemble du gouvernement : il n'y a donc pas lieu de polémiquer à ce propos.

Le ministre-président a encore affirmé, à la télévision hier soir, qu'il réclamait la plus grande transparence dans ce dossier.

Nous devrons tirer les conclusions des conséquences du sous-financement structurel auquel a été tenue la Région bruxelloise pendant les 20 premières années de sa création. Les 11 kilomètres des 25 tunnels de la capitale ont été imaginés à une époque où la voiture était au cœur du projet urbain. Des années 50, nous payons encore et toujours la facture, qu'elle soit architecturale, urbanistique ou financière.

De voorzitter. - Mevrouw Désir heeft het woord.

Mevrouw Caroline Désir (PS) (*in het Frans*). - *Ik vind het jammer dat er zulke gespierde taal wordt gebruikt en dat dit debat in de media wordt gevoerd. Het is ook geen goede zaak dat sommigen bijzonder complexe problemen overhaast willen oplossen en op zoek gaan naar zondebokken, terwijl ze onze collectieve verantwoordelijkheid negeren.*

Mijn fractie pleit voor een serene aanpak, zodat we oplossingen kunnen vinden die aansluiten bij onze visie op stedelijke mobiliteit. Daarbij moet onvermijdelijk rekening worden gehouden met meerdere verplaatsingsmethoden en moeten alle overheden van het land, die allemaal bevoegd zijn in dit dossier, samenwerken.

Ik hoop dat het voorstel van de minister-president om een bijzondere commissie op te richten snel tot meer duidelijkheid leidt. Die doelstelling wordt immers gedeeld door meerderheid en oppositie.

We moeten conclusies trekken uit de structureel gebrekige financiering waarmee het Brussels Gewest de eerste twintig jaar van zijn bestaan werd geconfronteerd. De 25 tunnels van de hoofdstad, die in totaal ongeveer elf kilometer lang zijn, werden aangelegd in een periode toen de auto nog een veel belangrijker rol speelde. We betalen nog steeds de rekening van de jaren vijftig, zowel op architecturaal, stedenbouwkundig als op financieel gebied.

De opeenvolgende Brusselse regeringen, met meerderheden waarvan de meeste aanwezige parlementsleden hier deel uitmaakten, hebben moeilijke begrotingsjaren doorstaan. Door de bevolkingsexplosie konden er tot voor kort niet veel grootschalige investeringen plaatsvinden. Onze infrastructuur leed daaronder.

Dankzij de zesde staatshervorming en de betere financiering van Brussel kwam er verandering in die situatie. We beschikken nu over de nodige investeringscapaciteit om een aantal uitdagingen aan te gaan, wat blijkt uit de opeenvolgende ambitieuze begrotingen die de regering ons voorlegt.

De Brusselse regering heeft herhaald dat ze de andere beleidsniveaus niet zal vragen om de

Les gouvernements bruxellois qui se sont succédé, et auxquels la grande majorité de cet hémicycle a participé, ont eu à gérer des années budgétaires difficiles. Récemment encore, alors que le défi de l'explosion démographique mettait sous pression nos finances régionales et communales, rares ont été les investissements d'envergure qui ont pu être réalisés. Pendant ce temps, nos infrastructures, et pas seulement celles liées à la mobilité, se dégradaient.

La sixième réforme de l'État et le juste financement de Bruxelles qui l'a accompagnée ont permis à notre Région de sortir de l'ornière. Nous sommes désormais en capacité budgétaire de relever les défis qui nous sont lancés. Cette capacité d'investissement retrouvée se marque dans les budgets successifs qui nous sont présentés. L'ambition du gouvernement y est manifeste.

Le gouvernement bruxellois a répété qu'il ne demandait pas un euro aux autres niveaux de pouvoir pour financer la rénovation nécessaire de nos infrastructures. Il prendra ses responsabilités pour atteindre cet objectif.

Par contre, ce que mon groupe demande, c'est que chacun remplisse sa part du contrat. La mobilité - car c'est bien de cette compétence qu'il s'agit - n'a pas été transférée intégralement. Le cas de la Région bruxelloise est singulier, puisque l'État fédéral et les trois Régions du pays ont un intérêt direct à y voir se développer une politique de mobilité ambitieuse et efficace.

C'est tout le sens de la Communauté métropolitaine de Bruxelles consacrée par la sixième réforme de l'État et qui semble déjà être une ambition mort-née. Pourtant, elle visait bien la gestion intégrée d'une problématique qui s'étend au-delà du territoire des dix-neuf communes bruxelloises.

Permettez-moi une parenthèse. J'entends le seul parti francophone du gouvernement fédéral défendre constamment la loyauté dont fait preuve son partenaire nationaliste flamand sur la "mise au frigo" du volet communautaire. J'ai envie de lui répondre que nous ne sommes pas dupes : le seul agenda mis au frigo semble bien être l'agenda bruxellois !

(Applaudissements sur les bancs de la majorité)

renovatie van de infrastructuur te helpen financieren. Mijn fractie eist echter dat iedereen zijn verplichtingen naleeft. Mobiliteit werd immers niet volledig geregionaliseerd. Zowel de federale staat als de drie gewesten van het land hebben er alle belang bij dat er in het Brussels Gewest een ambitieus en efficiënt mobiliteitsbeleid komt.

Dat is ook de bedoeling van de metropolyne gemeenschap van Brussel, die echter tot mislukking gedoemd lijkt, ook al is die instantie bedoeld voor het geïntegreerde beheer van een problematiek die het grondgebied van de negentien Brusselse gemeenten overstijgt.

De enige Franstalige partij van de federale regering stelt dat de N-VA blijk geeft van loyaliteit door voorlopig geen communautaire eisen meer te stellen. Ik ben het daar niet mee eens: alleen de belangen van Brussel lijken voorlopig geen aandacht meer te krijgen!

(Applaus bij de meerderheid)

Het is zelfs zo erg geworden dat de enige Brusselse minister in de federale regering het vermelden van de metropolyne gemeenschap een provocatie vindt. De oprichting van die gemeenschap moet gepaard gaan met de uitbouw van het GEN, dat noodzakelijk is om het fileeld in het Brussels Gewest te verlichten.

À tel point que même le seul ministre bruxellois du gouvernement fédéral considère le fait d'évoquer la Communauté métropolitaine de Bruxelles, terme pourtant consacré par une loi spéciale, comme une provocation. La création d'une telle communauté métropolitaine doit s'accompagner de la mise en œuvre du RER, indispensable pour résoudre les problèmes de congestion de la Région bruxelloise.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *C'est pourquoi le ministre Weyts réclame l'organisation d'une réunion.*

(Rumeurs)

Il veut rencontrer le gouvernement bruxellois, mais la réunion est sans cesse reportée !

Mme Caroline Désir (PS).- Je souscris donc pleinement aux déclarations de M. Loewenstein sur les investissements nécessaires, dans le RER ou à la SNCB en général. Soyons de bon compte : malgré sa frilosité sur ce thème, le ministre Reynders reste à ce jour le seul à avoir ouvert la voie à une collaboration adulte entre niveaux de pouvoir concernés. Pour cela, il mérite notre attention. Malheureusement, il n'en fallait pas plus pour que, dès la fin du Comité de concertation, trois sorties incendiaires de ses collègues anéantissent ces efforts d'ouverture. Je ne vais toutefois pas relancer inutilement la polémique.

Notre réponse à la problématique qui nous occupe ne peut faire l'économie d'une vision commune et partagée des enjeux de mobilité urbaine. La réponse sera multimodale ou ne sera pas. Vu les montants concernés, nous devons, certes, faire toute la lumière sur le passé, mais surtout mener dès à présent une discussion prospective, travailler rapidement mais avec méthode et rigueur, tenter de dépasser les vieilles recettes et projeter notre vision de la mobilité dans notre projet urbain. Tout le monde en a conscience : quels que soient l'ordre et la nature des travaux, le coût des chantiers majeurs qui s'annoncent sera important.

Nous savons aussi que certains tunnels constituent des axes structurants du métabolisme bruxellois et que ceux-ci jouent un rôle important pour l'accès à la ville depuis l'extérieur. Se posera alors la question légitime de savoir si le coût qu'ils représentent, tant en entretien qu'en rénovation, se doit d'être intégralement à charge des Bruxellois

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Daarom vraagt minister Weyts van de N-VA dat er een vergadering gepland wordt.

(Rumoer)

Hij wil samenzitten met de Brusselse regering!
Maar de vergadering wordt alsmaar uitgesteld!

Mevrouw Caroline Désir (PS) (*in het Frans*).- *Ik sluit me dan ook volledig aan bij de verklaringen van de heer Loewenstein over de noodzakelijke investeringen in het GEN of de NMBS in het algemeen. Minister Reynders is tot dusver de enige geweest die pleitte voor een volwassen samenwerking tussen de verschillende overheden. Helaas hebben een aantal andere politici na afloop van het Overlegcomité lelijk uitgehaald.*

Om de huidige problematiek op te lossen, hebben we een gezamenlijke visie op stads mobiliteit nodig. Daarbij moet aandacht gaan naar meerdere verplaatsingsmethoden. We moeten uiteraard nagaan wat er in het verleden fout is gegaan, maar ook kijken naar de toekomst, snel maar nauwgezet werken en onze visie op stads mobiliteit toepassen. De renovatie van de tunnels zal immers handenvol geld kosten.

Bepaalde tunnels zijn essentieel voor de toegang tot de stad. We moeten ons dan ook afvragen of de renovatie en het onderhoud ervan volledig door de Brusselaars moeten worden betaald, want ze worden lang niet alleen door hen gebruikt. Voorts moeten we ook nagaan of alle tunnels moeten worden behouden. Er zijn misschien beter geschikte alternatieven voor de toegankelijkheid en bewoonbaarheid van de wijken.

Hoewel de Europese Commissie publiek-private samenwerking aanmoedigt, geven wij er de voorkeur aan dat de overheid de volledige investering voor haar rekening neemt, rekening houdend met de financiële en budgettaire

qui, convenons-en, sont loin d'être les seuls à les utiliser. Se posera aussi la question de savoir si tous les tunnels devront en faire l'objet ou si des alternatives urbaines plus intégrées pourront être identifiées, tout en préservant l'accessibilité et l'habitabilité des quartiers.

Malgré les incitants créés par la Commission européenne en faveur des partenariats public-privé, notre première option reste un investissement strictement public, compte tenu de la capacité financière et budgétaire de la Région bruxelloise. Mon groupe invite le gouvernement à évaluer, avec la Commission, les modalités d'étalement des investissements nécessaires en matière de mobilité, qu'ils concernent l'infrastructure routière ou l'extension du réseau de transports en commun. L'Europe doit prendre la mesure de la situation budgétaire de la Région, qui ne demande pas mieux que de provisionner les moyens pour faire face à ce type de dépenses futures plutôt que de continuer à rembourser une dette qui se réduit à peau de chagrin.

Être le bon élève de la classe belge en respectant seul l'équilibre budgétaire n'est pas un objectif politique en soi quand de telles urgences se présentent à nous.

À défaut, il s'avérera nécessaire d'envisager une mise à contribution juste et mesurée des utilisateurs du réseau à rénover, afin d'assurer un juste partage de la charge financière que représenteront ces importants travaux. Il conviendra donc d'analyser la question de l'instauration d'un péage dont les recettes seraient directement affectées aux travaux de rénovation de certains ouvrages.

Mais qu'une chose soit claire : il n'appartiendra pas aux ménages bruxellois, dont je rappelle que près de la moitié ne possèdent pas de voiture, de supporter seuls cette charge alors que c'est bien de la sécurité de tous les usagers dont il est question ici. À ce titre, la fermeture du tunnel Stéphanie, malgré les embarras importants qu'elle crée, est une décision qui s'imposait pour des raisons de sécurité.

Je voudrais en profiter pour plaider en faveur d'une mise en œuvre rapide des mesures d'accompagnement qui ont été discutées avec les communes pour améliorer la situation des transports en commun et fluidifier le trafic automobile, mais aussi pour limiter les reports dans

capaciteit van het gewest. Mijn fractie verzoekt de regering om samen met de Europese Commissie na te gaan op welke manier de investeringen in wegeninfrastructuur en uitbreiding van het openbaar vervoer kunnen worden gespreid. Europa moet rekening houden met de budgettaire toestand van het Brussels Gewest, dat liever reserves zou aanleggen voor dergelijke uitgaven dan dure leningen af te betalen. Het heeft geen zin dat het Brussels Gewest er als enige in slaagt om een begrotingsevenwicht te realiseren als we met zulke problemen worden geconfronteerd.

In het andere geval moeten we nagaan hoe de gebruikers op een correcte manier kunnen bijdragen aan de renovatie van het netwerk. We moeten dan ook nagaan of we een tolssysteem kunnen invoeren waarvan de opbrengsten rechtstreeks naar de renovatiewerken van bepaalde tunnels gaan.

Het kan evenwel niet de bedoeling zijn dat de Brusselse gezinnen, waarvan ongeveer de helft geen wagen bezit, alleen voor die kosten opdraaien, terwijl de veiligheid van alle gebruikers op het spel staat.

Ik pleit voorts voor een snelle uitvoering van de begeleidende maatregelen die met de gemeenten werden besproken voor beter openbaar vervoer en vlotter autoverkeer, en om te vermijden dat de kleinere straten van omliggende gemeenten sluipverkeer te verwerken krijgen.

We moeten er tevens op toezien dat andere belangrijke projecten en werken in het gewest niet in het gedrang komen door de tunnels, zoals de werken in de Gulden Vlieslaan en de heraanleg van de Elsensesteenweg.

De mobiliteitsproblemen zijn niet nieuw en bestonden al voor de sluiting van de tunnels. Hoewel ze zich in en rondom Brussel concentreren, houden ze verband met de economische belangen van de drie gewesten en de levenskwaliteit van alle werknemers.

De voornaamste uitdaging inzake de problematiek van de tunnels is echter het uitbreiden van het openbaar vervoer en verbeteren van de leefbaarheid van het gewest.

Mogelijk evolueren we als gevolg van de

les petites rues des communes avoisinantes.

Je voudrais aussi plaider pour que l'on mette tout en œuvre pour que cela ne remette pas en cause d'autre projets et chantiers importants pour la Région et pour les Bruxellois. Je pense ici notamment au chantier Toison d'or et au réaménagement de la chaussée d'Ixelles. Il serait incompréhensible pour les citoyens que des projets auxquels ils tiennent soient paralysés par la situation des tunnels.

En conclusion, j'aimerais insister sur le fait que les problèmes de mobilité ne sont pas neufs. Ils préexistaient à la fermeture des tunnels. Bien qu'ils se cristallisent dans et autour de Bruxelles, ils concernent les trois Régions, leurs intérêts économiques et la qualité de vie de tous les travailleurs. La question de la rénovation des tunnels sera, certes, lourde et complexe à gérer pendant quelques années, mais sera une période-clé pour les politiques de mobilité dans les décennies à venir. Gageons que l'urgence que d'aucuns expriment aujourd'hui face à cette situation mobilise l'ensemble des niveaux de pouvoir concernés par cet enjeu.

Enfin, cette problématique ne doit pas nous détourner de la priorité qui est la nôtre : l'extension du réseau de transports en commun et le renforcement de l'habitabilité de notre Région.

À l'image de l'évolution des usages observés parmi le personnel de grands employeurs basés à Bruxelles, il est possible que de cette contrainte nouvelle naissent de nouvelles habitudes, davantage orientées vers la mobilité douce. Ce n'est qu'à la lumière de ces réalisations que nous pourrons juger notre action dans la prochaine décennie.

(Applaudissements sur les bancs de la majorité)

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

Mme Carla Dejonghe (Open Vld) (en néerlandais). - *Le nœud du problème est connu : les tunnels sont vétustes et nécessitent une rénovation en profondeur.*

La manière dont l'ensemble du dossier a été utilisé dans les médias pour montrer Bruxelles sous un mauvais jour, de manière désinvolte et souvent non

problemen met de tunnels naar een situatie waarbij zachte mobiliteit sterker wordt gestimuleerd.

(Applaus bij de meerderheid)

De voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld). - De kern van het probleem is bekend: de tunnels zijn oud en versleten en zijn aan een grondige renovatie toe.

Het stoort mij ontzettend hoe het hele dossier in de media wordt gebruikt om ongegeneerd en vaak ongefundeerd Brussel in een slecht daglicht te stellen. Tunneltroubles, tunneltest, tunneltrauma,

fondée, me dérange énormément. Je suis presque tombée de ma chaise en lisant hier dans De Standaard que chaque tentative pour rendre la Belgique plus efficace buttait sur Bruxelles et que Bruxelles elle-même se mettait dans une telle position que seule une limitation de son rôle semblait sensée.

Je suis disposée à attribuer les déclarations de Donald Trump concernant Bruxelles à l'ignorance, mais les médias ont manifestement leurs propres motifs.

La sécurité est une priorité pour tous. Les tunnels sont d'une importance capitale pour notre mobilité. Celui qui pense qu'il peut utiliser la situation actuelle pour faire de Bruxelles une ville à circulation restreinte ou sans voitures sans penser au coût économique et social colossal que cela représentera, se fourvoie.

Tant que nous ne serons pas parvenus à étendre le réseau de métro sur l'ensemble de la Région, à avoir un réseau express régional performant, à aménager un réseau de parkings de dissuasion et à trouver une alternative aux mesures fiscales favorables aux voitures de société, la Région n'aura pas d'autre alternative que d'investir dans l'entretien en profondeur des tunnels. Il faut savoir rapidement si cela devra se faire via un péage ou via un partenariat public-privé avec la Banque européenne d'investissement (BEI).

Une chose est certaine : les tunnels doivent être rénovés. Depuis qu'il existe, le gouvernement bruxellois a toujours consacré des moyens à l'entretien des tunnels et il n'a jamais refusé de demander de financement pour la rénovation des tunnels sur des bases budgétaires.

Vous avez déclaré en commission que la rénovation du tunnel Léopold II n'aurait lieu qu'en 2018. L'engagement annoncé de sept ingénieurs spécialisés dans les tunnels par Bruxelles Mobilité va-t-il tout accélérer ? Il est urgent de disposer du plan pluriannuel de Bruxelles Mobilité pour la réparation des tunnels.

Quel est le calendrier pour la rénovation du tunnel Stéphanie ? J'espère que ce tunnel, qui est le seul accès plus ou moins aisément au centre pour les personnes venant d'Ixelles, Uccle ou Watermael-Boitsfort, sera rapidement rouvert à la circulation,

de media zijn goed in het verzinnen van alliteraties om de aandacht te trekken. Tot daaraan toe. Ik viel echter bijna van mijn stoel bij het lezen van het commentaarstuk "Brussel kan niet eeuwig falen" in De Standaard van gisteren. Daarin stond onder meer dat elke oplossing om België efficiënter te maken, botst op het probleem Brussel en dat Brussel zichzelf in een positie werkt waarin alleen een beperking van zijn rol nog zinvol lijkt.

Ook artikels als "Tijdelijk geen licht meer aan het eind van de tunnel" en "Overlegcomité is een rondje bekvechten geworden", komen het imago van het gewest niet bepaald ten goede. Dat Donald Trump Brussel vergelijkt met een 'hellhole', wijt ik vooral aan onwetendheid. Hij had misschien beter eens zijn telefoon genomen en Call Brussels gebeld. De media hebben echter duidelijk andere motieven.

Uiteraard is veiligheid voor iedereen een prioriteit. De tunnels zijn echter van vitaal belang voor onze mobiliteit. Wie denkt dat hij van de huidige situatie gebruik kan maken om een autoluwe of zelfs autovrije stad te creëren en daar geen gigantische economische en sociale prijs denkt voor te betalen, dwaalt. Er is geen alternatief. Het gaat hier om tienduizenden Brusselaars die zich dagelijks verplaatsen en om 350.000 mensen van buiten Brussel die hier komen werken.

Zolang we er niet in slagen om het metronetwerk degelijk over het gewest te spreiden, het te laten aansluiten op een performant gewestelijk expresnet, een netwerk van ontradingsparkings aan te leggen en een degelijk alternatief te vinden voor de fiscale gunstmaatregelen voor de bedrijfswagen, heeft het gewest geen alternatief dan zelf te investeren in een degelijk onderhoud van de tunnels. Er moet snel duidelijkheid komen of dat moet gebeuren met een tolheffing of via de Europese Investeringsbank in een PPS-constructie.

Een ding is zeker: de tunnels moeten gerenoveerd worden. Sinds haar ontstaan heeft de Brusselse regering steeds middelen uitgetrokken voor het onderhoud van de tunnels. Ze heeft nog nooit een vraag voor de financiering van de renovatie van de tunnels geweigerd op budgettaire gronden.

U verklaarde in de commissie dat de renovatie van de Leopold II-tunnel waarschijnlijk pas in 2018 zou plaatsvinden. Dat is bijzonder laat. Zal de

en toute sécurité pour les usagers.

Il y aura-t-il des simulations permettant de calculer l'impact de chacun des différents scénarios envisagés?

(Applaudissements sur les bancs de la majorité)

aangekondigde aanwerving van zeven tunnelingenieurs bij Brussel Mobiliteit ervoor zorgen dat alles sneller verloopt? Het meerjarenplan van Brussel Mobiliteit voor de tunnelherstellingen moet alleszins zo snel mogelijk op de tafel liggen.

Wat is de planning voor de renovatie van de Stefaniatunnel? Ik hoop op een snelle heropening, met een constructie die de veiligheid van de gebruikers garandeert. Ik wijs erop dat de Stefaniatunnel de enige min of meer vlotte toegang tot het stadscentrum vormt voor mensen die uit de richting van Elsene, Ukkel of Watermaal-Bosvoorde komen.

Komen er simulaties om de impact van elk van de aangehaalde scenario's op de omliggende straten en wijken duidelijk te maken aan de gemeenten en parlementsleden?

(Applaus bij de meerderheid)

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Projeltons-nous trois semaines en arrière. Il y a trois semaines, aucun tunnel n'était fermé. Il y a trois semaines, Bruxelles était l'une des villes les plus embouteillées du monde, d'après plusieurs études. La question qui se pose aujourd'hui, à l'heure où la fermeture du tunnel Stéphanie provoque une espèce d'hystérie mortifère, c'est de savoir ce que l'on va faire. Il est entendu que nous examinerons les actions passées dans une commission ad hoc, mais que va-t-on faire maintenant face au chaos provoqué par la fermeture de ce tunnel ?

Allons-nous continuer à laisser des voitures circuler sur le site propre du tram ? Allons-nous continuer à laisser le carrefour de la petite ceinture légèrement en aval de Trône, où passent pas moins d'une dizaine de lignes de bus de la STIB, être engorgé parce que l'on n'a pas pensé à y poster des policiers pour y régler la circulation ? Allons-nous continuer à proposer aux automobilistes comme unique alternative de passer par le tunnel Montgomery, sans jamais les inviter à changer de mode de transport ? Allons-nous continuer à faire en sorte que l'axe de pénétration concerné, à savoir l'avenue Louise, soit toujours aussi dangereux pour les cyclistes ? Je vous invite à y faire un tour à vélo si

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- *Drie weken geleden was er geen enkele tunnel gesloten maar was Brussel al een van de steden met de ergste files ter wereld. Nu de Stefaniatunnel is gesloten, rijst de vraag op welke manier we verder willen.*

Mogen auto's de trambedding blijven gebruiken? Aanvaarden we dat het verkeer stilstaat op het kruispunt ter hoogte van de Troonlaan, waar niet minder dan tien buslijnen voorbijkomen, omdat er geen politie is om het verkeer te regelen? Blijft de Montgomerytunnel het enige alternatief dat we automobilisten bieden? Moeten we hen niet aanzetten tot het gebruik van andere transportmiddelen? Wordt er wat gedaan aan de gevvaarlijke toestand voor fietsers op de Louizalaan? We kunnen nu tal van initiatieven nemen: politieagenten inzetten om het verkeer te regelen, de tram- en busbeddingen vrijmaken, zodat de MIVB aan belang wint, want nu leg je, ongelooflijk maar waar, het traject nog altijd sneller af met de auto.

De renovatie van de tunnels zal niets uithalen voor de Brusselse mobiliteit. Toch is de regering bereid om er 1 miljard euro in te investeren! Dat komt

vous ne l'avez jamais fait ! Dès maintenant, nous pourrions prendre une série d'initiatives : poster des policiers pour régler la circulation, dégager les voies de transports publics pour que cela ait au moins un intérêt de se rabattre sur la STIB. Actuellement, on continue en effet à circuler plus rapidement en voiture sur cet axe-là. C'est à peine croyable !

Là, M. le ministre, vous pouvez agir et le gouvernement peut agir, en collaboration avec la Ville de Bruxelles, bien entendu. Nous ne risquons pas de l'oublier.

Nous avons bien compris que la rénovation des tunnels n'apportera rien à la mobilité bruxelloise. Strictement rien ! Pourtant, du côté du gouvernement, M. Vervoort tient à se comporter en grand seigneur en payant "Rudi sur l'ongle" ! Il est question d'investir une somme qui, pour les optimistes, se limiterait à un milliard d'euros, soit 2.000 euros par ménage bruxellois. Une somme qui ne pourrait évidemment plus être consacrée à autre chose !

Il est question de mettre en place un partenariat public-privé, en faisant, par exemple, payer le passage du tunnel Léopold II ou encore l'accès à la Région bruxelloise. Si vous faites cela, vous enterrerez toute possibilité de solution alternative pour les trente ans à venir ! En effet, si ce partenariat se met en place, comment le secteur privé se rémunérera-t-il ? En s'assurant du passage d'un nombre minimum de voitures. Ainsi, si la Région voulait ne fût-ce que respecter ses propres objectifs du Plan Iris 2, elle devrait rembourser le secteur privé. Mais elle en serait incapable, puisqu'elle se serait engagée sur trente ans à entretenir des tunnels qui n'apportent rien !

Il va de soi qu'il faut réaliser les travaux urgents et que les tunnels ne doivent pas être fermés d'ici un ou deux ans. En revanche, je ne pense pas qu'il faille se lancer dans des rénovations en profondeur. Au passage, du côté socialiste, je m'inquiéterais pour le financement du métro. Il va en effet falloir faire des choix !

Avec plus d'un milliard d'euros, il y aurait beaucoup de choses à faire en surface, et rapidement, comme par exemple intensifier le réseau de transports de surface et en faire un service de qualité, réellement sorti de la circulation. On

neer op 2.000 euro per Brussels gezin.

Er is sprake van een PPS, wat zou betekenen dat de Leopold II-tunnel of de toegang tot het Brussels Gewest betalend wordt. De implicatie is dat er de volgende dertig jaar geen plaats is voor een alternatief! Als de samenwerking er komt, moet de privésector immers kunnen rekenen op een minimaal aantal auto's. Als het gewest zijn eigen Iris 2-doelstellingen wil halen, zou het de privépartners moeten uitkopen, maar dat zou onhaalbaar zijn omdat het zich tot dertig jaar onderhoud van verlieslatende tunnels verbonden heeft!

Het spreekt voor zich dat we de dringende werkzaamheden moeten uitvoeren en dat de tunnels niet over een of twee jaar hoeven te sluiten. Ik denk echter niet dat we ze grondig moeten renoveren. Als socialist zou ik me trouwens ook zorgen maken over de financiering van de metro, want we gaan keuzes moeten maken!

Met meer dan 1 miljard euro is er heel wat mogelijk, zoals meer en beter bovengronds openbaar vervoer, dat echt losstaat van het verkeer. We zouden ook veiligere fiets- en voetpaden kunnen aanleggen!

Als kers op de taart laat de federale regering weten dat het GEN er misschien wel nooit komt. Nu het net gedeeltelijk klaar is, zou het immers jammer zijn om er voldoende treinen over te laten rijden en het verder af te werken!

De federale regering, Vlaanderen en Wallonië lijken zeer veel belang te hechten aan de Brusselse tunnels, maar daar maken we geen gebruik van om onderhandelingen te beginnen. Waarom maken we het voortbestaan van de tunnels niet afhankelijk van de realisatie van het GEN?

Er is nog geen extra geld voor Beliris. De regering denkt dat er altijd geld zal zijn, maar dat doet me denken aan iemand die de Lotto wint en er alles binnen het jaar doordraait.

Misschien moeten we al tests met alternatieve mobiliteitsplannen voorbereiden, want de tunnels zullen een na een sluiten voor werken.

Maar neen, er is nog niets voorbereid. Als er een tunnel dichtgaat, ontstaat er grote chaos en pas

pourrait également réaliser des aménagements qui facilitent et sécurisent les déplacements cyclistes et piétons. Voilà des points réalisables !

Pour couronner le tout, pendant que vous jouez au grand seigneur en annonçant la prise en charge financière de la rénovation des tunnels, le gouvernement fédéral nous annonce, la bouche en cœur, que finalement, le RER ne verra peut-être jamais le jour. Après tout, maintenant qu'une partie est faite, il serait dommage de faire circuler des trains en suffisance et de réaliser les travaux nécessaires pour compléter le réseau !

Pourtant, au niveau fédéral, en Flandre et en Wallonie, ils ont l'air de tenir aux tunnels bruxellois comme à la prunelle de leurs yeux. Or je n'entends pas l'once d'un début de négociation. On dit que sans RER, il n'y aura pas de tunnels. Comment est-ce possible ?

Il n'y a toujours pas d'avenant Beliris non plus. Le gouvernement pense qu'il y aura toujours de l'argent. Cela m'évoque un nouveau riche qui viendrait de gagner au Lotto et qui dépenserait tout en un an. Après, que va-t-on faire ?

Il serait temps d'y réfléchir, parce que les tunnels vont tous devoir être fermés tour à tour pour des travaux. Il faudrait peut-être déjà se préparer à tester des plans de mobilité alternatifs. Il faut envisager les scénarios de mobilité en cas de fermeture de l'un ou l'autre tunnel, en s'appuyant sur les transports publics, avec des aménagements, des déviations de la circulation, etc.

Mais non, on n'a rien préparé. Quand un tunnel ferme, c'est le chaos et on se pose alors seulement les questions, notamment celle du financement. M. le ministre, cela ne va pas ! De la même façon, nous ne sommes pas opposés à un péage de zone dans notre Région, mais pas pour financer des tunnels qui ne feront que perpétuer les embarras de circulation pour les années à venir !

Je constate d'ailleurs que la ministre de l'Environnement n'est pas là, mais je comprends son absence. Il fallait en effet oser, après la COP21, déclarer que la Région allait tout mettre en œuvre en misant sur des solutions du passé - les pires, de surcroît, du point de vue de l'environnement et de la santé publique - pour en fait ne rien résoudre du tout.

dan komen er vragen. Dat kan toch niet! We zijn niet gekant tegen een tolheffing in het gewest, maar dan niet om tunnels te financieren die de verkeerschaos gedurende jaren zullen bestendigen!

De minister van Leefmilieu is er trouwens niet, al kan ik haar afwezigheid begrijpen na de beschamende vertoning op COP21 en het totale gebrek aan oplossingen.

Wij vragen dat er onmiddellijk wordt ingegrepen in de verkeersstromen: het openbaar vervoer kan meer reizigers aan, maar dan moet het wel de nodige middelen krijgen. Eén harmonicabus is bijvoorbeeld het equivalent van een halve kilometer autofile.

Als er een stadstol komt, moet die natuurlijk in openbaar vervoer geïnvesteerd worden, zodat de mensen in de toekomst een keuze kunnen maken. Vandaag heeft een deel van de autogebruikers immers geen keuze.

Als we nu alle middelen investeren in tunnels en samenwerkingsverbanden aangaan die ons nog jarenlang verplichten om tientallen miljoenen euro aan privébedrijven te betalen, dan moeten we later niet staan klagen. Alle beleidsruimte zal dan verdwenen zijn.

(Applaus bij Ecolo, Groen en de N-VA)

Ce que nous demandons, ce sont des solutions immédiates d'aménagement de la circulation, tenant compte de tous les modes de déplacement. Oui, le transport public est capable d'absorber plus de monde, mais cela nécessite d'y injecter les moyens nécessaires. Un bus articulé, par exemple, représente l'équivalent d'un demi-kilomètre de file de voitures : c'est donc peut-être une solution à envisager.

Je ne peux pas comprendre que vous soyez prêts à endetter la Région et les ménages bruxellois pour les trente années à venir en investissant dans des solutions du passé qui vont nous empêcher de financer une réelle alternative.

S'il devait y avoir un péage urbain, ce serait évidemment pour, comme d'autres grandes villes l'ont fait avec succès, investir dans les alternatives et déployer le transport public. Ce serait pour que les gens, demain, aient le choix. Nous savons aujourd'hui qu'une partie des automobilistes n'a tout simplement pas le choix. Nous voulons, nous, que ces automobilistes retrouvent le choix, dès demain.

Demain, nous ne pourrons nous permettre de pleurnicher parce que nous aurions mis tout l'argent dans les tunnels et parce que nous aurions conclu des partenariats public-privé qui nous engagent sur des années à payer des dizaines de millions à des opérateurs privés. Nous serions alors tenus par ces partenariats financiers et n'aurions plus de marge de manœuvre pour prendre des décisions véritablement politiques.

(Applaudissements sur les bancs d'Ecolo, de Groen et de la N-VA)

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

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais). - *Les tunnels bruxellois tombent en ruine. Les plafonds sont fissurés et des blocs se détachent avec la dégradation du béton. Cela fait des années qu'ils ne sont pas entretenus et ont des problèmes d'infiltration d'eau.*

Le plan directeur relatif à la rénovation et la sécurité des tunnels de mars 2013 avait déjà pointé les défauts graves que présentaient les tunnels à l'époque et n'excluait pas leur fermeture si des

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA). - Mijnheer de minister-president, something is rotten in the tunnels of Brussels. De Brusselse tunnels zijn aangetast door betonrot. Er vallen brokstukken naar beneden en het plafond is gescheurd.

De problemen zijn bekend. Wie de voorbije jaren door de tunnels reed, zag gewoon dat de tunnels niet onderhouden zijn en dat er water insijpelt.

De RTBF publiceerde gisteren een kopie van het

réparations n'étaient pas rapidement effectuées.

Dans l'intervalle, ce gouvernement et ceux qui l'ont précédé n'ont strictement rien fait pour réparer ces tunnels. En termes juridiques, on parle de négligence coupable.

L'état de dégradation des tunnels est symptomatique de celui de la gouvernance à Bruxelles, ou plutôt de l'absence de gouvernance. Vous laissez faire les choses, renoncez à assumer votre rôle de dirigeant et, quand l'abcès éclate, vous refusez de prendre vos responsabilités.

Vous devriez pourtant présenter vos excuses aux Bruxellois pour les années de mauvaise gestion par les gouvernements socialistes successifs et pour les embouteillages, auprès des entreprises lésées économiquement et auprès des contribuables qui s'interrogent sur ce que fait le gouvernement de leur argent.

Mais plutôt que de reconnaître ses torts, ce gouvernement essaye de faire porter le chapeau par les autres, alors que la gestion des tunnels a été transférée à la Région en 1989.

Comme toujours à Bruxelles, tout le monde est compétent, mais personne n'est responsable.

La situation est catastrophique. Les problèmes de mobilité conjugués à la fermeture des tunnels risquent d'inciter encore plus les entreprises à fuir Bruxelles. Les déclarations du ministre Smet concernant la fermeture éventuelle des tunnels n'ont fait que contribuer à la panique.

Le gouvernement veut-il faire de Bruxelles un cimetière économique ? Il connaît pourtant bien les chiffres du chômage dans la Région. J'ai l'impression qu'il se retranche dans une attitude de déni.

Le gouvernement a-t-il conscience de ce que signifie être coupable de négligence pour l'image de la Région, alors qu'il s'efforce justement de restaurer celle-ci au lendemain des attaques terroristes à Paris et de leurs implications bruxelloises ? Il ferait bien de se préoccuper de l'image d'une ville, d'une capitale européenne, dont les tunnels tombent en ruine.

Le gouvernement ne parviendra pas à redorer son

masterplan voor de renovatie en de veiligheid van de tunnels van maart 2013. De conclusies destijds waren hallucinant: de tunnels vertonen zulke ernstige defecten dat zonder snel herstel de sluiting ervan niet kan worden uitgesloten.

Ondertussen zijn we al in het jaar 2016. Wat heeft uw regering en die van uw voorgangers gedaan? U hebt tientallen jaren nagelaten in het onderhoud van de tunnels te voorzien. Hiervoor bestaat een juridische term: schuldig verzuim.

Het betonrot in de tunnels is helaas symptomatisch voor de toestand van het beleid, of beter het gebrek eraan in Brussel. U laat betijen, verzaakt aan uw elementaire plichten als bestuurder en, wanneer de etterbuil barst, weigert u enige verantwoordelijkheid te nemen. Shakespeare kende dat soort politiek al en helaas is zijn uitspraak nog steeds brandend actueel: something is rotten in the state of Brussels.

Excuses aan de Brusselaars voor het jarenlange wanbeleid van de door de PS geleide regeringen zouden op hun plaats zijn. Excuses aan de Brusselaars die vaststaan in de file, excuses aan de bedrijven die economisch schade lijden en excuses aan de belastingbetalers die zich afvragen wat er met hun belastinggeld gebeurt, dat is het minste wat u zou kunnen doen. Maar neen, in plaats mea culpa te zeggen probeert uw regering alleen maar de zwartepiet door te spelen, ook al bent u alleen, samen met de vorige federale regeringen – in 1989 is de bevoegdheid over de tunnels overgedragen – verantwoordelijk.

Zoals steeds in Brussel is iedereen bevoegd, maar neemt niemand zijn verantwoordelijkheid.

De toestand is dramatisch. De mobiliteitsproblemen die de moeilijkheden met de tunnels veroorzaken, dreigen het laatste zetje te worden dat heel wat bedrijven uit Brussel zal wegjagen. Deze week vroegen diverse ondernemingskoepels zich hardop af of de Brusselse regering eens kan beslissen of voor haar de bedrijven nog welkom zijn. Wat wil je ook met uitspraken als die van minister Smet, die een eventuele sluiting van de tunnels wel zag zitten. Natuurlijk leidt dat tot een vorm van paniek.

Wil de regering van Brussel misschien een economisch kerkhof maken? Zij kent toch de

blason en niant obstinément ses erreurs. Comment justifier son inaction alors que les défaillances avaient déjà été signalées en 2013, qu'il se retranche derrière l'attente d'un nouveau rapport alors que les tunnels tombent en ruine depuis 26 ans ?

Alors que la situation est catastrophique, le gouvernement se borne à annoncer l'élaboration d'un plan directeur et d'un plan d'investissement et le recrutement de personnel supplémentaire.

Pour ce qui est du financement, la confusion est totale. Il serait question d'un péage urbain à l'entrée des tunnels, alors que nous payons déjà des impôts. N'était-il pas prévu d'instaurer une redevance kilométrique intelligente et de taxer les automobilistes sur l'usage et non la possession de leur véhicule ? Les socialistes ne pourraient-ils pas défendre les intérêts de Bruxelles auprès de leurs homologues wallons et leur demander leur collaboration en ce sens ?

Nous en avons assez de la passivité, de l'irresponsabilité et de l'absence totale de vision du gouvernement.

Concernant la crise des tunnels, nous voulons qu'un gestionnaire de crise, indépendant de tout parti politique, soit nommé pour superviser ce dossier. Nous réclamons par ailleurs un examen approfondi de Bruxelles Mobilité, afin de déterminer notamment si cet organe dispose des ingénieurs appropriés.

Par ailleurs, nous demandons au parlement de nous soutenir dans notre requête concernant l'organisation d'une commission d'enquête parlementaire.

Je ne puis supporter plus longtemps la rétention des documents à laquelle se livre le gouvernement. La Commission d'accès aux documents administratifs a sommé à trois reprises le gouvernement de me fournir ces documents, mais en vain. C'est pour cette raison, M. Cerexhe, que nous réclamons une commission d'enquête parlementaire.

M. Picqué, je vous prie de mettre un terme à la culture du café du commerce. Je ne veux plus discuter sur la base d'informations rapportées par les médias sans pouvoir consulter directement les

torenhoge werkloosheidscijfers in het gewest. Ik heb de indruk dat de regering de toestand van het gewest niet aankan en in een soort van ontkenningsfase verkeert. Beseft de regering wel wat dat schuldig verzuim betekent voor het imago van het gewest? Zij was terecht bijzonder bezorgd over het Brusselse imago in de nasleep van de terreurdaden en de verbanden daarvan met Brussel. Was ze maar even bezorgd over het imago van een stad met brokkentunnels en van een Europese hoofdstad met een regering die er niet eens in slaagt haar tunnels ernstig te onderhouden.

Hoe zal de regering haar blazoen proberen op te poetsen? Dat zal niet lukken door halsstarrig te blijven ontkennen dat er fouten gebeurd zijn. Hoe kan de regering uitleggen dat zij al langer weet dat de tunnels ernstige mankementen vertonen, zoals het rapport uit 2013 aantoont, maar dat ze nog steeds wacht op een volgend rapport, terwijl in de tunnels de brokstukken naar beneden vallen? Welke verklaring heeft de regering voor haar onverantwoord stilzitten? De tweet van de minister-president dat het gewest de tunnels in slechte staat heeft gekregen van de federale overheid - in 1989 nota bene! - klinkt wel bijzonder cynisch. Brussel heeft ondertussen al 26 jaar de tijd gehad om een en ander in orde te brengen.

Nu de toestand dramatisch is, beperkt de regering zich tot aankondigingen: er komt een masterplan en een investeringsplan en er wordt personeel in dienst genomen. Ook over de financiering heerst er totale onduidelijkheid. Al snel werd gezegd dat er eventueel tol geld zou worden ingevoerd voor de tunnels. Wij betalen toch al belastingen in Brussel? Wil de regering echt sluipverkeer in de Molenbeekse straten stimuleren? Minister Vanhengel, ik denk dat u al te lang optrekt met de socialisten en met minister-president Vervoort. Gelukkig heeft uw partij u teruggefloten, anders werden we misschien opgeschept met een Vanhengeltol!

Had deze regering niet beslist om werk te maken van een slimme kilometerheffing? Of verandert ze echt om de haverklap van standpunt? Ik roep de collega's van de PS op om in het belang van Brussel te praten met hun Waalse collega's en hen ervan te overtuigen om deel te nemen aan de slimme kilometerheffing, zodat automobilisten niet meer belast worden voor het bezit van een

décisions du gouvernement. Vous devez veiller à ce que les parlementaires obtiennent les documents qu'ils sont en droit de demander.

(Applaudissements sur les bancs de la N-VA)

wagen, maar voor het gebruik ervan. Wallonië ligt immers dwars.

Namens de vele Brusselaars die hun stad graag zien en met lede ogen vaststellen hoe de regering de problemen niet aanpakt, maar ze nog meer uit de hand laat lopen, zeg ik dan ook dat we er genoeg van hebben. Om het met uw woorden te zeggen, mijnheer de minister-president: "Nous en avons marre". Wij hebben genoeg van het totale gebrek aan visie, daadkracht en verantwoordelijkheidszin.

Ik heb drie oproepen. Ten eerste roep ik de regering op om onmiddellijk een crisismanager aan te stellen. Die kan het heft in handen nemen en dit dossier van uw regering en de minister van Mobiliteit overnemen. U hebt op veel vlakken gefaald en we kunnen ons niet veroorloven dat er nog langer wordt getalmd. Een crisismanager die niet aan een partij is gebonden, is dan het meest geschikt om dit dossier aan te pakken.

Een tweede oproep is om Brussel Mobiliteit door te lichten. Zitten daar wel de juiste mensen? Heeft Brussel Mobiliteit de nodige ingenieurs?

Ik roep het parlement op om onze vraag naar een parlementaire onderzoekscommissie te steunen. Ik ben het zat dat de regering documenten achterhoudt. De Commissie voor de Toegang tot Bestuursdocumenten heeft uw regering al driemaal tevergeefs aangemaand om mij documenten te bezorgen. U vindt blijkbaar dat uw regering de wet op de openbaarheid van bestuur niet moet naleven.

Mijnheer Cexhe, om die reden is een parlementaire onderzoekscommissie noodzakelijk.

Mijnheer Picqué, daarom roep ik u op om een einde te maken aan de cultuur van de praatbarak. Ik wil niet langer debatteren op grond van wat in de media is verschenen zonder dat ik de regeringsbeslissingen kan inkijken. U moet ervoor zorgen dat een parlementslid elk document dat het terecht opvraagt bij de regering, kan ontvangen.

(Applaus bij de N-VA)

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

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

M. Jef Van Damme (sp.a). - À chaque séance plénière, on assiste à la même pièce de théâtre : nos amis d'Ecolo-Groen jouent la Sainte Vierge.

(*Remarques sur les bancs d'Ecolo*)

Ils disent que tous les maux de Bruxelles sont imputables au gouvernement actuel, mais oublient en passant qu'ils ont gouverné pendant dix ans. Et c'est le même scénario à chaque séance, parce que les libéraux ne sont pas là. Pardon M. Draps. Et M. De Wolf est là aussi, à midi, c'est exceptionnel !

(*Rumeurs*)

Les libéraux se présentent toujours comme les défenseurs de la technologie, de la modernité, de la smart city et du monde digitalisé, sauf quand on parle de voitures. Sur ce plan, c'est le statu quo qui prime, de même que les solutions archaïques à la Vanden Boeynants !

M. Vincent De Wolf (MR). - Non, c'est la sécurité des usagers qui prime. Quand du béton tombe sur les automobilistes, cela pose des problèmes ! Vous pouvez me croire.

M. Jef Van Damme (sp.a). - Vous voulez une solution à la Vanden Boeynants : du béton et des voitures.

(*poursuivant en néerlandais*)

Nous assistons au même théâtre au niveau fédéral.

(*poursuivant en français*)

Chaque fois qu'un dossier tourne mal et chaque fois qu'il implique plusieurs autorités, on nous pointe du doigt. C'est toujours la même pièce de théâtre qui se joue : on nous dit que c'est la faute de la Région bruxelloise. C'est ce qui a été fait lors des menaces terroristes et c'est ce qui se passe encore maintenant pour les tunnels.

(*poursuivant en néerlandais*)

Cela ne veut pas dire que tout va bien à Bruxelles. De graves erreurs ont été commises. C'est la raison pour laquelle la majorité a proposé de convoquer une commission spéciale, qui doit déterminer l'origine des problèmes et les responsabilités. Il s'agit, selon moi, d'une responsabilité collective qui

De heer Jef Van Damme (sp.a) (in het Frans). - Bij elke plenaire vergadering wordt hetzelfde toneelstuk opgevoerd: Ecolo-Groen speelt de vermoorde onschuld.

(*Opmerkingen bij Ecolo*)

Volgens deze fracties zijn alle kwalen van Brussel toe te schrijven aan de huidige regering, maar ze vergeten dat ze zelf tien jaar in de regering hebben gezeten. En dat doen ze telkens opnieuw, omdat de liberalen er niet zijn.

(*Rumoer*)

De liberalen hebben zich steeds opgeworpen als pleitbezorgers van de technologie, moderniteit, smart city en digitale wereld, behalve wanneer het over wagens gaat. Dan zijn ze pleitbezorger van een status quo en van archaïsche oplossingen in de stijl van Vanden Boeynants!

De heer Vincent De Wolf (MR) (in het Frans). - Helemaal niet! Het gaat hier om de veiligheid van de automobilisten.

De heer Jef Van Damme (sp.a) (in het Frans). - Uw oplossing bestaat uit beton en wagens.

(*verder in het Nederlands*)

Hetzelfde theater zien wij bij de federale overheid.

(*verder in het Frans*)

Telkens wanneer het fout gaat met een dossier en er verschillende overheden bij betrokken zijn, krijgen wij de schuld. Dat gebeurde ten tijde van de terreur dreiging, en nu met de tunnels.

(*verder in het Nederlands*)

Dat betekent niet dat er niets misloopt in Brussel. Er zijn ernstige fouten gemaakt. Net daarom heeft de meerderheid voorgesteld om vanaf maandag een bijzondere commissie bijeen te roepen die moet onderzoeken wat er fout is gelopen en wie daarvoor verantwoordelijk is. Volgens mij gaat het om een collectieve verantwoordelijkheid die haar oorsprong vindt bij de bouw van de tunnels. Ongetwijfeld zullen wij in ons onderzoek vaststellen dat beslissingen bij de bouw dertig tot

date de la construction des tunnels, il y a 30 à 60 ans.

Quoi qu'il en soit, quasi chaque parti représenté ici a une part de responsabilité. Le ministre Smet ne peut aucunement être accusé de négligence puisqu'il a pris ses responsabilités, tant sous ce mandat que sous le précédent.

Nous risquons de nous laisser guider par une vision des tunnels dans laquelle nous nous préoccupons surtout de la réouverture rapide de ceux-ci.

Dans ce scénario, ces tunnels coûteux, sources de nuisances sonores et de concentrations en particules fines préjudiciables pour la santé, continuent à aspirer des centaines de milliers de voitures par jour, tandis que les rues avoisinantes sont envahies par les navetteurs.

Les tunnels ne nous aident pas à construire le Bruxelles du futur. Une ville avec moins de voitures, moins de pollution atmosphérique et plus de qualité de vie n'est pas économiquement non viable. Les exemples sont légion dans de nombreuses villes, petites et grandes.

Le postulat que la voiture est nécessaire au développement économique est non seulement erroné, mais est aussi une insulte vis-à-vis de tous ceux qui travaillent ou vivent dans cette ville et ne possèdent pas de voiture. Ces personnes ne sont-elles pas productives ? Ne participent-elles pas à l'économie ? Bien sûr que si.

Le sp.a souscrit à deux principes fondamentaux dans ce débat. Le premier, c'est que les montants colossaux nécessaires pour la rénovation de certains tunnels ne doivent pas entraîner une diminution des investissements dans d'autres domaines essentiels pour la qualité de vie des Bruxellois.

Si les autorités fédérales veulent libérer des fonds Beliris pour la rénovation des tunnels, M. De Wolf, cela implique qu'elles investiront moins dans l'élargissement du réseau de métro, les transports en commun et l'infrastructure cyclable.

Même si le gouvernement se contente de rénover une partie des tunnels, cela coûtera de l'argent, et celui-ci ne tombera pas du ciel. Les tunnels payants sont, pour le sp.a, la seule option envisageable en

zestig jaar geleden vandaag nog nazinderen.

Hoe dan ook draagt nagenoeg elke partij die hier vertegenwoordigd is, enige verantwoordelijkheid. Wie voor het gemak een zwart schaap zoekt, zal bedrogen uitkomen. Ik ben ervan overtuigd dat minister Smet geen enkele nalatigheid aangewreven kan worden. Zowel in zijn vorige als in zijn huidige ambtstermijn neemt hij zijn verantwoordelijkheid. Hij zal dat straks met verve aantonen.

Daarmee is het tunnelprobleem niet van de baan. We dreigen ons te laten leiden door een tunnelvisie waarbij we vooral bekommert zijn om de vraag hoe we de tunnels zo snel mogelijk weer open krijgen om vervolgens over te gaan tot de orde van de dag.

Zo blijven we zitten met tunnels die elke dag weer honderdduizenden auto's de stad in pompen en die ervoor zorgen dat ook de omliggende straten vergeven zijn van de pendelaars die Brussel enkel kennen van achter het stuur. Die geldverslindende tunnels zorgen niet voor een meer leefbare stad, maar wel voor meer lawaai en meer fijn stof en voor een slechtere gezondheid van de bevolking, vooral van kinderen. Door de tunnels overschrijdt Brussel jaar na jaar de Europese luchtvervuilingsnormen.

De tunnels helpen ons niet om van Brussel een stad van de toekomst te maken. Neen, laten we niet in de val trappen door te zeggen dat de stad van de toekomst met minder auto's, minder luchtvervuiling en hogere levenskwaliteit een stad zou zijn die economisch niet leefbaar is. De auto is niet gelijk aan economische ontwikkeling.

Niet alleen bewijzen veel grote en kleine steden dat economische ontwikkeling en de afname van de autodruk hand in hand kunnen gaan. Het idee dat auto's noodzakelijk zijn voor de economische ontwikkeling is ook een kaakslag voor iedereen die zonder auto in deze stad komt werken of er woont. Zijn die mensen dan niet productief? Dragen ze niet bij aan de economie? Natuurlijk wel. De auto hangt niet onlosmakelijk samen met economische welvaart.

De sp.a huldigt daarom twee basisstellingen in dit debat. De eerste basisstelling is dat de gigantische bedragen die nodig zijn voor de renovatie van

l'absence d'un consensus entre les Régions sur la tarification kilométrique.

On ne peut pas exiger de Bruxelles qu'elle investisse des centaines de millions d'euros dans des tunnels qui servent principalement aux navetteurs, tout en écartant les alternatives à la voiture. C'est non seulement absurde, mais contre-productif.

Le deuxième principe fondamental est que nous sommes opposés au statu quo. Plutôt que de réfléchir à la manière de revenir le plus rapidement possible à la situation initiale, tirons parti de cette crise pour rectifier fondamentalement la politique de mobilité dans cette ville, mais aussi dans le pays. Les options sont nombreuses et n'attendent qu'un certain courage politique.

(poursuivant en français)

C'est très simple : cela ne doit rien lui coûter.

(poursuivant en néerlandais)

J'en appelle à la suppression des exonérations fiscales pour les voitures de société. Celle-ci permettra, en une seule opération, de résoudre le problème des embouteillages à Bruxelles et dans le reste du pays et de libérer des moyens pour rendre le RER immédiatement opérationnel. Cela ne coûtera pas un euro aux autorités.

Au même moment, Bruxelles peut décider de rénover une série de tunnels et d'en fermer d'autres, pour accélérer l'aménagement de lignes de métro, tram et bus et de pistes cyclables.

sommige tunnels, er niet toe mogen leiden dat er minder wordt geïnvesteerd in andere beleidsdomeinen die essentieel zijn voor de levenskwaliteit van de Brusselaar.

Mijnheer De Wolf, als de federale overheid zegt dat ze geld van Beliris wil vrijmaken voor de renovatie van de tunnels, impliceert ze eigenlijk dat ze minder geld wil investeren in nieuwe metrolijnen. Op dit moment is het geld van Beliris immers vooral gereserveerd voor de uitbreiding van de metro. Als dat geld aan de tunnels wordt besteed, betekent dat eigenlijk dat er geen geld meer is voor de metro, het openbaar vervoer en de fietsinfrastructuur.

Maar laten we eerlijk zijn. Zelfs als de regering maar een deel van de tunnels wil renoveren, heeft ze geld nodig. Dat zal niet uit de hemel vallen. Voor de sp.a is de invoering van tol tunnels vanzelfsprekend. Bij gebrek aan een consensus tussen de gewesten over rekeningrijden is dat de enige optie. Het is een principe dat de regering zonder probleem in andere domeinen toepast. Neem bijvoorbeeld het principe dat de vervuiler betaalt. Het is ook een oplossing die veel experts als een goed idee naar voren schuiven. Minister Vanhengel, laat u niet te snel de mond snoeren door uw federale partijgenoten, want u had het wel degelijk bij het rechte eind.

Je kunt immers niet eisen dat Brussel honderden miljoenen investeert in tunnels die vooral voor pendelaars en alleen voor auto's dienen en tegelijkertijd de alternatieven van de auto verdringen. Dat is niet alleen absurd, maar zelfs contraproductief.

De tweede basisstelling voor de sp.a is dat we tegen een status quo zijn. Wij willen niet dat vandaag alle tunnels gerenoveerd worden, zodat morgen het autoverkeer opnieuw massaal naar de stad wordt gepompt. Never let a good crisis go to waste, luidt het Engelse adagium. Laten we niet nadenken over hoe we zo snel mogelijk terug kunnen naar de initiële situatie, maar hoe we van deze crisis gebruik kunnen maken om het mobiliteitsbeleid in deze stad, maar ook in het land, fundamenteel bij te sturen. Het goede nieuws is dat er heel veel mogelijkheden zijn om het mobiliteitsbeleid anders aan te pakken. Het vergt alleen politieke moed om de beslissingen te nemen.

De federale overheid kan daar iets aan doen.

(*verder in het Frans*)

Het is heel eenvoudig en hoeft haar niets te kosten.

(*verder in het Nederlands*)

Ik roep op om de fiscale vrijstelling voor bedrijfswagens af te schaffen. Zo wordt in een klap het fileprobleem opgelost, niet alleen in Brussel, maar ook in de rest van het land, en komen er heel wat middelen vrij om het GEN met onmiddellijke ingang operationeel te maken. Ongeveer 80% van de infrastructuur ligt al klaar en ook de treinen zijn er al, maar die worden door de federale regering, waarin de N-VA vertegenwoordigd is, niet op het GEN ingezet, omdat ze het geld daartoe niet heeft of beweert niet te hebben. Door de afschaffing van de fiscale vrijstelling voor de bedrijfswagens komen er middelen vrij. Die oplossing kost de overheid geen euro.

Tegelijkertijd kan Brussel dan beslissen om een aantal tunnels te renoveren, maar ook om er een aantal te sluiten. Zo kunnen we meteen in een hogere versnelling schakelen bij de aanleg van bus-, tram- en metrolijnen en fietspaden.

De heer Vincent De Wolf (MR) (*in het Frans*).- *U zou niet beter kunnen bewijzen dat u de tunnels opzettelijk hebt laten verkommen.*

De heer Jef Van Damme (sp.a) (*in het Frans*).- *Dat is absurd.*

De heer Vincent De Wolf (MR) (*in het Frans*).- *Uit uw woorden kan worden afgeleid dat de regering doelbewust de tunnels geleidelijk heeft laten verkommen.*

De heer Jef Van Damme (sp.a) (*in het Frans*).- *Gelooft u dat nu echt? Ongelooflijk!*

De heer Vincent De Wolf (MR) (*in het Frans*).- *Leg me dan eens uit waarom er na die studie in 2013 niet werd ingegrepen?*

M. Vincent De Wolf (MR).- Avec un tel discours, vous démontrez on ne peut mieux que vous avez volontairement laissé les tunnels se dégrader.

M. Jef Van Damme (sp.a).- Vous nous dites que nous aurions décidé de laisser les tunnels se dégrader ! C'est vraiment une théorie ridicule !

M. Vincent De Wolf (MR).- J'ai dit que votre discours laisse entendre que le gouvernement a laissé volontairement les tunnels se dégrader progressivement.

M. Jef Van Damme (sp.a).- Croyez-vous vraiment ce que vous dites ? Croyez-vous honnêtement qu'un politicien a décidé de laisser les tunnels se dégrader pour pouvoir les fermer ? C'est incroyable !

M. Vincent De Wolf (MR).- Expliquez-moi alors pourquoi cette étude datant de 2013 n'a pas été suivie d'efforts budgétaires ? En 2013, on sait que des travaux de rénovation doivent être entrepris et rien ne se passe.

M. Jef Van Damme (sp.a) (*en néerlandais*).- *La Flandre a également un rôle important à jouer, en investissant dans les transports en commun vers Bruxelles et en maintenant, voire en élargissant ses pistes cyclables.*

La conclusion est la même que celle du débat sur les attentats terroristes, à savoir que des erreurs ont été commises à différents niveaux de pouvoir. Nous devons toutefois regarder vers l'avenir et apporter des solutions, qui sont beaucoup plus simples que dans le dossier de la menace terroriste. Elles nécessitent seulement un peu de courage politique de la part des autorités fédérales et régionales, pour éviter que nous ne soyons confrontés au même type de débat dans 30 ans.

(poursuivant en français)

Nous pouvons résoudre ce problème ici et maintenant : faisons-le.

(Applaudissements sur les bancs de la majorité)

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

Mme Brigitte Grouwels (CD&V) (*en néerlandais*).- *L'état des tunnels bruxellois a fait l'objet d'abondantes discussions ces dernières semaines.*

Certains renvoient à ma politique lorsque j'étais ministre. Lors de la législature précédente, j'ai fait de nombreux efforts pour les tunnels bruxellois. Mon plan de politique pour les travaux publics 2010-2014 prévoyait l'investissement de 180 millions d'euros dans les tunnels bruxellois, malgré une situation financière difficile à l'époque.

À côté de cela, il y avait des plans concrets pour la rénovation du tunnel Léopold II, un dossier très complexe. En outre, le tout premier masterplan pour la sécurité et la rénovation des tunnels date de 2013 et est à la base de la politique en matière d'investissements et d'entretien pour les tunnels

De heer Jef Van Damme (sp.a).- Ook Vlaanderen kan een belangrijke rol spelen, door de investeringen in het openbaar vervoer niet te schrappen en de trams naar Brussel alsnog te doen rijden in plaats van ze uit te stellen. Vlaanderen kan de buslijnen en de fietspaden behouden en zelfs uitbreiden. Dat doet Vlaanderen niet, integendeel zelfs: er wordt bespaard in het openbaar vervoer.

De conclusie is eigenlijk dezelfde als na het terreurdebat. Er is een probleem en er zijn in het verleden fouten gemaakt door meerdere overheden. We moeten echter naar de toekomst kijken en een oplossing uitwerken. In tegenstelling tot bij het terreurdebat zijn de oplossingen nu wel duidelijk. Er is alleen maar politieke moed voor nodig van de federale overheid en van alle regionale overheden, inclusief Brussel. Laten we allen samen die moed aan de dag leggen om te vermijden dat we dit debat binnen dertig jaar opnieuw moeten voeren.

(verder in het Frans)

We kunnen dit probleem hier en nu oplossen: waarop wachten we nog?

(Applaus bij de meerderheid)

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels (CD&V).- De voorbije weken en dagen is er in Brussel en daarbuiten een discussie losgebarsten over de toestand van de Brusselse tunnels.

Sommigen verwijzen daarbij naar mijn beleid van 2009 tot 2014, toen ik minister was. Ik heb in de voorbije regeringsperiode heel wat inspanningen voor de Brusselse tunnels gedaan. Zo stond in mijn beleidsplan voor openbare werken voor de periode 2010-2014 dat er 180 miljoen euro zou worden geïnvesteerd in de Brusselse tunnels, hoewel de financiële toestand toen zeer moeilijk was.

Daarnaast waren er concrete plannen en beslissingen voor de renovatie van de Leopold II-tunnel, wat een heel complex dossier is, en het allereerste masterplan voor de veiligheid en de renovatie van de Brusselse tunnels uit 2013, dat de

bruxellois des dernières années.

On en parle beaucoup dans la presse, mais il ne s'agit nullement d'un document secret.

Suite aux accidents survenus dans deux tunnels des Alpes en 1999 et 2001 et au durcissement des règles de sécurité imposées par la Commission européenne pour les tunnels qui en a découlé, mon prédécesseur a commandé en 2007 une étude sur l'état des tunnels bruxellois et leur sécurité. C'est sur la base des résultats de cette étude que j'ai proposé en 2013, en collaboration avec l'administration, un premier masterplan pour la sécurité et la rénovation des tunnels bruxellois.

Ce document a fait l'objet de nombreuses discussions. Ecolo et Groen, qui étaient alors au gouvernement, ne voulaient pas en faire plus pour les tunnels, mais il n'y avait alors pas suffisamment d'alternatives à la voiture. Le masterplan n'a pas été approuvé tel quel par le conseil des ministres, mais nous avons réussi à intégrer ses conclusions dans les discussions et décisions relatives au plan d'investissement pour les travaux publics.

Le masterplan n'était pas un document secret. Il a été le fil conducteur de la politique relative aux tunnels et certaines décisions du gouvernement s'y référaient même.

Aujourd'hui, le ministre compétent a demandé un nouvel examen de l'usure et de la sécurité des tunnels. J'espère qu'il sera soutenu par le parlement.

Ces dernières années, beaucoup a été fait pour les tunnels bruxellois. M. Smet et moi-même avons toujours pris nos responsabilités, contrairement à ce que certains prétendent ici.

Avons-nous fait assez pour l'entretien et par rapport au vieillissement des tunnels ? Soyons honnêtes : les moyens financiers manquaient. Nous avons fait de notre mieux avec les moyens dont nous pouvions disposer.

Heureusement, la situation n'est plus la même. La Région de Bruxelles-Capitale reçoit un meilleur financement suite à la sixième réforme de l'État et l'état des tunnels suscite maintenant un sentiment d'urgence. Profitons de l'occasion pour nous y attaquer en profondeur. Nous n'avons pas de temps

voorbije jaren de facto aan de basis van het onderhouds- en investeringsbeleid van de Brusselse tunnels lag.

Over dat masterplan is er vandaag heel wat te doen in de pers. Het is zeker geen geheim document.

Ik zal even de context schetsen waarin dat plan tot stand is gekomen.

Na het ongeval in de Mont Blanctunnel in 1999 en de brand in de Gotthardtunnel in 2001 maakte de Europese Commissie de veiligheidsvoorschriften voor tunnels aanzienlijk strenger. In 2007 nam mijn voorganger Pascal Smet dit probleem ter harte en bestelde hij een studie over de toestand en de veiligheid van de Brusselse tunnels. Het is op grond van die studieresultaten dat ik in 2013 samen met de administratie een eerste masterplan voor de veiligheid en de renovatie van de Brusselse tunnels heb voorgesteld.

Over dat document is er heel wat discussie geweest. De toenmalige regeringspartijen Ecolo en Groen wilden ook toen al niet veel meer voor de tunnels doen, maar op dat ogenblik waren er nog onvoldoende alternatieven voor de auto. Het masterplan is niet als dusdanig door de ministerraad goedgekeurd. Maar hoewel we niet rechtstreeks ons doel konden bereiken, is het wel gelukt om dat met een omweg te doen. Wij hebben de conclusies van het plan ter sprake gebracht bij de discussies en beslissingen over het investeringsplan voor openbare werken.

Het plan was allerminst geheim. In bepaalde regeringsbeslissingen werd er zelfs naar verwezen. Het masterplan is bovendien in de praktijk de leidraad geweest van het beleid inzake de tunnels. Dat plan werd nooit onder de tafel geveegd of in de doofpot gestopt. Het werd actief gebruikt.

Vandaag heeft de bevoegde minister een nieuwe stand van zaken gevraagd over de veroudering, de slijtage en de veiligheid van de tunnels. Hopelijk krijgt de minister ook van het parlement de steun om het nodige te doen.

Er is de voorbije jaren al heel wat gedaan voor de Brusselse tunnels. Minister Smet en ikzelf hebben steeds onze verantwoordelijkheid genomen, in tegenstelling tot wat sommigen hier beweren.

à perdre à nous renvoyer la balle, comme le font volontiers certains parlementaires. Tous les gouvernements des décennies précédentes, et pas seulement les ministres de la mobilité, ont une responsabilité collective dans ce dossier. Cela dépasse le clivage entre les actuelles opposition et majorité. Travaillons ensemble à une solution.

Ces derniers jours, les médias nationaux ont été blessants. Il n'est pas loyal de dénigrer ainsi Bruxelles : les autres niveaux de pouvoir portent une grande responsabilité par rapport aux embouteillages. Il faut en outre être conscients que la rénovation de tunnels est très complexe et demande la conciliation d'intérêts divergents. La viabilité pour les habitants de Bruxelles est essentielle, tout comme l'accessibilité de la capitale, l'image de la capitale dans le pays et à l'étranger et l'avenir économique de Bruxelles.

Gérer et rénover des tunnels n'est pas excitant, mais il faut le faire. Ce n'est pas seulement une question technique; le coût de l'entretien est généralement élevé et sa nécessité est soupesée par rapport à d'autres décisions politiques. Il s'agit en outre de travaux souvent invisibles pour les usagers.

Une fermeture temporaire des tunnels pour effectuer les travaux d'entretien nécessaires appelle un planning mobilité sérieux et la mise en service de transports publics supplémentaires. Avant tout, il faut très bien communiquer avec la population, autant avant que pendant les travaux. Il faut en outre une bonne concertation avec les autres gestionnaires de voiries comme la Région flamande. Tout cela demande un planning stratégique et beaucoup de temps, mais on ne peut pas faire autrement.

Nous sommes ravis de la rapidité avec laquelle le gouvernement réagit et œuvre à une solution pour le tunnel Stéphanie.

Nous ne pouvons naturellement pas séparer la question des tunnels de la viabilité et de la mobilité à Bruxelles. Pas loin de la moitié des embouteillages quotidiens à Bruxelles sont causés par des voitures de société. Le stimulant fiscal octroyé par le gouvernement fédéral pour ces types de voitures est intenable. Il doit être supprimé et remplacé par un budget mobilité pour les employés. C'était déjà ma conviction lorsque j'étais ministre

Hebben wij voldoende gedaan voor het onderhoud en om de onvermijdelijke veroudering van de tunnels aan te pakken? Laten we eerlijk zijn: daarvoor ontbraken toen de financiële middelen. Uit schattingen in de voorbije regeringsperiode bleek dat we daarvoor minstens 400 miljoen euro nodig hadden, en dat geld was er toen gewoon niet. We hebben wel het uiterste gedaan met de middelen waarover we konden beschikken, en dat was al heel wat.

De situatie is vandaag gelukkig anders. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest kreeg intussen een betere financiering als gevolg van de zesde staatshervorming en er is nu een algemene 'sense of urgency' ontstaan met betrekking tot de toestand van de tunnels. Laten we die te baat nemen om ze grondig aan te pakken. Wij mogen geen tijd verliezen door te zwartepieten. Sommige parlementsleden doen dat graag, maar het brengt geen zoden aan de dijk. Alle regeringen van de voorbije decennia, en niet alleen de ministers van Mobiliteit, hebben immers een collectieve verantwoordelijkheid in dit dossier. Het overstijgt de grenzen tussen de huidige meerderheid en oppositie. Laten we samen aan een oplossing werken.

De voorbije dagen werd in de nationale media helaas op een pijnlijke manier bericht over Brussel en onze tunnels. Er werd met scherp op Brussel geschoten. Dat is niet eerlijk, want om de Brusselse mobiliteitsknoop te ontwarren, dragen de andere overheden een belangrijke verantwoordelijkheid. We moeten ook goed beseffen dat tunnelrenovaties zeer complex zijn. Er moeten immers uiteenlopende belangen met elkaar worden verzoend. De leefbaarheid voor de inwoners van Brussel is essentieel, maar ook de bereikbaarheid van de hoofdstad voor de andere Belgen en buitenlanders, het imago van de hoofdstad in het binnen- en buitenland en de economische toekomst van Brussel zijn van groot belang.

Tunnels beheren en renoveren is niet hip, maar het moet wel gebeuren. Het is niet enkel een technische kwestie, waarvoor ingenieurs het beste van zichzelf moeten geven. De kostprijs van het onderhoud is meestal hoog en de noodzakelijkheid ervan wordt afgewogen tegenover andere beleidsmaatregelen. Het gaat bovendien om werkzaamheden die voor de weggebruikers vaak

au gouvernement bruxellois.

Utilisons l'occasion pour trouver les moyens nécessaires pour rénover les tunnels en profondeur. Grâce à la sixième réforme de l'État beaucoup de choses sont possibles dans le cadre d'un partenariat public-privé et avec un bon timing. "Wir schaffen das!" comme l'a dit une célèbre démocrate-chrétienne allemande.

(Applaudissements sur les bancs de la majorité)

onzichtbaar zijn. Ze worden immers aan het zicht onttrokken met dure muren en plafonds, of spelen zich af onder de grond.

Een tijdelijke sluiting van tunnels voor noodzakelijke onderhoudswerkzaamheden vergt bovendien een ernstige mobiliteitsplanning en het inschakelen van extra openbaar vervoer. Het vergt ook goed overleg met alle betrokken instanties. Eerst en vooral moet er zeer goed worden gecommuniceerd met de bevolking. Dat moet zowel ruim voor de start van de werkzaamheden gebeuren als tijdens de werkzaamheden zelf. Verder is ook goed overleg aangewezen met de andere wegbeheerders, zoals het nabijgelegen Vlaams Gewest. Dat alles vergt een strategische planning en veel tijd, maar er is geen andere manier om het te doen. Iedereen moet zich daarvan bewust zijn.

We zijn verheugd over de snelheid waarmee de regering reageert en aan een oplossing voor de Stefaniatunnel werkt.

Natuurlijk kunnen we de kwestie van de tunnels niet los zien van het bredere mobiliteits- en leefbaarheidsdebat in Brussel. Zowat de helft van de dagelijkse files in het Brusselse wordt veroorzaakt door bedrijfswagens. De fiscale stimuli van de federale overheid voor dat soort wagens zijn dan ook onhoudbaar. Ze moeten op termijn worden afgeschaft en vervangen door een breed mobiliteitsbudget voor werknemers. Dat was trouwens al mijn overtuiging toen ik nog minister in de Brusselse regering was.

Laten we echter van het momentum gebruikmaken om de middelen te vinden die we nodig hebben voor een grondige renovatie van de tunnels. Het gaat om veel geld, misschien zelfs 1 miljard euro. We zijn het echter aan de 1,2 miljoen Brusselaars, de honderdduizenden pendelaars en duizenden expats verplicht om een oplossing te vinden. Dankzij de zesde staatshervorming is met een degelijke publiek-private samenwerking en een goede timing veel mogelijk. Ik zou graag een bekende Duitse christendemocrate citeren: "Wir schaffen das!"

(Applaus bij de meerderheid)

M. le président.– La parole est à M. Lootens-Stael.

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

M. Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang) (en néerlandais). - Après des années de gouvernance défaillante et de négligence, des années d'une politique anti-automobile, les tunnels bruxellois sont dans un état déplorable. Le tunnel Stéphanie est fissuré, le tunnel Léopold II présente carrément un risque mortel pour ses usagers et la majorité des tunnels de la Petite ceinture sont dans un état douteux.

Les moyens supplémentaires que Bruxelles a reçus pour couvrir la charge que constituent les navetteurs, la taxe sur la circulation et les dizaines de millions d'euros de Beliris ont servi principalement à équilibrer le budget bruxellois et non ou à peine à financer son réseau routier et ses tunnels.

Pour l'hebdomadaire Trends, il est inacceptable que la Région ait pu obtenir un refinancement de 460 millions d'euros, alors que son infrastructure routière est archaïque et négligée. Cet argent aurait dû financer son rôle de capitale, comprenant bien entendu l'entretien de son réseau routier.

Qu'a-t-on fait de tout cet argent ces dernières années ?

Fermer les tunnels Cinquantenaire, Loi et Léopold II qui sont des voies d'accès majeures de la capitale, sans prévoir de solution alternative est irréaliste. La Petite ceinture va devoir absorber un surcroît de trafic alors qu'elle吸orbe déjà celui causé par le piétonnier artificiel au centre-ville.

Brussels Enterprises Commerce and Industry (BECI) nous met en garde contre le désastre économique que risque de provoquer la fermeture du tunnel Stéphanie, conjugué aux effets dévastateurs de la zone piétonne sur l'économie dans le centre de Bruxelles.

Le tunnel Léopold II, dont la construction a commencé en 1979, avait été prévu pour remplacer le grand viaduc existant. Des débats sur la suppression du viaduc Reyers, il est ressorti que les viaducs appartenaient au passé et qu'il fallait plutôt promouvoir le trafic souterrain. La fermeture du tunnel Léopold II implique néanmoins le retour de la circulation en surface.

Ce dossier progresse sur le modèle de la procession d'Echternach. Le programme de

De heer Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang). - In de jaren tachtig zei een bekende Belgische christendemocraat, de toenmalige eerste minister Wilfried Martens, over de belabberde financiële toestand en de staatsschuld dat er licht aan het einde van de tunnel was. Dat kunnen we vandaag zeker niet zeggen over de Brusselse tunnels.

Door jarenlang wanbeleid en verwaarlozing, en door een jarenlang doelbewust beleid om alles wat met de auto te maken heeft te diaboliseren - en ik kijk daarbij naar de groenen - is de staat van de Brusselse tunnels verworden tot wat die vandaag is. Niet alleen zijn er de scheurtjes in het beton van de Stefaniatunnel en de ronduit levensgevaarlijke staat van de Leopold II- tunnel, maar helaas is het overgrote deel van de tunnels van de Kleine Ring in een bedenkelijke staat.

Het is duidelijk dat de extra middelen die Brussel de laatste jaren gekregen heeft als compensatie voor de lasten die de pendelaars veroorzaken, de middelen die via de verkeersbelasting zijn binnengekomen en de vele tientallen miljoenen euro's van Beliris enkel hebben gediend om de Brusselse begroting wat bij te kleuren en niet of nauwelijks in het wegennet en de tunnels werden geïnvesteerd.

Het toonaangevende blad Trends schreef afgelopen week: "De Brusselse wegeninfrastructuur is archaïsch en verwaarloosd. Dat is onaanvaardbaar voor een gewest dat met de zesde staatshervorming een herfinanciering van 460 miljoen euro heeft gekregen". Dat geld was nodig om de hoofdstedelijke functie te vervullen. Daar valt de wegeninfrastructuur uiteraard ook onder. Wat is er de voorbije jaren met al dat geld gebeurd?

Wie de sluiting van bijvoorbeeld de Jubelparktunnel, de tunnel aan de Wetstraat en de Leopold II-tunnel bepleit, heeft weinig voeling met de realiteit. In een radio-interview verklaarde een andere bekende christendemocraat, Paul Vanden Boeynants, ooit dat hij wie hem voor gek en megalomaan had verklaard bij de bouw van de tunnels, vroeg om zich de hoofdstad even zonder tunnels voor te stellen. Hij had gelijk.

Je kunt niet zomaar tunnels sluiten die een levensbelangrijke verkeersader vormen, als je niet

rénovation des tunnels, dont le lancement était initialement prévu en 2014 dans le cadre d'un partenariat public-privé (PPP), avec une maintenance gérée par le privé pour une période de 25 ans, a été subitement relégué dans un tiroir. Il fut décidé ensuite de programmer la rénovation pour 2018, mais il semble que cela aussi ait été reporté.

C'est un peu comme la question communautaire au niveau fédéral: on place le dossier au frigo, en espérant que personne ne l'évoque, et quand tout s'écroule, c'est la grosse panique.

L'argument selon lequel une rénovation coûterait trop cher, 150 millions d'euros pour la rénovation du tunnel Léopold II et un milliard d'euros pour financer son entretien pendant 30 ans, est devenu totalement non crédible depuis le refinancement de Bruxelles.

Le modèle du viaduc est obsolète et la réorganisation du trafic en surface est inacceptable pour mon groupe. Nous plaidons pour une rénovation qui nous permette de renforcer le réseau routier souterrain. Nous prônons une rénovation complète du tunnel Léopold II ainsi que son élargissement à une bande de secours là où c'est possible et son extension sous l'avenue Charles-Quint jusqu'à l'entrée de l'autoroute E40 et au Ring.

Cela constituerait un bel exemple de redynamisation d'un quartier, puisque la qualité de vie à Ganshoren en serait améliorée.

Le gouvernement doit prendre une décision rapidement. Fermer les tunnels pendant un an, voire deux ans, pour leur rénovation constitue un gaspillage financier.

Je plaide aussi pour la mise en place d'une commission spéciale et appelle le gouvernement à fournir aux parlementaires tous les documents nécessaires pour leur permettre d'analyser la situation.

J'invite également le gouvernement à entamer les travaux de rénovation et à réaliser une étude de faisabilité relative à la prolongation du tunnel Léopold II jusqu'à l'entrée de l'autoroute E40 et au Ring.

voorzie in een volwaardig alternatief. De sluiting van een aantal tunnels op de Kleine Ring zou nefast zijn, zeker nu de ondoordachte voetgangerszone in de benedenstad ervoor zorgt dat nog meer auto's de Kleine Ring moeten nemen. Ik zeg dat niet alleen. Ook BECI waarschuwt dat na de ondoordachte invoering van een voetgangerszone de sluiting van de Stefaniatunnel een economische ramp voor Brussel en het centrum zou betekenen.

De voetgangerszone heeft al bewezen dat ze een ramp is voor de kleinhandel in de benedenstad.

De Leopold II-tunnel, waarvan de bouw begon in 1979 en die in 1986 in gebruik werd genomen, kwam er onder meer als vervanger van een groot viaduct. In het debat rond de afbraak van het Reyersviaduct kregen we vaak genoeg te horen dat een viaduct in de stad niet meer van deze tijd is. Dat is natuurlijk correct. Het verkeer ondergronds laten verlopen is een veel beter alternatief. Wie echter de Leopold II-tunnel wil laten sluiten, pleit er voor om het verkeer opnieuw bovengronds te sturen. Het is immers een illusie dat door het sluiten van een tunnel het verkeer - in dit geval meer dan 80.000 wagens per dag - plots zal verdwijnen.

De hele kwestie lijkt wat op de processie van Echternach. In 2014 zouden de werken voor de renovatie starten via een PPS-constructie. Daarbij zou een privépartner ook het onderhoud voor een periode van 25 jaar op zich nemen. Dat plan werd echter al snel in de koelkast gestopt.

Nadien werd beslist om de renovatie te starten in 2018, maar het lijkt erop dat ook dat plan nu zal worden afgevoerd. De hele kwestie is voor de Brusselse Hoofdstedelijke Regering blijkbaar wat het communautaire dossier voor de federale N-VA-regering is. Het wordt zo lang mogelijk in de koelkast gestopt, iedereen hoopt en bidt dat niemand er over praat en als de boel zo rot is dat de hele constructie letterlijk of figuurlijk dreigt in te storten, ontstaat er een grote paniek.

Het argument dat een renovatie te veel kost - 150 miljoen euro voor een vernieuwing van de Leopold II-tunnel en 1 miljard euro om hem dertig jaar te onderhouden - is sinds de herfinanciering van Brussel totaal ongeloofwaardig geworden.

Le Vlaams Belang est contre l'instauration d'un péage urbain. Les Bruxellois payent déjà suffisamment de taxes. Je suis d'ailleurs ravi de constater que cette idée de péage, avancée par le ministre Smet et aussitôt appuyée par le ministre Vanhengel, n'a obtenue aucun soutien.

Le ministre Gosuin déclarait encore il y a quinze jours qu'une fermeture définitive d'un ou de plusieurs tunnels n'était pas à l'ordre du jour. J'espère qu'aujourd'hui le gouvernement va pouvoir nous expliquer quelle est la position du gouvernement dans son ensemble.

Enfin, à défaut d'une commission d'enquête qui aurait permis d'avancer des solutions radicales, nous devrons nous contenter d'une commission spéciale, en espérant que celle-ci ne conclue pas à une responsabilité collective. Le Vlaams Belang veillera à ce qu'elle apporte des réponses correctes, dans l'intérêt de tous nos concitoyens.

Ik heb veel begrip voor de stelling dat viaducten niet thuishoren in een stad. De optie om al het verkeer weer bovengronds te brengen is voor het Vlaams Belang onaanvaardbaar. Integendeel, wij pleiten ervoor om van de broodnodige renovatieperiode gebruik te maken om waar mogelijk nog meer bestaand autoverkeer ondergronds te brengen. Ik pleit in dat opzicht dan ook niet alleen voor een grondige renovatie van de Leopold II-tunnel, met waar mogelijk een verbreding van de tunnel voor pechstroken, maar ook voor een verlenging van de tunnel onder de Keizer Karellaan tot de aansluiting met de E40 en de Ring.

Dat zou een schoolvoorbeeld kunnen zijn van een manier waarop je een gemeente opnieuw leefbaar kunt maken. Het ondergronds leiden van het verkeer zou de omgeving van de Keizer Karellaan en de hele gemeente Ganshoren helemaal veranderen en een stuk leefbaarder maken.

Het is in elk geval zonneklaar dat er zeer snel een beslissing moet worden genomen. Nu herstellingswerken doorvoeren om binnen een of twee jaar de tunnels te sluiten, is zonder meer weggegooid geld. Ik stel dan ook mijn hoop op de bijzondere commissie en roep de regering op om de parlementsleden inzage te geven in alle relevante documenten om een grondig onderzoek te kunnen voeren. Ik roep de regering eveneens op om zo spoedig mogelijk te starten met de broodnodige renovatiewerken en met een haalbaarheidsstudie over de verlenging van de Leopold II-tunnel tot aan de aansluiting met de E40 en de Ring.

Het Vlaams Belang wijst een tolheffing volledig van de hand. Het is ontoelaatbaar dat de hoofdstedelijke regering eerst langs de kassa passeert om fondsen voor haar hoofdstedelijke functie te innen, om daarna nogmaals langs die kassa te passeren om de bevolking tolgeduld uit de zak te kloppen. Ik stel echter met tevredenheid vast dat het idee van een tolheffing, dat minister Smet opwierp en waarmee minister Vanhengel onmiddellijk instemde, op geen enkel draagvlak kan rekenen. Op Radio 1 liet de minister-president woensdag al verstaan dat er van een tolheffing geen sprake kan zijn. Ook binnen de Open Vld zelf werd minister Vanhengel al openlijk teruggefloten door federaal vicepremier De Croo.

Minister Gosuin verklaarde nog geen twee weken geleden, in de marge van een partijcongres, dat een definitieve sluiting van een of meer tunnels voor de Brusselse regering niet aan de orde is. Ik hoop dat de regering vandaag voor eens en altijd duidelijk wil maken dat dat het standpunt van de hele regering is.

Tot slot hoop ik dat de bijzondere commissie geen doofpotcommissie wordt of nog erger, mijnheer Van Damme, een commissie die tot de conclusie komt dat alles een collectieve verantwoordelijkheid is en dat we kunnen overgaan tot de orde van de dag.

Ik had gehoopt op een echte onderzoekscommissie, die alles tot op de bodem uitspit en indien nodig radicale oplossingen voorstelt. Wij moeten helaas genoegen nemen met een bijzondere commissie. Het Vlaams Belang zal er echter op toezien dat er voor de burger een juiste conclusie en een juist antwoord uit de bus komt.

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

M. Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!).- M. le ministre, je voudrais un peu rêver. Et, tant qu'à discuter des tunnels, je voudrais d'abord commencer par en voir la fin et imaginer Bruxelles sans embouteillages, avec beaucoup moins de voitures qui circulent. Imaginer un Bruxelles où il fait bon respirer un air sans particules fines, où la verdure foisonne et où il n'y a plus 632 personnes qui meurent prématurément chaque année à cause de la pollution.

Imaginez un Bruxelles avec des navetteurs et des habitants qui arrivent à l'heure au travail et non stressés. Et si vous leur demandez pourquoi ils ne prennent pas la voiture, imaginez-les répondre : "Prendre la voiture ? Mais vous n'y pensez pas. J'ai accès à quatre trains par heure, je suis au travail en vingt minutes et mon abonnement est payé par mon employeur... Pourquoi donc me casserais-je la tête à avoir une voiture ?".

Imaginez un Bruxelles où des gens qui avaient émigré en périphérie sont revenus vivre, car les loyers auraient diminué et les prix des maisons seraient devenus accessibles à la majorité des revenus. Imaginez ainsi la diminution des déplacements nécessaires entre l'habitation et le lieu

De voorzitter.- De heer Handichi heeft het woord.

De heer Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!) (*in het Frans*).- *Ik droom van een Brussel zonder files, met veel minder wagens, waar je nog lucht zonder fijnstof kunt inademen, met veel groen, en waar de vervuiling niet langer verantwoordelijk is voor 632 voortijdige overlijdens per jaar.*

Ik droom van een Brussel waar pendelaars en inwoners tijdig en ontspannen op het werk aankomen met de trein, die vaak genoeg rijdt en door de werkgever wordt betaald; van een Brussel waar de mensen uit de Rand naar zijn teruggekeerd, omdat de huurprijzen gedaald zijn, waar kinderen niet langer met de auto naar school moeten worden gebracht, omdat er genoeg plaatsen zijn in de wijscholen.

Ik droom van een Brussel waar steeds meer betaalbare buurtwinkels komen, in plaats van grote winkelcentra en waar postkantoren, bibliotheken en zwembaden weer de deuren openen, waar je veilig met de fiets kunt rondrijden en waar fietsboxen gratis zijn.

Ten slotte droom ik van een Brussel waar metro, tram en bus ons makkelijk en snel overal naar toe brengen, via een MIVB die bovendien stabiele jobs

de travail. Imaginez un Bruxelles où les parents ne doivent plus conduire leurs enfants à l'école à trois communes de chez eux puisqu'il y a suffisamment de places dans l'école de leur quartier. Une école de qualité, où les enfants pourraient se rendre à pied ou à vélo.

Imaginez un Bruxelles où, au lieu de laisser s'installer de gros centres commerciaux qui vont encore encombrer la ville, ce sont des commerces de proximité abordables qui se développent. Imaginez 20.000 voitures de moins chaque jour dans la circulation et tout un tissu social de quartier qui se reconstitue.

Imaginez un Bruxelles où, au lieu de fermer, les bureaux de poste rouvrent leurs portes, les bibliothèques fleurissent, les piscines ne manquent pas : plus besoin d'aller très loin, on a l'essentiel sur place. Imaginez un Bruxelles où se déplacer en vélo n'est plus un danger et où les boxes à vélos sont nombreux et gratuits. Imaginez enfin un Bruxelles avec ses métros, trams et bus qui nous conduisent facilement et rapidement partout où nous voulons, avec une STIB qui serait belle et créatrice d'emplois stables.

C'est la vision d'une ville où l'on bouge mieux, où l'on respire et vit bien. Mais la réalité n'est pas celle-là. Nous sommes face à un mur de tunnel qui s'effondre et à une ville parmi les plus embouteillées du monde. Par un manque d'une vision qui aurait été dans l'intérêt des gens et de l'environnement, nous payons les erreurs politiques du passé.

Le ministre-président a déclaré que ce problème arrivait quinze à vingt ans trop tôt. Nous pensons plutôt qu'il arrive quinze à vingt ans trop tard. Le rapport publié hier met en colère les citoyens, qui apprennent qu'il n'a été donné aucune suite à un constat datant de trois ans. De deux choses l'une : soit le rapport n'est jamais arrivé sur la table du gouvernement, et c'est grave, soit vous en aviez connaissance et vous n'avez rien fait, et c'est très grave. Dans tous les cas, on a perdu au moins trois ans.

La question centrale est : comment va-t-on réduire le nombre de véhicules qui circulent chaque jour à Bruxelles, qui sont 400.000 aujourd'hui ? Comment va-t-on réduire le nombre de véhicules qui traversent quotidiennement le tunnel Léopold II

oplevert.

De werkelijkheid is helaas minder mooi. In een van de steden met de meeste files ter wereld stort de wand van een tunnel in. Door een gebrek aan visie ten voordele van mens en milieu, betalen we nu de prijs voor de foute beleidskeuzes uit het verleden.

Het rapport dat gisteren werd gepubliceerd, maakt de mensen razend. Blijkbaar is er geen gevolg gegeven aan iets wat men al drie jaar weet. Er zijn twee mogelijkheden: of het rapport is nooit tot bij de regering geraakt en dat is erg, of u wist ervan en hebt niets gedaan, en dat is nog erger.

Er rijden iedere dag 400.000 auto's door Brussel, 80.000 door de Leopold-II-tunnel en 53.000 door de Stefaniatunnel. De hamvraag is: hoe gaan we dat aantal doen dalen?

Het ontwikkelen van het openbaar vervoer is daarom prioritair. In de praktijk komt daar weinig van terecht. Het is ronduit schandalijk dat het GEN opnieuw wordt uitgesteld. Er is nog 685 miljoen euro te kort om het in dienst te stellen en bij de NMBS plant men 3 miljard euro besparingen. De plannen van federaal minister Galant zijn een belediging voor de volgende generaties.

(Applaus)

- ils sont 80.000 - et qui passent par le tunnel Stéphanie, soit 53.000 ? Comment va-t-on se passer de la voiture tout en bougeant selon nos besoins ?

Pour cela, il faut prioritairement développer les transports en commun. Pourtant, ce n'est pas ce qu'on voit dans la pratique. Le report du RER est purement scandaleux. Il manque encore 685 millions d'euros pour le mettre en service et 3 milliards d'économies sont prévus à la SNCB. M. De Wolf, le plan Galant est tout simplement une injure aux générations futures.

(Applaudissements)

M. Vincent De Wolf (MR).– Vous oubliez l'offre suburbaine qui passera de 60% à 90% dès l'année prochaine.

M. Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!).– Je vous transmettrai l'étude et nous pourrons en discuter.

Je le répète, c'est une injure faite aux générations futures. Mais nous savons compter, contrairement à Mme Galant, et il nous faut aussi tenir compte des économies prévues par le gouvernement précédent de M. Di Rupo. Pourtant, sans investissement dans la SNCB, aucune solution durable ne peut être envisagée en Belgique pour la mobilité.

Des économies sont aussi réalisées dans les transports publics, qui concernent les sociétés De Lijn - songeons à la ligne 620 -, TEC et la STIB via le contrat de gestion précédent. Mme Grouwels semble étonnée. Pourtant, elle était ministre à l'époque.

Pendant ce temps, les politiques de réduction des cotisations patronales par le biais des voitures de société se poursuivent et remplissent la ville d'automobiles. Vous ne pouvez pas rejeter la responsabilité d'une politique du tout à la voiture sur les seuls travailleurs qui n'ont parfois d'autre choix que d'accepter les véhicules. La faute incombe aux employeurs, mais aussi à un réseau ferroviaire insuffisant pour permettre des déplacements corrects.

Pourquoi envisagez-vous d'imposer un péage aux automobilistes ? Les libéraux sont opposés aux taxes, mais quand ils sont au gouvernement, ils sont assez créatifs en la matière. M. Vanhengel

De heer Vincent De Wolf (MR) (in het Frans).– U vergeet dat het voorstedelijk aanbod vanaf volgend jaar toeneemt van 60% naar 90%.

De heer Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!) (in het Frans).– Ik zal u de studie doorsturen.

Als we niet investeren in de NMBS, is er geen duurzame oplossing mogelijk voor de mobiliteit in België. Naar aanleiding van het vorige beheerscontract wordt er ook bespaard op het openbaar vervoer, onder meer bij De Lijn - denk maar aan lijn 620 -, de TEC en de MIVB. Ondertussen rijden er steeds meer bedrijfswagens door de stad. De schuldige is niet alleen de werkgever, maar ook het ontbreken van een afdoend spoornet.

Waarom wilt u een tolheffing voor automobilisten invoeren en privéondernemingen verrijken? Daardoor zal het aantal auto's niet dalen. Waarom geen transportbelasting voor ondernemingen zoals in Frankrijk? U veroordeelt de toevloed aan gesubsidieerde auto's vaak, maar u kunt de schuld niet altijd op de anderen steken.

(Opmerkingen van de heer Smet)

Uw politieke familie zetelde in de vorige federale regeringen en paste diezelfde logica toe.

De oplossing ligt niet bij initiatieven zoals Uber, Car2Go, DriveNow en de projecten van BMW en Mercedes. U steekt te veel energie in systemen die niets opbrengen.

Alle partijen die hier vertegenwoordigd zijn en die ooit deel hebben uitgemaakt van de meerderheid,

envierait-il la taxe de Mme Turtelboom ? Pourquoi faire payer les automobilistes en enrichissant les entreprises privées ? Une telle logique brisera toute volonté de diminuer le nombre de voitures. Pourquoi ne pas prélever une taxe de transport sur ces entreprises, comme cela se fait en France ?

M. Smet, je vous ai souvent entendu dénoncer l'afflux de voitures subsidiées, mais vous ne pouvez pas rejeter constamment la faute sur les autres.

(Remarques de M. Smet)

Votre famille politique siégeait dans les gouvernements fédéraux précédents, qui appliquaient la même logique.

Pour en revenir à vos compétences, la solution ne passera pas par Uber, Car2Go, DriveNow, les projets de BMW et Mercedes. Vous mettez beaucoup d'énergie dans des systèmes qui n'apportent pas de solution.

Les partis ici présents, qui ont été au pouvoir à un moment ou à un autre, ont continué à appliquer ces politiques. M. Dilliès disait tout à l'heure que vous n'étiez pas coupables, mais responsables. En outre, Mme Grouwels vient de faire quelques petites révélations. Sans doute n'êtes-vous pas coupables mais, à mes yeux, de gauche à droite, vous êtes tous complices.

Selon un chercheur de l'Université Saint-Louis, si l'on veut se passer de tunnels à Bruxelles, il faudrait augmenter les capacités de la STIB de 10%. De même, relever le défi de la mobilité dans la capitale implique d'accroître les budgets de la SNCB de 30%. Si M. De Wolf pouvait faire passer le message...

(Remarques de M. Gosuin)

M. le ministre, vous avez mis en place le projet de la ligne de métro Nord, c'est très bien. Vous avez concrétisé le projet de la ligne de tram 9, fort bien. Il y a un nouveau Plan bus, encore très bien. On progresse. Mais avez-vous calculé le nombre de personnes que vous allez devoir transporter entre 7h30 et 9h du matin ? Le métro devrait pouvoir prendre en charge 17.000 personnes par heure. Cela montre l'ampleur du défi de l'offre à développer.

Les choses évoluent, mais il faut aller beaucoup

hebben een dergelijk beleid in stand gehouden. Volgens een onderzoeker van de Université Saint-Louis moet de capaciteit van de MIVB met 10% toenemen als we de tunnels niet meer gebruiken. Bovendien moeten de budgetten van de NMBS met 30% stijgen. Misschien kan de heer De Wolf de boodschap overbrengen?

(Opmerkingen van de heer Gosuin)

Met het Busplan, tramlijn 9 en de noordelijke metro zetten we al een stap in de goede richting. Hebt u echter rekening gehouden met het aantal mensen dat tussen 7.30 uur en 9.00 uur moet worden vervoerd? De metro zou 17.000 personen per uur moeten vervoeren. Dat toont aan hoe uitgebreid het nieuwe aanbod moet zijn.

Alles evolueert snel en we moeten de evolutie voor zijn. Waarom geen systeem met een snelle tram tussen de rand en de binnenstad invoeren, met een ontradingsparking? Misschien kan die snelle tram door de Leopold-II-tunnel rijden? Als je van de E40 komt, is er ruimte, vlak bij het Basilix winkelcentrum. Ik zou daar liever een tram zien rijden dan auto's. De snelheid van het openbaar vervoer is een sleutelelement om automobilisten te overtuigen de wagen aan de kant te laten staan.

Wij stellen voor om het aanbod aan openbaar vervoer tijdens werkzaamheden op te drijven. Daarnaast moet er nu een ontwikkelingsplan voor het openbaar vervoer worden opgesteld, met een visie die de grenzen van het gewest overschrijdt.

De heer Vervoort zei zaterdag bij de RTBF dat Brussel het op termijn zonder een aantal tunnels zal moeten doen. Welke tunnels moeten dan verdwijnen? Wanneer? Welk alternatief stelt u voor?

Deze regering moet haar verantwoordelijkheid nemen. We moeten nu over de toekomst van de tunnels debatteren, niet over vijftien jaar. Als we nu geen alternatieven uitwerken voor de auto zullen we ons binnen twintig jaar nog steeds in dezelfde situatie bevinden. En ook dan zal u de rekening op de werknemers proberen af te schuiven.

Wij zijn voorstander van een visie op lange termijn. Een visie op korte termijn kost steeds het dubbele. De tunnels volledig renoveren in de hoop

plus vite. Il y a urgence. Pourquoi ne pas organiser un système de tram rapide entre la périphérie et le centre-ville, avec un parking de dissuasion, c'est-à-dire gratuit ? Pourquoi ne pas faire passer ce tram rapide par le tunnel Léopold II ? Quand vous arrivez de l'autoroute E40, il y a de l'espace, un peu avant le Basilix. Je rêve de voir un tram y circuler plutôt que des voitures !

La rapidité des transports est un élément-clé pour dissuader les automobilistes de prendre leur voiture. Où en est-on dans les feux prioritaires ?

Pour mettre le minimum de moyens dans ce gouffre financier et colmater à court terme les tunnels, pour ne pas se retrouver dans le chaos total et assumer la sécurité, nous proposons de développer une offre supplémentaire de transports en commun le temps des travaux, et surtout d'élaborer dès maintenant un plan de développement des transports en commun, avec une vision plus large que la Région.

M. Vervoort, vous avez dit samedi à la RTBF que nous allions devoir nous passer des tunnels à terme. J'ai envie de relever ce défi. Mais M. le ministre-président, quels tunnels ? Dans combien de temps ? Avec quelles alternatives pour les voyageurs ? Ce sont autant de questions que l'on se pose.

Le gouvernement actuel a des responsabilités. Ce n'est pas dans quinze ans qu'il faut discuter de l'avenir des tunnels. C'est maintenant. Sans vision ni plan aujourd'hui pour développer des alternatives à la voiture, pour développer une ville à échelle humaine, je veux bien faire le pari que dans vingt ans, nous serons exactement dans la même situation : le nez face au mur, face à un gouffre financier. Et vous essayerez encore de faire payer la note aux travailleurs.

C'est à partir de ce cadre-là que nous devons réfléchir à l'avenir des tunnels, M. le ministre-président, et non pas dans une vision à court terme ou dans l'urgence. La vision dans l'urgence finit toujours par coûter le double. Rénover totalement les tunnels dans l'espoir qu'ils tiennent à nouveau vingt ans n'est pas la voie à suivre. Cela ne fait que reporter le problème.

Tout euro investi dans les tunnels est un euro de moins pour les transports en commun. S'il est possible de trouver un milliard d'euros pour les tunnels, alors pourquoi ne pas l'investir dans les

dat ze nog twintig jaar zullen meegaan is niet de oplossing.

Elke euro die in de tunnels wordt geïnvesteerd is er een minder die in het openbaar vervoer wordt geïnvesteerd. Als we voor de tunnels 1 miljard euro kunnen vrijmaken, waarom dan niet voor het openbaar vervoer?

*(Applaus bij de PTB*PVDA-GO!)*

transports en commun ?

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

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).– *Bruxelles compte 25 tunnels, pour une longueur totale de 11km. Les plus anciens datent des années 50 et 60, les plus récents des années 70. Les deux plus récents sont le tunnel Léopold II (1986) et le tunnel OTAN (2012). Le plus ancien est le tunnel Stéphanie, qui a 60 ans.*

En 1989, Bruxelles a hérité de la compétence des tunnels, qui ont presque tous été construits par les autorités fédérales.

Il y a des raisons sérieuses de penser que plusieurs tunnels n'ont pas été construits selon les règles de l'art à l'époque. Là-dessus se greffe un problème d'infiltration d'eau et l'absence de grands travaux structurels au cours des 30 dernières années.

Au cours des 27 dernières années, depuis la création de la Région, de nombreux travaux d'entretien ont été effectués. Conscient de l'importance de la sécurité des tunnels, j'ai créé un article budgétaire spécifiquement dédié à cette matière dans le budget 2008. Cela s'appelle mener une politique, M. De Wolf.

(poursuivant en français)

L'art politique, M. De Wolf, c'est de prévoir les crédits d'engagement. Cela signifie que l'on prévoit les sommes que l'on autorisera l'administration à utiliser.

De voorzitter.– De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.– Brussel telt 25 tunnels die samen 11 kilometer lang zijn. De oudste tunnels dateren uit de jaren vijftig en zestig, de andere uit de jaren zeventig. De twee jongste tunnels zijn de Leopold II-tunnel (1986) en de NAVO-tunnel (2012). Dat betekent dat de meeste tunnels tussen de veertig en vijftig jaar oud zijn. De oudste tunnel is de Stefaniatunnel, die zestig jaar oud is.

Brussel is sinds 1989 bevoegd voor de tunnels, die quasi uitsluitend door de federale overheid zijn gebouwd en in het kader van de regionalisering werden overgedragen.

Er zijn ernstige redenen om aan te nemen dat meerdere tunnels destijds niet volgens de regels van de kunst zijn gebouwd: zwakke betonbescherming van stalen bewapening, beton dat weinig weerstand biedt aan agressieve producten (zout en CO₂), slechte kwaliteit van de samenstelling of slechte uitvoeringswijze. Dat heeft er in combinatie met zestig jaar waterinsijpeling ten gevolge van waterdichtheidsproblemen en het gebrek aan grote structurele werken de voorbije dertig jaar, toe geleid dat alle tunnels vandaag in slechte staat of sterk verouderd zijn. Aangezien heel wat tunnels uit dezelfde periode dateren, komen alle problemen vandaag tegelijkertijd naar boven.

Uiteraard zijn er de voorbije 27 jaar, sinds de oprichting van het gewest, wel onderhoudswerken uitgevoerd. In 2007 heb ik bij de opmaak van de begroting 2008 een begrotingsartikel 'tunnelveiligheid' gecreëerd. Voordien was het geld over meerdere posten verspreid en konden de budgetten voor andere zaken gebruikt worden. Omdat ik de tunnelveiligheid zeer belangrijk vond, en nog steeds vind, heb ik een specifiek begrotingsartikel gecreëerd. Dat is beleid voeren, mijnheer De Wolf.

(verder in het Frans)

M. Vincent De Wolf (MR).- Il faut également employer ces crédits d'engagement et, surtout, ne pas les réduire !

M. Pascal Smet, ministre.- Cela va de soi, M. De Wolf, calmez-vous.

M. Vincent De Wolf (MR).- Vous m'interpellez, je vous réponds.

M. Pascal Smet, ministre.- Vous avez raison. Il faut les exécuter.

Faisons les calculs des montants alloués entre 2008 et 2016.

(poursuivant en néerlandais)

À l'époque, un budget de presque 150 millions d'euros était mis à disposition pour les travaux de rénovation, d'entretien, de réparation et de limitation du risque d'incendie dans les tunnels.

(poursuivant en français)

La question de la gestion des tunnels doit être posée. Le gestionnaire des tunnels est l'administration, qui a donc pour responsabilité de prendre toute mesure utile, y compris la fermeture. La décision de fermer un tunnel n'est donc pas un acte politique, mais un acte administratif. C'est seulement après les trois premiers jours de fermeture que le gouvernement confirme la fermeture d'un tunnel pour le transformer en règle.

Encore récemment, en novembre 2015, suite à quelques remous dans la presse, j'ai clairement exposé à l'administration, au nom du gouvernement, que la sécurité des automobilistes était primordiale, nonobstant les effets sur la mobilité. C'est la sécurité des usagers qui doit guider les choix de l'administration.

Certes, on peut questionner le fonctionnement de l'administration, mais elle compte de très bons fonctionnaires et des travailleurs acharnés. En 2006, j'ai fait procéder à un audit de l'administration régionale, et en 2007, j'ai réalisé

Mijnheer De Wolf, de kunst van de politiek bestaat erin vastleggingskredieten te begroten die de administratie mag gebruiken.

De heer Vincent De Wolf (MR) (in het Frans).- *Die vastleggingskredieten moeten dan ook gebruikt worden in plaats van ze te verminderen!*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Dat spreekt voor zich. U hoeft zich niet zo druk te maken.*

De heer Vincent De Wolf (MR) (in het Frans).- *Als u me aanspreekt, reageer ik.*

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

Laten we even kijken naar de bedragen die tussen 2008 en 2016 toegekend werden.

(verder in het Nederlands)

In die periode stond er bijna 150 miljoen euro voor tunnelrenovatie ter beschikking. Er zijn werken uitgevoerd op het vlak van renovatie, onderhoud, herstelling en beperking van het brandrisico. Dat laatste is heel belangrijk, omdat brand het grootste gevaar is dat zich in een tunnel kan voordoen.

(verder in het Frans)

De administratie staat in voor het beheer van de tunnels. De beslissing om een tunnel te sluiten is geen politieke, maar een administratieve handeling.

In november 2015 heb ik de administratie nog klaar en duidelijk laten weten dat voor de regering de veiligheid van de automobilisten centraal staat, ongeacht de gevolgen voor de mobiliteit.

In 2006 liet ik een audit van de gewestelijke administratie uitvoeren en in 2007 voerde ik een grondige hervorming door bij Brussel Mobiliteit. In 2007 richtte ik er een speciale afdeling voor de tunnels op, met gespecialiseerde burgerlijke en industriële ingenieurs. Sinds november 2014 heeft de directeur van Brussel Mobiliteit de leiding over een permanente werkgroep voor de tunnels. Bovendien heeft Brussel Mobiliteit sinds begin 2015 een crisiscentrum dat de sluiting van de

une réforme approfondie de Bruxelles Mobilité. Depuis 2007, j'ai créé en son sein une cellule dédiée aux tunnels. Des ingénieurs civils et industriels spécialisés y ont été engagés.

Sous la direction du directeur de Bruxelles Mobilité, un groupe de travail permanent pour les tunnels existe depuis novembre 2014.

En outre, depuis début 2015, un centre de crise pour les tunnels a vu le jour au sein de Bruxelles Mobilité. Composé d'experts, il est chargé de la gestion de chaque fermeture.

Depuis quelques mois, Bruxelles Mobilité dispose également d'un manuel interne pour la gestion des tunnels. Depuis la mi-2015, un coordinateur de chantier a été désigné afin de planifier et de grouper tous les chantiers liés aux tunnels, en enregistrant le moins de retard possible.

Dans les prochains jours, nous allons renforcer l'administration avec sept ingénieurs spécialisés dans ce domaine. Un chasseur de têtes a pour mission de trouver un ingénieur qui sera le project manager chargé des tunnels.

Beaucoup de questions ont également porté sur les inspections. Il s'agit de distinguer deux types d'inspections : les contrôles systématiques et les contrôles ad hoc en cas d'incident. Après chaque inspection, un rapport est rédigé, ainsi que des recommandations pour corriger les défauts constatés.

Jusqu'en 2015, pour procéder à ces inspections, la Région dépensait mensuellement 160.000 euros, hors TVA. À partir de 2016, ce montant, M. Delva, sera relevé à 310.000 euros par mois.

La partie visible du tunnel fait l'objet d'inspections visuelles. En cas de défaut, un contrôle manuel poussé est réalisé avec un marteau afin de déceler les dégradations du béton ainsi que les espaces creux et enlever ainsi les éventuels morceaux détachés.

Des contrôles systématiques avaient lieu par le passé. De 1999 à 2001, une campagne d'inspection de l'ensemble des tunnels bruxellois aurait eu lieu. Il serait intéressant de savoir ce qui a été fait à l'époque.

tunnels in goede banen moet leiden.

Enkele maanden geleden kreeg Brussel Mobiliteit bovendien een intern stappenplan voor tunnelbeheer. Midden 2015 werd er een werfcoördinator aangeduid die alle tunnelwerkzaamheden moet plannen en groeperen.

De volgende dagen wordt de administratie versterkt met zeven gespecialiseerde ingenieurs. Een headhunter is op zoek naar een ingenieur die het projectmanagement over de tunnels op zich kan nemen.

Er zijn ook veel vragen over de inspecties, die allemaal aanleiding geven tot een verslag en aanbevelingen. Tot in 2015 gaf het gewest maandelijks 160.000 euro uit aan die inspecties. Vanaf 2016 wordt dat 310.000 euro per maand.

Het zichtbare deel van de tunnel wordt visueel geïnspecteerd. Als er gebreken worden vastgesteld, dan gaat men over tot een doorgedreven manuele controle met de hamer.

Ook in het verleden waren er systematische controles. Van 1999 tot 2001 vond er een inspectie van alle Brusselse tunnels plaats. Het zou interessant zijn om uit te vissen wat er toen precies is gebeurd.

In 2008 gaf ik de administratie opdracht voor een systematische controle van alle tunnels. Op basis daarvan kwam er een richtplan voor de tunnels.

Tijdens mijn eerste mandaat in 2005 wees ik het parlement erop dat er in de tien voorgaande jaren onvoldoende in de veiligheid van de tunnels geïnvesteerd was. Sindsdien is me meermaals duidelijk geworden dat een totaalpakket van de tunnelwerkzaamheden aangewezen is.

Ten gevolge van twee incidenten tijdens mijn huidige mandaat, leek het me absoluut noodzakelijk om de inspectie van 2010 te actualiseren en met een richtplan voor de tunnels te komen. In november 2015 heb ik in naam van de regering de administratie opdracht gegeven om alle Brusselse tunnels visueel en manueel te inspecteren. Dat gebeurde van november 2015 tot februari 2016, dus gedurende drie maanden en niet gedurende anderhalf jaar zoals vroeger. Het inspectieverslag van begin 2011 wordt dus

En 2008, j'ai donné ordre à l'administration de procéder à un contrôle et un diagnostic systématiques de tous les tunnels en vue de la rédaction du plan directeur relatif aux tunnels.

En 2005, lors de mon premier mandat, j'ai signalé au parlement que, durant les dix années écoulées, on n'avait pas assez investi dans la sécurité des tunnels. Depuis cette époque, je n'ai cessé de constater qu'il fallait avoir une vision complète et actualisée de la situation, pour pouvoir planifier les travaux dans une ville-Région qui compte de nombreux tunnels. Il faut déterminer les priorités en fonction des difficultés rencontrées. C'est pourquoi, en 2008, j'ai donné à l'administration la mission de faire un diagnostic systématique de tous les tunnels.

À la suite des deux incidents survenus au cours de mon actuel mandat, il me semblait primordial d'actualiser l'inspection de 2010 et de lancer le plan directeur relatif aux tunnels. En novembre 2015, au nom du gouvernement, j'ai ainsi donné ordre à l'administration d'inspecter - visuellement et manuellement - tous les tunnels bruxellois. Cela s'est fait de novembre 2015 à février 2016, en trois mois, et non un an et demi, comme ce fut le cas par le passé. Le rapport d'inspection de début 2011 a donc pu être actualisé, et nous pouvons élaborer un programme d'investissement pour les tunnels. Un programme est un progrès par rapport à un plan, et l'ensemble du gouvernement me suit en la matière.

Par ailleurs, de nombreux contrôles ont lieu au pied levé à la suite d'irrégularités ou d'incidents dans les tunnels. Toutes ces inspections réalisées depuis novembre 2015, sont encadrées par un bureau certifié et le bureau externe SECO.

Le diagnostic technique des tunnels passe aussi par l'électromécanique. En novembre 2015, J'ai donc demandé à l'administration d'effectuer un diagnostic technique de tous les équipements électromécaniques de nos tunnels. Le contrat de service est, depuis, conclu.

En outre, depuis 2015, Bruxelles Mobilité, la police et le Service d'incendie et d'aide médicale urgente (Siamu) effectuent des visites conjointes de tous les tunnels bruxellois. Toutes ces inspections ont mené à un rapport que je transmets maintenant au président du parlement. Je regrette que ces informations aient filtré par la presse car mon intention était de les livrer au président de notre

geactualiseerd en we kunnen een investeringsprogramma voor de tunnels uitwerken.

Bovendien zijn er ten gevolge van incidenten ook nog allerlei inspecties uitgevoerd. Sinds november 2015 worden die begeleid door SECO, een extern bureau.

In november 2015 gaf ik de administratie de opdracht om een technische diagnose te maken van alle elektromechanische uitrusting in de tunnels. Daar is sindsdien een serviceovereenkomst voor afgesloten.

Bovendien voeren Brussel Mobiliteit, de politie en de Brusselse Hoofdstedelijke Dienst voor Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp (DBDMH) sinds vorig jaar gezamenlijke inspecties van de tunnels uit. Die inspecties gaven aanleiding tot een verslag dat ik nu aan de voorzitter van het parlement bezorg. Ik betreur dat de informatie naar de pers gelekt is, want de regering wil transparant werken.

(Opmerkingen van mevrouw Maes)

U hebt de notities niet, maar u kent de inhoud van de beslissing.

(Rumour en opmerkingen van de heer De Wolf)

Tijdens de inspecties werden loszittende stukken verwijderd en zijn er beschermingsnetten aangebracht.

Op 26 januari 2016 ontvingen we het synthese-rapport van SECO. Op basis van dat rapport heeft de algemeen directeur van Brussel Mobiliteit de regering laten weten dat de risico's voldoende waren ingeperkt om de tunnels open te kunnen houden. De aanbevelingen van SECO moeten echter zo snel mogelijk uitgevoerd worden in vijf tunnels. Een gespecialiseerd bureau moet de stabiliteit van de George-Henri-, de Montgomery-de Tervuren-, de Troon- en de Reyerstunnel evalueren. Daar krijgt de regering een vervolgrapport over.

We gaan een meerjareninvesteringsprogramma uitwerken dat geactualiseerd wordt op basis van het richtplan dat in maart 2016 klaar zal zijn. De noden zullen bepalen welke werven prioriteit krijgen.

parlement. Ce gouvernement veut continuer à travailler dans la transparence.

(Remarques de Mme Maes)

Si vous ne disposez pas des notes, vous connaissez, en revanche, le contenu de la décision.

(Rumeurs et remarques de M. De Wolf)

Lors de l'inspection, les endroits d'où les morceaux se sont détachés ou étaient sur le point de se détacher ont été décapés. Des filets de protection ont été installés aux endroits recommandés par le bureau d'étude.

Le 26 janvier 2016, nous avons reçu le rapport de synthèse du bureau SECO qui a assuré le suivi des inspections de l'état physique de construction. Sur la base de ce rapport, le directeur général de Bruxelles Mobilité a fait savoir au gouvernement que le risque présent était suffisamment maîtrisé pour garder les tunnels ouverts, à l'exception du tunnel Stéphanie. Toutefois, les recommandations formulées par SECO doivent être appliquées sans délai dans cinq tunnels. Un bureau spécialisé doit évaluer la stabilité des tunnels George-Henri, Montgomery, Tervueren, Trône et Reyers. Un rapport mensuel de suivi sera transmis au gouvernement.

Nous allons rédiger un programme pluriannuel d'investissements qui sera réactualisé sur la base du plan directeur disponible en mars 2016. Les chantiers prioritaires y seront définis en fonction des urgences.

(poursuivant en néerlandais)

L'état déplorable du tunnel Léopold II, qui n'a que trente ans, est probablement dû à des problèmes de conception et à une mauvaise estimation de l'impact de l'infiltration des eaux souterraines. De plus, des problèmes ont surgi durant les travaux au niveau de l'étanchéité, des joints de construction et de la composition du béton. Une détérioration accélérée a été constatée, qui est due à l'attaque chimique des gaz d'échappement. Le trafic a considérablement augmenté depuis la mise en service du tunnel. Le système de ventilation et d'éclairage a été remplacé avec retard. À tout cela, il convient d'ajouter les limites inhérentes à l'inspection visuelle.

(verder in het Nederlands)

Hoe kan het dat de jongste tunnel, de Leopold II-tunnel, die amper dertig jaar oud is, nu al in zo'n slechte staat verkeert? Er zijn wellicht van bij het begin problemen geweest met het ontwerp, door een foutieve inschatting van de infiltratie-impact van het grondwater. Er zijn problemen geweest tijdens de bouwwerken met de waterdichting, de constructievoegen en de samenstelling van het beton. Men heeft een versnelde beschadiging geconstateerd, die te wijten is aan de chemische aantasting door uitlaatgassen. Sinds de ingebruikname van de tunnel is het verkeer aanzienlijk toegenomen. De uitrusting inzake ventilatie en verlichting werd met vertraging vervangen. Er waren ten slotte de gebruikelijke beperkingen inherent aan de visuele inspectie ter hoogte van de zichtbare en bereikbare delen.

Er wordt inderdaad al heel lang gesproken over de renovatie van de Leopold II-tunnel, maar de huidige regering heeft het renovatieprogramma nu definitief goedgekeurd, alsook het algemene kader voor het beheer van de mobiliteit tijdens de werkzaamheden.

Wij hebben gekozen voor een privaat-publieke samenwerking gebaseerd op een DBFM-contract (Design, Build, Finance, Maintain), waarbij het onderhoud door een privépartner gebeurt.

Het bestek is voor 90% voltooid en de aanbestedingsprocedure kan van start gaan.

In 2015 werden de plafonds met hamers onderzocht en afgebikt. Er werden toen 1.500 betonstalen genomen die momenteel geanalyseerd worden. Er is een reële kans dat de Leopold II-tunnel over de volledige lengte opnieuw waterdicht gemaakt moet worden, net zoals de Rogiertunnel.

Het voorbije anderhalf jaar hebben we al heel wat geïnvesteerd in de Leopold II-tunnel.

(verder in het Frans)

De Stefaniatunnel maakt deel uit van het tunnelcomplex Louiza/Stefania en werd in 1957 gebouwd. Hij kan worden opgedeeld in vier secties. In de zuidelijke sectie is het beton in betere staat en de ingang van de tunnel werd tussen 2006

La rénovation du tunnel Léopold II a effectivement fait l'objet de longues discussions, mais le gouvernement actuel vient de donner son approbation finale au programme de rénovation, ainsi qu'au cadre général de gestion de la mobilité durant les travaux.

Nous avons opté pour un partenariat public-privé (PPP), basé sur un contrat DBFM (Design, Build, Finance, Maintain), stipulant que l'entretien est confié à un partenaire privé.

Le cahier spécial des charges est terminé à 90% et l'appel d'offres peut être lancé.

En 2015, 1.500 échantillons de béton ont été prélevés, qui sont en cours d'analyse. Il est très probable que l'étanchéité du tunnel Léopold II doive être refaite sur toute sa longueur, comme c'est le cas pour le tunnel Rogier. Nous avons déjà beaucoup investi dans ce tunnel au cours des derniers 18 mois.

(poursuivant en français)

Le tunnel Stéphanie fait partie du complexe de tunnels Stéphanie-Louise. Il se situe au niveau -2, tandis que le tunnel Louise est au niveau -1. Les tunnels se croisent sur une intersection de 16 mètres sur 16. Les tunnels de métro, à côté, datent des années 1980 et ont été construits au moyen d'autres techniques. Le tunnel Stéphanie date, lui, de 1957 et se compose d'une entrée, d'une section nord de 150m et d'une section sud, dont le béton est en meilleur état. L'entrée a, quant à elle, été totalement rénovée entre 2006 et 2008.

Grâce à la décision qu'a prise en novembre ce gouvernement d'actualiser, à l'aide d'un laser, l'inspection de 2010, on a pu découvrir dans le tunnel Stéphanie un important problème de stabilité qui nous a contraints à sa fermeture. Lors de l'enlèvement de la dalle de couverture et de la membrane, un morceau de béton de taille considérable est tombé. La zone a donc dû être décapée. Le bureau de contrôle technique pour la construction SECO a mis les travaux à l'arrêt, fait fermer le tunnel et demandé à un bureau d'études spécialisé français, Egis, de procéder à une étude de stabilité.

Le plafond du tronçon nord est en mauvais état, causant un risque de perte de stabilité sur 150

en 2008 volledig gerenoveerd.

Toen in 2010 een ernstig stabiliteitsprobleem werd vastgesteld, moesten we de Stefaniatunnel sluiten. Bij het verwijderen van de dekplaat en het waterdicht membraan viel een groot stuk beton naar beneden, waardoor de volledige zone moet worden afgekapt. Het technisch controlebureau voor het bouwwezen, SECO, legde de werken stil, sloot de tunnel en vroeg aan het Franse adviesbureau Egis om een stabiliteitsstudie uit te voeren.

Voor het plafond van de noordelijke sectie bestaat over een lengte van 150 meter een stabiliteitsrisico. Het gewapend beton is verroest en zet uit. Er zijn grondige renovatiewerken nodig vooraleer de noordelijke sectie van de Stefaniatunnel weer open kan.

Het idee dat de sluiting van de Stefaniatunnel een voorwendsel is om alle tunnels te kunnen sluiten, is belachelijk. Die tunnel is er slecht aan toe en het enige dat we met de sluiting voor ogen hebben, is de veiligheid van de bestuurders.

Brussel Mobiliteit schat de duur van de werken op een jaar. De staat van het beton en de waterdichtheid moeten worden bestudeerd. We moeten plannen laten opmaken en eventueel een bouwvergunning aanvragen. We moeten de werken aanbesteden en ze ten slotte laten uitvoeren.

We vroegen aan Brussel Mobiliteit en Egis om na te gaan of de tunnel tijdens de studiefase opnieuw open kan. We verwachten de resultaten begin volgende week en kunnen dan beslissen of de Stefaniatunnel wel of niet gesloten blijft. Uiteraard houden we daarbij ook rekening met de kosten en met de manier waarop de heropening in haar werk moet gaan.

Als het kan, gaat de Stefaniatunnel zeker tijdelijk weer open. Tijdens de werken moeten we hem dan opnieuw sluiten. Uit het verslag van SECO blijkt echter dat het volledige tunnelcomplex Louiza/Stefania aan renovatie toe is.

Daarnaast gaven we Brussel Mobiliteit de opdracht om in samenwerking met de betrokken gemeenten, de politiezones, de MIVB en een extern bureau een mobiliteitsplan op te stellen. Dat plan

mètres. Le béton armé de ce plafond est rouillé et se dilate, ce qui explique la fermeture du tunnel. Je reviendrai sur une éventuelle ouverture temporaire. Toute la zone nord est sous surveillance permanente, en particulier l'intersection entre Louise et Stéphanie. Pour ouvrir le tronçon nord, des travaux de rénovation en profondeur doivent être entrepris.

J'ai entendu certains dire que la fermeture du tunnel Stéphanie était un prétexte à la volonté d'une fermeture générale des tunnels. C'est ridicule ! Ce tunnel est en mauvais état et la seule motivation de sa fermeture est d'assurer la sécurité des automobilistes.

Bruxelles Mobilité a estimé la durée des travaux à un an :

- études liées à l'état du béton et à l'étanchéité ;
- établissement des plans ;
- obtention éventuelle d'un permis de construire ;
- adjudication du chantier ;
- réalisation des travaux.

Toutefois, avant même la demande du bourgmestre de la Ville de Bruxelles, nous avions déjà demandé à Bruxelles Mobilité et à Egis d'analyser la faisabilité de rouvrir le tunnel durant la phase d'étude, avec des conditions de sécurité évidentes. Cette étude fournira normalement une réponse décisive au début de la semaine prochaine. Le gouvernement devrait alors être en possession de tous les éléments nécessaires pour savoir si une réouverture est techniquement possible ou non. Seront également pris en compte les coûts engendrés et la manière dont cette réouverture doit être opérée.

Soyez assurés que le gouvernement est déterminé à rouvrir temporairement le tunnel Stéphanie dans la mesure du possible. Une fois les permis et plans disponibles et les démarches administratives finalisées, il faudra évidemment le refermer afin de procéder aux travaux de rénovation de cette partie du tunnel. Mais c'est tout le complexe Louise-Stéphanie qui doit être refait, comme le démontre le rapport de SECO.

is zo goed als rond en kan de komende dagen in werking treden.

Autoverkeer opnieuw toelaten in de voetgangerszone zolang de Stefaniatunnel gesloten blijft, is geen goed idee. De Stefaniatunnel ligt in een andere wijk. Het verkeer uit de Louizawijk zal dan ook niet meteen zijn weg door het centrum zoeken.

Uit het verslag van SECO kunnen we opmaken dat constructiegebreken en langdurige waterinsijpeling, waardoor uitlogging ontstond, aan de basis van de problemen in de Stefaniatunnel liggen.

Wie denkt dat gebrekkig onderhoud in de voorbije maanden tot de sluiting van de tunnel heeft geleid, vergist zich danig en moet de conclusies van de externe deskundigen nog eens goed lezen.

Brussel Mobiliteit schat dat de renovatiewerken minstens 523 miljoen euro zullen kosten. De raming gebeurde op basis van objectieve gegevens. Die uitgave kunnen we over meerdere jaren spreiden.

De regering nam nog geen beslissing over de manier waarop ze de renovatie wil financieren. U moet luisteren naar wat de regeringsleden zeggen, mijnheer De Lille. Ze zeggen allemaal hetzelfde

(Rumoe)

Er zijn drie mogelijkheden, waarop variaties bestaan.

(Samenspraak)

Eén: de Brusselse regering neemt de renovatie voor haar rekening.

Twee: het gewest kiest voor een publiek-private samenwerking (PPS) en betaalt jaarlijks een beschikbaarheidsvergoeding aan een privéonderneming.

(Opmerkingen van de heer De Lille)

Drie: het gewest kiest voor een gedeconsolideerde PPS. In dat geval draagt de privépartner het risico.

Voor de Leopold II-tunnel koos de regering voor

Par ailleurs, mission a été donnée à Bruxelles Mobilité d'établir un plan de mobilité avec les communes concernées, les zones de police, la STIB et un bureau externe. Plusieurs réunions ont eu lieu cette semaine et nous sommes presque parvenus à un accord avec les trois communes et les autres partenaires. Nous pouvons donc pratiquement confirmer aujourd'hui ce plan de mobilité et le mettre en œuvre dans les heures à venir.

Pendant la fermeture du tunnel Stéphanie, doit-on rouvrir le piétonnier et les boulevards du centre ? Il s'agit d'une autre zone de la capitale. Le trafic qui se trouve en difficulté dans le quartier Louise n'est pas le même que celui des boulevards du centre. Je pense en outre qu'une telle réouverture n'est pas une bonne idée. Les deux ne sont pas liés et il n'est aucunement question de remettre en cause l'opinion du bourgmestre de la Ville de Bruxelles.

Pour répondre à la question portant sur les causes de l'état actuel du tunnel Stéphanie, je vais vous citer littéralement une partie du rapport : "Les dégradations identifiées affectent des zones étendues et sont profondes et sérieuses. Elles résultent très probablement, d'une part, de faiblesses de construction (faible enrobage utilisé à l'époque, béton peu résistant aux agressions, peut-être mal formulé et vraisemblablement mal mis en œuvre) et, d'autre part, d'un lessivage progressif en profondeur dû à des ruissellements résultant eux-mêmes de problèmes d'étanchéité de longue date".

Ceux qui pensent qu'on a dû fermer le tunnel Stéphanie en raison de l'insuffisance de travaux d'entretien ces derniers mois se trompent complètement. Je leur conseille de bien lire le rapport et d'examiner les conclusions des experts externes.

M. le président, beaucoup de questions sont posées sur le financement de toutes ces rénovations. Aujourd'hui, Bruxelles Mobilité, sur la base des résultats actuels, estime le coût de la rénovation à 523 millions d'euros au minimum. J'ai entendu certains prétendre que ce montant n'avait pas été objectivé. C'est faux. Des tableaux reprennent les investissements tunnel par tunnel. Les chiffres sont actualisés. Aujourd'hui, même s'ils ne constituent qu'une indication, ils avoisinent les 523 millions d'euros. Il s'agit d'un montant provisoire, mais qui va s'étaler sur plusieurs années. Nous ne devrons pas injecter tout l'argent en un an.

die mogelijkheid.

Er doen allerlei bedragen de ronde over de renovatie van de Leopold II-tunnel. De kosten werden altijd op 150 miljoen euro geraamd. Als de bovengrond waterdicht moet worden gemaakt, komt daar 30 miljoen bij.

Samen met een consultancybureau werken we verschillende scenario's uit. Daarnaast overleggen we met de Europese Investeringsbank (EIB), die ons bijstaat in onze zoektocht naar de beste financieringswijze voor de werken.

Het verbaasde ons dat vertegenwoordigers van de gewesten, hoofdzakelijk van het Vlaams Gewest, verklaarden dat ze niet in de kosten willen delen. De Brusselse regering heeft hun nooit een bijdrage gevraagd.

Federaal minister Didier Reynders wist ons tijdens het Overlegcomité wel aangenaam te verrassen met zijn aanbod van 50 miljoen euro voor de metro. Dat is echter maar een peulenschil, waar we amper 300 meter mee kunnen aanleggen.

Met de 50 miljoen uit het Belirisfonds leggen we een nieuwe metrolijn aan en moderniseren we de metro. Als de signalisatie van de metro niet wordt aangepast, mag hij niet meer rijden. De federale regering moet dan ook meer duidelijkheid scheppen over haar aanbod, want het bedrag van 50 miljoen euro is eigenlijk al uitgegeven voor deze onvermijdelijke werken.

De toekomst van de tunnels is een belangrijk punt voor de Brusselse regering. In het regeerakkoord kozen we voor een betere levenskwaliteit en een betere luchtkwaliteit voor de Brusselaars en de pendelaars. Ons beleid zal daardoor bepaald worden.

We willen de stad niet langer volledig op de auto afstemmen, maar daar is de autolobby niet gelukkig mee. Hij probeert de burger wijs te maken dat de Brusselse regering tegen de auto is, terwijl wij vooral naar meer evenwicht streven.

In heel Europa worden tunnels gesloten. De Brusselse regering wil alleen die tunnels behouden die de levenskwaliteit van de inwoners verbeteren. Het debat over de toekomst van de tunnels moet dan ook passen in een debat over mobiliteit in het

Le gouvernement n'a pas encore pris de décision concernant le mode de financement de la rénovation. M. De Lille, il faut écouter ce que les membres du gouvernement disent et ils disent tous la même chose.

(*Rumeurs*)

Je vais vous le rappeler : trois possibilités existent, avec des variantes.

(*Colloques*)

Premièrement, le gouvernement bruxellois prend la rénovation à son compte.

Deuxièmement, la Région procède à un partenariat public-privé (PPP) et paie annuellement une indemnité de disponibilité à une société privée.

(*Remarques de M. De Lille*)

Troisièmement, la Région procède à un PPP déconsolidé, où plusieurs pistes seront étudiées sur la manière de faire contribuer l'ensemble des usagers. Dans le cadre d'un PPP déconsolidé, c'est au partenaire privé de supporter le risque.

Pour le tunnel Léopold II, le gouvernement a pris une décision de principe en faveur d'un tel PPP déconsolidé.

J'ai déjà expliqué plusieurs fois le coût de la rénovation du tunnel Léopold II. On lit des chiffres variables, parfois on parle de 660 millions d'euros, mais nous n'avons jamais évoqué de telles sommes. L'estimation a toujours été de 150 millions d'euros. Si l'étanchéité en surface doit être refaite, il faut y ajouter 30 millions.

Avec le ministre du Budget et le ministre-président, nous travaillons avec un bureau de consultance pour envisager les scénarios possibles. Nous n'avons pas attendu cette crise. Nous avons eu une réunion cette semaine avec la Banque européenne d'investissement (BEI), pas pour emprunter, mais pour collaborer étroitement afin de développer le mode de financement des travaux. C'est très important, car la BEI est prête à aider Bruxelles et l'assister pour déconsolider les budgets.

Notre gouvernement était surpris d'entendre récemment certains représentants des Régions,

algemeen. Bij mijn weten heeft Brussel Mobiliteit daarover geen studies uitgevoerd.

We kunnen de tunnels niet op korte termijn sluiten. Er zijn jaren voorbereiding nodig om geloofwaardige alternatieven en een betrouwbare strategie te kunnen uitwerken.

Zelfs als we over tien of vijftien jaar beslissen om de tunnels te sluiten, is een renovatie vandaag geen geldverspilling. We kunnen van die tunnels nog altijd een ondergrondse parking maken.

Los daarvan is een tunnel sluiten niet eenvoudig. Daar horen ook werkzaamheden bij.

(*verder in het Nederlands*)

Ik zeg het heel duidelijk. U kunt ook in Vlaanderen gaan vertellen dat het niet de intentie van deze Brusselse regering is om nu tunnels te sluiten. We gaan ze renoveren. Op langere termijn zullen er echter tunnels worden gesloten.

(*verder in het Frans*)

De Brusselse regering heeft niet gewacht op deze crisis om aan alternatieven te werken. Tegen 2020 laten we bijvoorbeeld 80 km gescheiden fietspaden aanleggen.

De regering stemde bovendien in met een tienjarig investeringsprogramma van 5,2 miljard euro voor het openbaar vervoer. Het Brussels Gewest is het enige gewest in België dat nog in het openbaar vervoer investeert: we moderniseren de metro, leggen nieuwe metro- en tramlijnen aan, naast een nieuwe eindhalte voor de tram en een overstapparking op de Heizel. Bovendien kopen we metro- en tramstellen en bussen aan. Naast de 8.500 plaatsen op overstapparkings komt er bovendien een parkeergeleidingssysteem.

Het Brussels Gewest kan het mobiliteitsprobleem niet alleen oplossen. Dagelijks komen er 400.000 pendelaars naar het gewest, waarvan 250.000 zich met de wagen verplaatst. In Brussel heeft 40 tot 45% van de inwoners geen wagen.

De Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO) en IBM zien drie oorzaken voor de mobiliteitsproblemen in Brussel. Ten eerste is er het fiscale beleid van de federale

principalement la Flandre, dire qu'ils ne voulaient pas participer aux frais. Or, aucun membre du gouvernement bruxellois n'a demandé à la Flandre ou à la Wallonie d'intervenir !

Nous avons été agréablement surpris, après le Comité de concertation, des propositions constructives du ministre Reynders même si elles doivent être clarifiées. Il propose 50 millions pour le métro. Mais un nouveau métro, ce n'est pas seulement construire une nouvelle ligne. J'ai gentiment expliqué aux représentants des autres gouvernements présents à la réunion qu'un kilomètre de métro coûtait 150 millions d'euros. L'argent fédéral permettra de construire 300 mètres de métro par an.

Est-ce de l'argent supplémentaire ? Le fonds Beliris doit servir pour la mobilité, mais aussi pour d'autres projets tout aussi importants pour notre Région. Ces 50 millions vont être utilisés pour creuser une nouvelle ligne de métro, mais aussi pour la modernisation du métro, puisque nous allons devoir complètement changer la signalétique, ce qui va coûter de l'argent. Si nous ne le faisons pas, il ne roulera plus. Nous voulons donc anticiper ce problème. Il faut clarifier ce budget émanant du niveau fédéral, car les 50 millions sont déjà dépensés pour des travaux nécessaires. Nous sommes ouverts au débat.

Beaucoup d'intervenants ont parlé, à juste titre, de l'avenir des tunnels. Il s'agit d'une question cruciale pour le gouvernement. Dans l'accord de gouvernement, peut-être pour la première fois depuis longtemps, se trouve un changement de paradigme. Nous avons opté pour la qualité de vie des habitants et des navetteurs. C'est pourquoi la qualité de l'air est très importante. Nous voulons développer nos politiques au départ de ce choix.

Nous ne voulons plus d'une ville où tout est fait pour la voiture. Nous ne sommes pas contre la voiture, mais il faut que ce soit équilibré. La démolition du viaduc Reyers, trop vétuste, est un premier pas, ainsi que les zones piétonnes, de nouveaux squares, etc. Et le lobby des voitures n'est pas content. Une partie de ce lobby essaye de transformer le débat en disant que nous sommes contre la voiture. Nous sommes plutôt pour la vie !

Dans toutes les villes européennes, la tendance est à la fermeture de certains types de tunnels. Il ne faut

overheid, dat het platteland interessanter maakt om te wonen dan de stad.

(Opmerkingen van de heer De Bock)

Ten tweede stimuleert de federale overheid het gebruik van bedrijfswagens. Er gaat 4 miljard euro naar bedrijfswagens en slechts 1 miljard euro naar de NMBS!

Ten derde slaagt de federale overheid er nu al twintig jaar niet in om het gewestelijk expresnet (GEN) of de S-Bahn te realiseren. In 2017 moet 80% van die infrastructuur eindelijk klaar zijn. Tijdens de spits moeten er dan vier treinen per uur rijden op het bestaande netwerk. Zodra de federale regering dit goedkeurt, zullen er heel wat minder auto's in Brussel rijden.

(Applaus bij de meerderheid)

pas le nier. Nous voulons seulement garder les tunnels qui améliorent la qualité de vie des habitants. Le gouvernement va ouvrir un débat sur l'avenir des tunnels dans cette ville, mais aussi sur la mobilité dans son ensemble. Je n'ai pas connaissance d'études de Bruxelles Mobilité sur ce sujet.

Le gouvernement veut être clair : il n'est pas à l'ordre du jour de fermer les tunnels bruxellois. Pour ce faire, il aurait fallu préparer ce dossier pendant plusieurs années, et ça n'a pas été le cas. Nous ne pouvons pas, d'un jour à l'autre, fermer ces tunnels sans proposer d'alternatives crédibles ou une stratégie qui tienne la route.

Rénover les tunnels, ce n'est pas gaspiller de l'argent. Car, même si l'on décide, dix ou quinze ans plus tard, de fermer un tunnel qu'on a rénové, on peut toujours le transformer en parking souterrain public.

Cela dit, ce n'est pas si simple de fermer un tunnel. Toute transformation, quelle qu'elle soit, suppose des travaux.

(poursuivant en néerlandais)

Vous pouvez aller dire en Flandre que le gouvernement bruxellois n'a pas l'intention de fermer les tunnels, mais de les rénover. Toutefois, des tunnels seront bel et bien fermés à plus longue échéance.

(poursuivant en français)

Des alternatives sont, en effet, nécessaires pour modifier notre mode de fonctionnement, et le gouvernement bruxellois n'a pas attendu cette crise pour changer de cap. Nous avons programmé la réalisation de 80km de pistes cyclables séparées d'ici à 2020 et avons récemment financé trois demandes de permis d'urbanisme à cet effet. À titre d'exemple, une piste cyclable est en cours de création dans l'allée Verte.

Oui, M. Handichi, nous devons développer le transport public, et sachez que ce gouvernement a consenti à un programme de 5,2 milliards d'euros d'investissement dans le transport en commun, sur une période de dix ans. Nous sommes la seule Région de Belgique - et ne parlons même pas du niveau fédéral qui ne pense qu'à faire des

économies - à encore investir dans ce domaine : nous allons moderniser le métro, créer de nouvelles lignes de métro et de tram, avancer les travaux sur le plateau du Heysel et construire un nouveau terminus de trams pour le projet Neo et le parking de transit. Nous allons également acheter de nouvelles rames de métro et de trams, ainsi que de nouveaux bus. Enfin, il y a quelques mois, le gouvernement a décidé de créer 8.500 places de parking de dissuasion d'ici à 2021 et de mettre sur pied un système de téléjalonnement.

Toutefois, la Région bruxelloise ne pourra pas régler seule les problèmes de mobilité. Il est facile d'affirmer qu'elle ne les gère pas, de la culpabiliser et de l'accuser. Mais savez-vous que 40 à 45% des Bruxellois ne possèdent pas de voiture ? Tous les jours, 400.000 navetteurs viennent à Bruxelles - et c'est heureux - mais le drame réside dans le fait que 250.000 d'entre eux le font avec leur véhicule privé.

L'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) et la société IBM - que l'on ne peut pas considérer comme appartenant aux lobbies anti-voiture ou à des mouvements idéalistes de gauche - soulèvent trois sources de problèmes de mobilité à Bruxelles :

- la fiscalité fédérale qui encourage d'habiter en dehors de la ville : la vie est moins chère à la campagne, le revenu cadastral y est beaucoup moins élevé qu'en ville, et l'on rembourse les frais liés aux déplacements entre le domicile et le lieu de travail. La politique fiscale fédérale renforce donc un sentiment anti-urbain, chez les Flamands comme chez les Wallons, il faut le reconnaître ;

(Remarques de M. De Bock)

- la politique fédérale qui stimule le principe de la voiture de société. Les quinze experts mondiaux d'IBM que j'ai rencontrés n'en revenaient pas : quatre milliards d'euros pour les voitures de société et seulement un milliard d'euros pour la SNCB !

- la politique fédérale des 20 dernières années de tous les partis, y compris du mien, n'a pas réussi à mettre en place le RER : le "réseau éternellement retardé". Le nom est entretemps devenu S-Bahn, mais le problème n'est pas encore résolu. En 2017, nous avons une échéance très importante. Suite au dialogue de notre gouvernement avec Mme Galand qui, sur ce point, fut constructif, en 2017, sachant

que 80% de l'infrastructure du RER sera réalisée, nous prévoyons quatre trains par heure pendant les heures de pointe sur le réseau existant. Dès que le gouvernement fédéral aura approuvé cela, Bruxelles comptera beaucoup moins de voitures.

(Applaudissements sur les bancs de la majorité)

M. Vincent De Wolf (MR).- Vous savez bien que la démarche est lancée puisque nous avons inauguré ensemble la halte de RER Germoir !

M. Pascal Smet, ministre.- Oui ! Nous menons effectivement un dialogue constructif et l'échéance est fixée à 2017.

J'adresse ce message au premier ministre : Bruxelles a besoin de l'État fédéral, pas tant pour l'argent que pour une collaboration active.

Au Comité de concertation, M. Bourgeois pleure pour que la Région installe des parkings de dissuasion autour de Bruxelles, qui soient connectés au tram et au métro. Mais, cette semaine, la commune flamande de Drogenbos organise elle-même l'opposition au parking de dissuasion que nous voulons installer à Uccle-Stalle !

On nous demande d'aménager le métro. Très bien, mais alors il faut nous autoriser à l'étendre jusqu'à Grand-Bigard et à construire un large parking de dissuasion le long de l'autoroute, qui soit relié au métro. Et la Flandre doit accepter que le métro bruxellois s'étende jusqu'au territoire flamand !

(Applaudissements sur tous les bancs)

Un élément ne cesse de m'étonner : les quatre ministres de la Mobilité de ce pays ne se sont jamais réunis au cours de cette législature. C'est au tour de la Flandre de prendre l'initiative des convocations. Si M. Ben Weyts tarde à le faire, nous organiserons nous-mêmes une réunion pour développer une stratégie commune constructive pour les navetteurs, les Bruxellois et tous les habitants du pays.

Le gouvernement bruxellois a une idée très claire de la mobilité. Nous devons admettre que la crise des tunnels est mauvaise pour l'image de Bruxelles et pour notre institution. Mais n'allons pas nous imaginer non plus que nous sommes les seuls au

De heer Vincent De Wolf (MR) (in het Frans).- *U weet dat de federale overheid daaraan werkt, want u opende samen met ons de GEN-stopplaats Mouterij!*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *We voeren inderdaad een constructieve dialoog en hebben 2017 als einddatum vastgelegd.*

Het Brussels Gewest moet actief met de federale regering samenwerken.

De Vlaamse minister-president smeekt om overstapparkings rond Brussel, maar tegelijkertijd verzet de Vlaamse gemeente Drogenbos zich tegen één van die parkings!

Er wordt ons gevraagd om de metro te verbeteren. Allemaal goed en wel, maar dan moet Vlaanderen aanvaarden dat de Brusselse metro tot in Groot-Bijgaarden, op Vlaams grondgebied rijdt!

(Algemeen applaus)

Wat mij blijft verbazen, is dat de vier Belgische ministers van Mobiliteit tijdens deze regeerperiode nog nooit zijn samengekomen. Als Vlaanderen nog lang talmt om ze bijeen te roepen, zullen we zelf een vergadering beleggen om over een gemeenschappelijke strategie te overleggen.

De problemen met de tunnels zijn slecht voor het imago van Brussel, al zijn we zeker niet de enige grote stad ter wereld die met dit soort problemen kampt. Dat maakt de zaak niet minder ernstig, maar het relativeert wel het uitzonderlijke karakter dat eraan wordt toegeschreven.

De Brusselse regering moet en zal een oplossing vinden. We will fix it!

(Applaus bij de meerderheid)

monde à affronter de tels problèmes. New York, Montréal ou Paris ont connu et connaissent encore des problèmes similaires. Cela ne rend pas notre situation moins grave, mais cela relativise sa singularité.

Ce gouvernement doit et va trouver une solution. C'est au parlement bruxellois d'établir les faits pas au gouvernement. Le gouvernement bruxellois doit résoudre les problèmes. C'est ce à quoi nous nous sommes attelés dès notre entrée en fonction et nous continuerons à le faire inlassablement en unissant nos forces dans les semaines, mois et années à venir.

M. le président, we will fix it !

(Applaudissements sur les bancs de la majorité)

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

M. Paul Delva (CD&V) (*en néerlandais*).- *Il y aura donc rapidement un plan d'action global répartissant les investissements dans les tunnels sur plusieurs années.*

Le gouvernement pourra mettre ce plan en œuvre grâce au travail qu'il a réalisé et aux efforts du gouvernement précédent. La complexité de la situation actuelle est due à de multiples facteurs, mais elle n'est pas à imputer à une seule personne ou à un seul gouvernement.

Il est très positif que le gouvernement mette tout en œuvre afin que le tunnel Stéphanie soit rouvert. La sécurité prime, mais il serait bon pour la mobilité des Bruxellois et des navetteurs que les tunnels restent ouverts le plus possible.

Pour financer les travaux, le CD&V n'est pas partisan d'un péage, qui ne serait bénéfique ni aux Bruxellois ni aux navetteurs.

Nous devons ouvrir le débat et passer la fiscalité des voitures de société à la loupe. Il faudrait rapidement davantage de parkings de dissuasion, aussi dans les autres Régions. Il serait également positif que les Régions se mettent d'accord à propos de la taxation kilométrique intelligente. Le CD&V soutient la politique des pistes cyclables et espère qu'elle sera poursuivie. Les projets ambitieux du gouvernement en matière de transports publics

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- Er komt dus snel een algemeen actieplan om de investeringen in de tunnels over meerdere jaren te spreiden.

De regering zal dat plan kunnen uitvoeren dankzij het werk dat ze zelf al leverde en door de inspanningen van de vorige regering. Het is niet correct te beweren dat er in het verleden weinig aandacht aan de tunnels werd geschonken. Mevrouw Grouwels heeft daarnet heel duidelijk uiteengezet wat er tot nu toe al werd gedaan. De huidige complexe situatie heeft met zeer veel verschillende factoren te maken, maar is zeker niet de schuld van één bepaalde persoon of één bepaalde regering.

Het is een goede zaak dat de regering alles in het werk stelt om de Stefaniatunnel open te houden. Uiteraard komt veiligheid op de eerste plaats, maar voor de mobiliteit van zowel de Brusselaars als de pendelaars zou het goed zijn dat de tunnels zo veel mogelijk open blijven.

De werken zouden ongeveer 523 miljoen euro kosten. Het is duidelijk welke keuzemogelijkheden de regering heeft voor de financiering. De CD&V is absoluut geen voorstander van een tolheffing, want dat zou noch voor de Brusselaars, noch voor de pendelaars een goede zaak zijn.

We moeten het debat opentrekken en onder meer

doivent être poursuivis.

J'espère que, malgré les difficultés actuelles, vous pourrez réaliser tous ces plans.

Vous avez parlé de la nécessaire collaboration entre les Régions et avec le gouvernement fédéral. Il est grand temps de s'y mettre. Les gens dans et en dehors de Bruxelles ont tout sauf besoin de politiciens qui se renvoient la balle. Plus que jamais, le gouvernement doit donner aux Bruxellois ce à quoi ils ont droit, à savoir des politiciens qui travaillent ensemble, au-delà des frontières régionales ou des clivages entre partis.

de fiscaliteit van de bedrijfswagens onder de loep nemen. Er moeten zo snel mogelijk meer overstapparkings komen, ook in het Vlaams en het Waals Gewest. Het zou ook een goede zaak zijn als de gewesten het eens konden worden over de slimme kilometerheffing. De CD&V staat achter het fietspadenbeleid en hoopt dat het wordt voortgezet. Ook de ambitieuze projecten van deze regering inzake openbaar vervoer moeten verder worden uitgevoerd.

Hopelijk kunt u ondanks de huidige moeilijkheden al die plannen verwezenlijken.

U sprak over de noodzakelijke samenwerking tussen de gewesten onderling en met de federale overheid. Het is de hoogste tijd dat het gewest daar werk van maakt. De mensen in en buiten Brussel hebben allesbehalve behoefte aan politici die elkaar de zwartepiet toespelen. Integendeel, ze hopen maar een ding, namelijk dat die politici elkaar de hand reiken over de gewestgrenzen. Soms heb ik de indruk dat een aantal mensen de gewestgrenzen als muren beschouwen. Op die manier helpen we het Brussels Gewest en het land naar de vaantjes.

Meer dan ooit moet de regering de Brusselaars geven waar ze recht op hebben, namelijk politici die over de gewestgrenzen en de meningsverschillen tussen politieke partijen heen samenwerken.

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (*in het Frans*).- *In tegenstelling tot wat wij dachten, blijkt uit uw antwoord dat de regering wel degelijk op de hoogte was van het rapport van 2013.*

De heer De Wolf zegt dat de vastleggingskredieten de voorbije vijf jaren niet werden opgebruikt. Dat betekent dat de regering niet alles heeft gedaan wat ze kon doen. De minister geeft halvelings de administratie de schuld, die zeven extra ingenieurs in dienst zal nemen voor de opvolging van de dossiers.

U wilt de tunnels die het leven van de Brusselaars verbeteren behouden. Welke tunnels zullen worden gesloten? Wanneer?

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Nous avons écouté avec beaucoup d'attention le ministre ainsi que Mme Grouwels. Nous analyserons ces déclarations, puisqu'il en résulte que, contrairement à ce qui avait été avancé, le gouvernement avait connaissance des éléments du rapport sortis en mars 2013. Cela pose question.

M. De Wolf a souligné que durant cinq années, 22 millions de crédits d'engagement annuels n'ont pas été engagés. Cela pose problème, car cela démontre qu'on n'a pas fait tout ce qu'il fallait. En 2015, sur 30 millions d'euros de crédits d'engagement, seuls 20 millions ont été mis en œuvre. Le ministre, à demi-mot, met en cause l'administration. L'engagement, en plus, de sept ingénieurs spécialisés laisse à croire qu'il y a des

déficiences en termes de capacités à suivre ces dossiers.

Selon vous, les tunnels qui améliorent la vie des Bruxellois seront préservés. Cela implique qu'un certain nombre ne devraient pas l'être. Il faudra un jour clarifier cette position. Quels tunnels seront-ils fermés, pourquoi, et quand ? Ces questions sont légitimes.

Selon vous, 45% des ménages bruxellois n'ont pas de voiture. Les derniers chiffres en notre possession annonçaient plutôt 35%.

Je tiens aussi à souligner que, à la fin 2017, nous en serons à 90% du réseau RER suburbain.

A-t-on fait tout ce qu'il fallait pour que ces tunnels puissent fonctionner ? Je ne pense pas qu'on puisse l'affirmer. Fera-t-on tout ce qui est nécessaire pour remédier à la situation ? C'est votre défi, ainsi que celui de toute la Région. Nous espérons que, de ce côté-là, la mobilisation sera totale, et que nous aurons accès avant les médias aux informations nécessaires pour mener le travail parlementaire.

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

M. Hervé Doyen (cdH).- J'ai beaucoup aimé ce que le ministre Smet a dit. Il est rassurant d'entendre dire que le gouvernement a un peu d'ambition en matière de mobilité.

M. Smet a mis le doigt sur certaines choses importantes, comme le manque évident de collaboration avec les autres niveaux de pouvoir. Un jour ou l'autre, il nous faudra nous pencher sérieusement sur la question du financement de ces différents points.

Ainsi, j'appelle tous les partis de la majorité et de l'opposition à travailler ensemble, à mettre fin à certaines postures en place et à discuter ouvertement de ces questions.

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

M. Bruno De Lille (Groen) (en néerlandais).- *L'histoire du ministre Smet était agréable à écouter, mais il y a toujours un grand écart entre son enthousiasme à la tribune et le contenu de son propos.*

U beweert dat 45% van de Brusselse gezinnen geen wagen heeft. Volgens de laatste cijfers waarover wij beschikken is dat eerder 35%.

Ik wil ook benadrukken dat eind 2017 90% van het gewestelijk voorstadsnet operationeel zal zijn.

Ik denk niet dat de regering al het mogelijke heeft gedaan. Het is nu aan haar om oplossingen aan te reiken. Wij hopen dat alle middelen zullen worden ingezet en dat wij vóór de media toegang zullen krijgen tot de informatie.

De voorzitter.- De heer Doyen heeft het woord.

De heer Hervé Doyen (cdH) (in het Frans).- *Het is goed om horen dat de regering een zekere ambitie op mobiliteitsvlak heeft.*

Minister Smet legt de vinger op een aantal belangrijke punten, zoals het gebrek aan samenwerking tussen de beleidsniveaus. Een ander heikel punt is de financiering.

Ik roep dan ook alle partijen van de meerderheid en de oppositie op om met een open geest over die kwesties te discussiëren.

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Het verhaal van minister Smet was aangenaam om te horen, maar er is altijd een groot verschil tussen zijn gedrevenheid op het spreekgestoelte en de inhoud van wat hij zegt.

Je vous ai demandé quel était le budget prévu, l'avenir et le développement d'alternatives.

Vous avez évoqué un budget de 523 millions d'euros minimum dans la presse.

Depuis la commission du mois de décembre, vous n'avez pas avancé sur les possibilités de financement.

Vous semblez d'accord sur le fait que les tunnels ne doivent pas perdurer indéfiniment, mais ne précisez pas le délai dans lequel ils doivent être fermés, ni la manière dont vous entendez procéder.

Le Plan Iris 3, qui doit tracer les grandes lignes de la politique régionale de mobilité pour les prochaines années, n'en est même pas au stade des balbutiements.

Je suis ravi que nous soyons sur la même longueur d'ondes concernant le développement d'alternatives et j'espère que vous parviendrez à convaincre certains de vos collègues. Vous avez donné un bel aperçu de ce qui est possible, de ce qui existe et de ce qui est contrarié par le gouvernement fédéral, la Flandre ou l'absence de moyens.

En revanche, nous attendons du gouvernement qu'il ne se limite pas à une énumération des possibilités mais qu'il définitse des priorités, cerne les difficultés auxquelles il s'attend et explique comment il a l'intention de les aborder.

Il existe toute une série de solutions rapides et efficaces. Faisons en sorte qu'elles soient mises en œuvre.

Je suis heureux que la réponse du ministre s'inscrive dans la même ligne que Groen, mais j'aurais aimé voir davantage bouger les choses.

Ik vroeg naar het budget, de toekomst en de ontwikkeling van alternatieven.

Het budget zou ten minste 523 miljoen euro bedragen. Dat bedrag is niet uit de lucht gegrepen, want ik heb me gebaseerd op uw uitspraken in de krant.

U hebt opnieuw opgesomd wat de financieringsmogelijkheden zijn, net zoals in december in de commissie. Ik had gehoopt dat de regering ondertussen al zou weten hoe ze dat allemaal zal betalen, maar dat antwoord blijft u ons schuldig.

Hoe ziet de toekomst van de tunnels eruit? Ik ben blij dat de minister ook vindt dat de tunnels niet eeuwig moeten blijven bestaan, maar tegelijkertijd zegt hij dat de sluiting niet in het regeerakkoord staat. Hij zal dus geen tunnels sluiten, al zal dat op termijn wel gebeuren. Maar wat betekent dat precies, op termijn? Dat kan over vijf, vijftien of vijftig jaar zijn. Dat klinkt goed, maar het zegt niets. Het doet denken aan de federale regering die een tijd geleden onverwijd iets zou splitsen.

Ook over hoe u die toekomst wilt voorbereiden, horen we niets. Er is nog altijd geen begin gemaakt met het Iris 3-plan, dat de grote lijnen van het gewestelijk mobiliteitsbeleid voor de volgende jaren moet uitzetten.

We zitten op dezelfde golflengte over de ontwikkeling van alternatieven en u hebt een mooi overzicht gegeven van wat zou kunnen, wat bestaat en wat helaas niet gebeurt omdat de federale regering tegenwerkt, omdat Vlaanderen tegenwerkt, omdat er geen geld is, enzovoort, maar dat is weer een overzicht. Ik heb u net hetzelfde overzicht gegeven, maar van de regering verwacht ik dat ze zegt wat haar prioriteiten zijn, welke moeilijkheden ze verwacht en hoe ze die wil aanpakken.

We kunnen de beslissing niet meer uitstellen. Ik ben blij dat u hetzelfde verhaal vertelt als wij en ik hoop dat u een aantal van uw collega's, die niet helemaal op dezelfde lijn zitten, kunt overtuigen.

Van een regering die zulke grote problemen op haar bord krijgt, verwacht ik echter niet dat ze zich beperkt tot een opsomming van de mogelijkheden.

Er zijn een heleboel 'quick wins' mogelijk, laten

we er dan ook voor zorgen dat die uitgevoerd worden.

Ik ben verheugd dat de minister in zijn antwoord op dezelfde lijn zit als Groen. Ik zou echter graag ook iets zien bewegen, maar dat is vandaag veel te weinig het geval.

De voorzitter.– De heer Loewenstein heeft het woord.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (*in het Frans*).– *Ik heb geen antwoord gekregen op een aantal vragen. Ik hoop dat we die informatie de volgende dagen en weken nog zullen ontvangen. Transparantie is belangrijk.*

Dit betekent uiteraard niet het einde van het debat. Het werk moet worden voortgezet binnen de bijzondere commissie die de verantwoordelijkheden zal bepalen, zodat de regering oplossingen kan uitwerken.

De mobiliteitskwestie overstijgt de grenzen van het gewest. De Brusselse regering heeft een grote verantwoordelijkheid ter zake, maar ook de federale regering en de andere gewesten moeten hun steentje bijdragen door het GEN en de overstapparkings te realiseren, zodat wij een alternatief kunnen aanbieden.

De voorzitter.– Tot besluit van deze interpellaties wordt een motie aangekondigd. De tekst zal voor de stemmingen worden rondgedeeld.

QUESTIONS ORALES

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

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

MONDELINGE VRAGEN

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

Aangezien alle mondelinge vragen een schriftelijk antwoord hebben gekregen, worden ze van de agenda afgevoerd.

- *La séance est levée à 13h54.*

- *De vergadering wordt gesloten om 13.54 uur.*

ANNEXES

COUR CONSTITUTIONNELLE

EN APPLICATION DE L'ARTICLE 76 DE LA LOI SPÉCIALE DU 6 JANVIER 1989 SUR LA COUR CONSTITUTIONNELLE, LA COUR CONSTITUTIONNELLE NOTIFIE :

- le recours en annulation de l'article 43 du décret de la Communauté française du 25 juin 2015 modifiant diverses dispositions relatives à l'enseignement supérieur, introduit par l'ASBL « Fédération des Etudiant(e)s francophones » (n° du rôle 6314).
- le recours en annulation de l'article 19*quater*, alinéa 2, du décret de la Communauté flamande du 27 mars 1991 relatif au statut de certains membres du personnel de l'enseignement subventionné et des centres subventionnés d'encadrement des élèves, introduit par Marianne de Moffarts (n° du rôle 6315).
- les recours en annulation de l'article 20 de la loi du 17 juillet 2015 portant des dispositions divers en matière de santé, introduits par l'ASBL « Association Belge des Syndicats Médicaux » et autres et par Piet De Baets et autres (n°s du rôle 6321 et 6322 (affaires jointes)).
- les recours en annulation des articles 39 et 40 du décret flamand du 3 juillet 2015 contenant diverses mesures d'accompagnement de l'ajustement du budget 2015, introduits par l'ASBL « Fonds belge pour la collecte et le traitement des appareils électroménagers » et autres, par l'ASBL « Fonds pour la collecte des piles » et autres et par l'ASBL « Recybat » et l'ASBL « Confédération belge du Commerce et de la Réparation automobiles et des secteurs connexes (n°s du rôle 6332, 6333 et 6334 (affaires jointes)).

BIJLAGEN

GRONDWETTELIJK HOF

IN UITVOERING VAN ARTIKEL 76 VAN DE BIJZONDERE WET VAN 6 JANUARI 1989 OP HET GRONDWETTELIJK HOF, GEEFT HET GRONDWETTELIJK HOF KENNIS VAN :

- het beroep tot vernietiging van artikel 43 van het decreet van de Franse Gemeenschap van 25 juni 2015 tot wijziging van verschillende bepalingen betreffende het hoger onderwijs, ingesteld door de vzw « Fédération des Etudiant(e)s francophones » (nr. van de rol 6314).
- het beroep tot vernietiging van artikel 19*quater*, tweede lid, van het decreet van de Vlaamse Gemeenschap van 27 maart 1991 betreffende de rechtspositie van sommige personeelsleden van het gesubsidieerd onderwijs en de gesubsidieerde centra voor leerlingenbegeleiding, ingesteld door Marianne de Moffarts (nr. van de rol 6315).
- de beroepen tot vernietiging van artikel 20 van de wet van 17 juli 2015 houdende diverse bepalingen inzake gezondheid, ingesteld door de vzw « Belgische Vereniging van Artsensyndicaten » en anderen en door Piet De Baets en anderen (nrs van de rol 6321 en 6322 (samengevoegde zaken)).
- de beroepen tot vernietiging van de artikelen 39 en 40 van het Vlaamse decreet van 3 juli 2015 houdende bepalingen tot begeleiding van de aanpassing van de begroting 2015, ingesteld door de vzw « Belgisch Fonds voor de inzameling en verwerking van elektrohuishoudtoestellen » en anderen, door de vzw « Fonds ophaling batterijen » en anderen en door de vzw « Recybat » en de vzw « Belgische Confederatie van de Autohandel en –reparatie en van de aanverwante sectoren (nrs van de rol 6332, 6333 en 6334 (samengevoegde zaken)).

EN APPLICATION DE L'ARTICLE 77 DE LA LOI SPÉCIALE DU 6 JANVIER 1989 SUR LA COUR CONSTITUTIONNELLE, LA COUR CONSTITUTIONNELLE NOTIFIE :

- la question préjudiciale relative à l'article 572bis, 3°, du Code judiciaire, posée par le Tribunal de première instance de Namur, division Namur (n° du rôle 6316).
- la question préjudiciale relative aux articles 2bis du titre préliminaire du Code de procédure pénale et 2, 1°, de la loi-programme (II) du 27 décembre 2006, posée par la Cour d'appel de Liège (n° du rôle 6318).
- les questions préjudiciables relatives à l'article 64, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, et § 2, de la loi du 22 juillet 1953 créant un Institut des Réviseurs d'Entreprises et organisant la supervision publique de la profession de réviseur d'entreprises, posées par la Chambre d'expression néerlandaise de la Commission d'appel de l'Institut des Réviseurs d'Entreprises (n° du rôle 6319).
- les questions préjudiciables relatives aux articles 568, 602, 608, 1050 et 1073 du Code judiciaire, posées par la Cour d'appel de Bruxelles (n° du rôle 6323 et 6324 (affaires jointes)).
- la question préjudiciale relative à l'article 21, alinéa 2, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973, posée par le Conseil d'État (n° du rôle 6327).
- la question préjudiciale relative à l'article 1211, § 2, alinéa 6, du Code judiciaire, posée par la Cour d'appel de Gand (n° du rôle 6336).
- la question préjudiciale relative aux articles 21, § 1^{er}, et 30 du décret de la Région flamande du 16 janvier 2004 sur les funérailles et sépultures et à l'article 22, § 1^{er}, de la loi du 20 juillet 1971 sur les funérailles et sépultures, posée par le Juge de paix du canton de Herne-Sint-Pieters-Leeuw, siège de Sint-Pieters-Leeuw (n° du rôle 6337).

IN UITVOERING VAN ARTIKEL 77 VAN DE BIJZONDERE WET VAN 6 JANUARI 1989 OP HET GRONDWETTELIJK HOF, GEEFT HET GRONDWETTELIJK HOF KENNIS VAN :

- de prejudiciële vraag betreffende artikel 572bis, 3°, van het Gerechtelijk Wetboek, gesteld door de Rechtbank van eerste aanleg Namen, afdeling Namen (nr. van de rol 6316).
- de prejudiciële vraag betreffende de artikelen 2bis van de voorafgaande titel van het Wetboek van Strafvordering en 2, 1°, van de programmawet (II) van 27 december 2006, gesteld door het Hof van Beroep te Luik (nr. van de rol 6318).
- de prejudiciële vragen betreffende artikel 64, § 1, eerste lid, en § 2, van de wet van 22 juli 1953 houdende oprichting van een Instituut van de Bedrijfsrevisoren en organisatie van het publiek toezicht op het beroep van bedrijfsrevisor, gesteld door de Nederlandstalige kamer van de Commissie van Beroep van het Instituut van de Bedrijfsrevisoren (nr. van de rol 6319).
- de prejudiciële vragen betreffende de artikelen 568, 602, 608, 1050 en 1073 van het Gerechtelijk Wetboek, gesteld door het Hof van Beroep te Brussel (nr. van de rol 6323 en 6324 (samengevoegde zaken)).
- de prejudiciële vraag betreffende artikel 21, tweede lid, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, gesteld door de Raad van State (nr. van de rol 6327).
- de prejudiciële vraag betreffende artikel 1211, § 2, zesde lid, van het Gerechtelijk Wetboek, gesteld door het Hof van Beroep te Gent (nr. van de rol 6336).
- de prejudiciële vraag betreffende de artikelen 21, § 1 en 30 van het decreet van het Vlaamse Gewest van 16 januari 2004 op de begraafplaatsen en de lijkbezorging en artikel 22, § 1, van de wet van 20 juli 1971 op de begraafplaatsen en de lijkbezorging, gesteld door de Vrederechter van het kanton Herne-Sint-Pieters-Leeuw, zetel Sint-Pieters-Leeuw

(nr. van de rol 6337).

EN APPLICATION DE L'ARTICLE 113 DE LA LOI SPÉCIALE DU 6 JANVIER 1989 SUR LA COUR CONSTITUTIONNELLE, LA COUR CONSTITUTIONNELLE NOTIFIE LES ARRÊTS SUIVANTS :

- arrêt n° 1/2016 rendu le 14 janvier 2016, en cause :
 - les recours en annulation des articles 177 à 187 de la loi du 10 avril 2014 portant des dispositions diverses en matière de santé, introduits par Lucas Vrambaut et autres, par l'« Union Professionnelle Belge de Dermatologie et Vénérologie » et autres et par l'ASBL « Union générale des infirmiers de Belgique » (n°s 6037, 6047 et 6069 du rôle).
- arrêt n° 2/2016 rendu le 14 janvier 2016, en cause :
 - les recours en annulation totale ou partielle (article 2) de la loi du 8 mai 2014 modifiant le Code civil en vue d'instaurer l'égalité de l'homme et de la femme dans le mode de transmission du nom à l'enfant et à l'adopté, introduits par V.V. et par l'Institut pour l'égalité des femmes et des hommes (n°s 6053 et 6098 du rôle).
- arrêt n° 3/2016 rendu le 14 janvier 2016, en cause :
 - le recours en annulation partielle de la loi du 25 avril 2014 portant des dispositions diverses en matière de Justice et de la loi du 8 mai 2014 portant modification et coordination de diverses lois en matière de Justice (I), introduit par l'« Orde van Vlaamse balies » et Dominique Matthys (n° 6086 du rôle).
- arrêt n° 4/2016 rendu le 14 janvier 2016, en cause :
 - le recours en annulation de l'article 7 de la loi du 12 mai 2014 modifiant la loi du 21 février 2003 créant un Service des créances alimentaires au sein du SPF Finances et le Code judiciaire, en vue

EN APPLICATION DE L'ARTICLE 113 DE LA LOI SPÉCIALE DU 6 JANVIER 1989 SUR LA COUR CONSTITUTIONNELLE, LA COUR CONSTITUTIONNELLE NOTIFIE LES ARRÊTS SUIVANTS :

- arrest nr. 1/2016 uitgesproken op 14 januari 2016, in zake :
 - de beroepen tot vernietiging van de artikelen 177 tot 187 van de wet van 10 april 2014 houdende diverse bepalingen inzake gezondheid, ingesteld door Lucas Vrambaut en anderen, door de « Belgische Beroepsvereniging voor Dermatologie en Venerologie » en anderen en door de vzw « Algemene Unie van verpleegkundigen van België » (nrs van de rol 6037, 6047 en 6069).
- arrest nr. 2/2016 uitgesproken op 14 januari 2016, in zake :
 - de beroepen tot gehele of gedeeltelijke (artikel 2) vernietiging van de wet van 8 mei 2014 tot wijziging van het Burgerlijk Wetboek met het oog op de invoering van de gelijkheid tussen mannen en vrouwen bij de wijze van naamsoverdracht aan het kind en aan de geadopteerde, ingesteld door V.V. en door het Instituut voor de gelijkheid van vrouwen en mannen (nrs van de rol 6053 en 6098).
- arrest nr. 3/2016 uitgesproken op 14 januari 2016, in zake :
 - het beroep tot gedeeltelijke vernietiging van de wet van 25 april 2014 houdende diverse bepalingen betreffende Justitie en van de wet van 8 mei 2014 houdende wijziging en coördinatie van diverse wetten inzake Justitie (I), ingesteld door de Orde van Vlaamse balies en Dominique Matthys (nr. van de rol 6086).
- arrest nr. 4/2016 uitgesproken op 14 januari 2016, in zake :
 - het beroep tot vernietiging van artikel 7 van de wet van 12 mei 2014 houdende wijziging van de wet van 21 februari 2003 tot oprichting van een Dienst voor alimentatievorderingen bij de FOD

d'assurer le recouvrement effectif des créances alimentaires (remplacement de l'article 16, § 2, de la loi du 21 février 2003), introduit par Vincent Minne et autres (n° 6103 du rôle).

- arrêt n° 5/2016 rendu le 14 janvier 2016, en cause :
 - le recours en annulation de l'article 23 de la loi du 19 avril 2014 « fixant certains aspects de l'aménagement du temps de travail des membres professionnels opérationnels des zones de secours et du Service d'incendie et d'aide médicale urgente de la Région Bruxelles-Capitale et modifiant la loi du 15 mai 2007 relative à la sécurité civile », introduit par la ville d'Andenne (n° 6105 du rôle).
- arrêt n° 6/2016 rendu le 14 janvier 2016, en cause :
 - le recours en annulation de l'article 66 de la loi du 5 mai 2014 concernant diverses matières relatives aux pensions du secteur public, introduit par la ville d'Andenne (n° 6104 du rôle).

Financiën en tot wijziging van het Gerechtelijk Wetboek, met het oog op een effectieve invordering van onderhoudsschulden (vervanging van artikel 16, § 2, van de wet van 21 februari 2003), ingesteld door Vincent Minne en anderen (nr. van de rol 6103).

- arrest nr. 5/2016 uitgesproken op 14 januari 2016, in zake :
 - het beroep tot vernietiging van artikel 23 van de wet van 19 april 2014 « tot vaststelling van bepaalde aspecten van de arbeidstijd van de operationele beroepsleden van de hulpverleningszones en van de Brusselse Hoofdstedelijke Dienst voor Brandweer en Dringende Medische Hulp en tot wijziging van de wet van 15 mei 2007 betreffende de civiele veiligheid », ingesteld door de stad Andenne (nr. van de rol 6105).
- arrest nr. 6/2016 uitgesproken op 14 januari 2016, in zake :
 - het beroep tot vernietiging van artikel 66 van de wet van 5 mei 2014 betreffende diverse aangelegenheden inzake de pensioenen van de overheidssector, ingesteld door de stad Andenne (nr. van de rol 6104).

PRÉSENCE EN COMMISSION

**Commission de l'environnement et de l'énergie,
chargée de la conservation de la nature, de la
politique de l'eau, de la propreté publique**

5 janvier 2016

Présents

Membres effectifs

M. Ahmed El Ktibi, Mmes Véronique Jamoulle,
Simone Susskind, M. Julien Uyttendaele.

Mme Viviane Teitelbaum.

M. Eric Bott.

M. Pierre Kompany.

M. Arnaud Pinxteren.

M. Jef Van Damme.

Mme Annemie Maes.

Autres membres :

MM. Emmanuel De Bock, Vincent De Wolf.

Excusés

M. Jacques Brotchi, Mmes Corinne De Permentier,
Barbara d'Ursel-de Lobkowicz.

Absents

M. Emin Özkara, Mme Els Ampe.

AANWEZIGHEDEN IN DE COMMISSIES

**Commissie voor het leefmilieu en
de energie, belast met het natuurbehoud,
het waterbeleid en de openbare
netheid**

5 januari 2016

Aanwezig

Vaste leden

De heer Ahmed El Ktibi, mevr. Véronique Jamoulle, mevr. Simone Susskind, de heer Julien Uyttendaele.

Mevr. Viviane Teitelbaum.

De heer Eric Bott.

De heer Pierre Kompany.

De heer Arnaud Pinxteren.

De heer Jef Van Damme.

Mevr. Annemie Maes.

Andere leden :

De heren Emmanuel De Bock, Vincent De Wolf.

Verontschuldigd

De heer Jacques Brotchi, mevr. Corinne De Permentier, mevr. Barbara d'Ursel-de Lobkowicz.

Afwezig

De heer Emin Özkara, mevr. Els Ampe.

Commission des affaires économiques et de l'emploi, chargée de la politique économique, de la politique de l'emploi et de la formation professionnelle

7 janvier 2016

Présents

Membres effectifs

Mme Isabelle Emmery, MM. Amet Gjanaj, Julien Uyttendaele.
Mme Marion Lemesre.
MM. Eric Bott, Bernard Clerfayt.
Mme Isabelle Durant.
M. Stefan Cornelis.
M. Bruno De Lille

Membres suppléants :

M. Michel Colson.
M. Benoît Cereyhe.
Mme Zoé Genot.

Autres membres :

Mmes Nadia El Yousfi, Brigitte Grouwels, MM. Youssef Handichi, Pierre Kompany, Fabian Maingain, Mmes Fatoumata Sidibé, Cieltje Van Achter.

Excusé

M. Hamza Fassi-Fihri.

Absents

MM. Bea Diallo, Emin Özkara, Mmes Françoise Bertieaux, Jacqueline Rousseau, Elke Roex.

Commissie voor de economische zaken en de tewerkstelling belast met het economisch beleid, het werkgelegenheidsbeleid en de beroepsopleiding

7 januari 2016

Aanwezig

Vaste leden

Mevr. Isabelle Emmery, de heren Amet Gjanaj, Julien Uyttendaele.
Mevr. Marion Lemesre.
De heren Eric Bott, Bernard Clerfayt.
Mevr. Isabelle Durant.
De heer Stefan Cornelis.
De heer Bruno De Lille.

Plaatsvervangers :

De heer Michel Colson.
De heer Benoît Cereyhe.
Mevr. Zoé Genot.

Andere leden :

Mevr. Nadia El Yousfi, mevr. Brigitte Grouwels, de heren Youssef Handichi, Pierre Kompany, Fabian Maingain, mevr. Fatoumata Sidibé, mevr. Cieltje Van Achter.

Verontschuldigd

De heer Hamza Fassi-Fihri.

Afwezig

De heren Bea Diallo, Emin Özkara, mevr. Françoise Bertieaux, mevr. Jacqueline Rousseau, mevr. Elke Roex.

Commission du logement

7 janvier 2016

Présents

Membres effectifs

Mmes Caroline Désir, Nadia El Yousfi, M. Hasan Koyuncu.
MM. Olivier de Clippele, Vincent De Wolf.
M. Michel Colson.
M. Bertin Mampaka Mankamba.
M. Alain Maron.
M. Fouad Ahidar.
M. Arnaud Verstraete.

Excusés

M. Emin Özkara, Mme Khadija Zamouri.

Absents

Mme Michèle Carthé, MM. Mohamed Ouriaghli, Abdallah Kanfaoui, Mme Fatoumata Sidibé.

Commissie voor de huisvesting

7 januari 2016

Aanwezig

Vaste leden

Mevr. Caroline Désir, mevr. Nadia El Yousfi, de heer Hasan Koyuncu.
De heren Olivier de Clippele, Vincent De Wolf.
De heer Michel Colson.
De heer Bertin Mampaka Mankamba.
De heer Alain Maron.
De heer Fouad Ahidar.
De heer Arnaud Verstraete.

Verontschuldigd

De heer Emin Özkara, mevr. Khadija Zamouri.

Afwezig

Mevr. Michèle Carthé, de heren Mohamed Ouriaghli, Abdallah Kanfaoui, mevr. Fatoumata Sidibé.

Commission de l'infrastructure, chargée des travaux publics et de la mobilité

11 janvier 2016

Présents

Membres effectifs

MM. Ridouane Chahid, Marc-Jean Ghysels, Hasan Koyuncu, Sevket Temiz.
 M. Marc Loewenstein, Mme Joëlle Maison.
 Mme Céline Delforge.
 Mme Carla Dejonghe.
 M. Paul Delva.

Membres suppléants :

Mme Viviane Teitelbaum, M. Gaëtan Van Goidsenhoven.

Autres membres :

MM. Serge de Patoul, Vincent De Wolf, Mme Liesbet Dhaene, M. André du Bus de Warnaffe, Mme Brigitte Grouwels, M. Youssef Handichi, Mme Cieltje Van Achter.

Excusés

MM. Bruno De Lille, Boris Dilliès, Hervé Doyen.

Absents

MM. Jamal Ikazban, Willem Draps, Mme Anne-Charlotte d'Ursel.

Commissie voor de infrastructuur, belast met de openbare werken en de mobiliteit

11 januari 2016

Aanwezig

Vaste leden

De heren Ridouane Chahid, Marc-Jean Ghysels, Hasan Koyuncu, Sevket Temiz.
 De heer Marc Loewenstein, mevr. Joëlle Maison.
 Mevr. Céline Delforge.
 Mevr. Carla Dejonghe.
 De heer Paul Delva.

Plaatsvervangers :

Mevr. Viviane Teitelbaum, de heer Gaëtan Van Goidsenhoven.

Andere leden :

De heren Serge de Patoul, Vincent De Wolf, mevr. Liesbet Dhaene, de heer André du Bus de Warnaffe, mevr. Brigitte Grouwels, de heer Youssef Handichi, mevr. Cieltje Van Achter.

Verontschuldigd

De heren Bruno De Lille, Boris Dilliès, Hervé Doyen.

Afwezig

De heren Jamal Ikazban, Willem Draps, mevr. Anne-Charlotte d'Ursel.

Commission des finances et des affaires générales, chargée du budget, des relations extérieures, de la coopération au développement, de la fonction publique et de la recherche scientifique

11 janvier 2016

Présents

Membres effectifs

MM. Philippe Close, Mohamed Ouriaghli, Charles Picqué, Mme Simone Susskind, M. Julien Uyttendaele.

MM. Olivier de Clippele, Armand De Decker, Abdallah Kanfaoui.

MM. Emmanuel De Bock, Fabian Maingain.

M. Benoît Cerexhe.

Mme Zoé Genot.

M. Jef Van Damme.

M. Bruno De Lille.

Membres suppléants :

M. Ahmed El Ktibi.

MM. Serge de Patoul, Marc Loewenstein (en remplacement partim de M. Fabian Maingain).

M. André du Bus de Warnaffe.

Autres membres :

Mme Carla Dejonghe (en remplacement de M. Stefan Cornelis), Mme Fatoumata Sidibé.

Excusé

M. Stefan Cornelis.

Absent

M. Stefan Cornelis.

Commissie voor de financiën en de algemene zaken, belast met de begroting, de externe betrekkingen, de ontwikkelingssamenwerking, het openbaar ambt en het wetenschappelijk onderzoek

11 januari 2016

Aanwezig

Vaste leden

De heren Philippe Close, Mohamed Ouriaghli, Charles Picqué, mevr. Simone Susskind, de heer Julien Uyttendaele.

De heren Olivier de Clippele, Armand De Decker, Abdallah Kanfaoui.

De heren Emmanuel De Bock, Fabian Maingain.

De heer Benoît Cerexhe.

Mevr. Zoé Genot.

De heer Jef Van Damme.

De heer Bruno De Lille.

Plaatsvervangers :

De heer Ahmed El Ktibi.

De heren Serge de Patoul, Marc Loewenstein (ter vervanging partim van de heer Fabian Maingain).

De heer André du Bus de Warnaffe.

Andere leden:

Mevr. Carla Dejonghe (ter vervanging van de heer Stefan Cornelis), mevr. Fatoumata Sidibé.

Verontschuldigd

De heer Stefan Cornelis.

Afwezig

De heer Stefan Cornelis.

**Commission de l'environnement et de l'énergie,
chargée de la conservation de la nature, de la
politique de l'eau, de la propreté publique**

12 janvier 2016

*Présents***Membres effectifs**

MM. Ahmed El Ktibi, Emin Özkara, Mme Simone Susskind, M. Julien Uyttendaele.
 Mme Viviane Teitelbaum.
 M. Eric Bott.
 M. Pierre Kompany.
 M. Arnaud Pinxteren.
 M. Jef Van Damme.
 Mme Annemie Maes.

Membre suppléant :

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (en remplacement de M. Jacques Brotchi).

Autres membres :

M. Michel Colson (en remplacement de Mme Barbara d'Ursel-de Lobkowicz), Mmes Brigitte Grouwels, Mahinur Ozdemir.

Excusés

Mme Els Ampe, M. Jacques Brotchi, Mmes Corinne De Permentier, Barbara d'Ursel-de Lobkowicz, Véronique Jamouille.

**Commissie voor het leefmilieu en
de energie, belast met het natuurbehoud,
het waterbeleid en de openbare
netheid**

12 januari 2016

*Aanwezig***Vaste leden**

De heren Ahmed El Ktibi, Emin Özkara, mevr. Simone Susskind, de heer Julien Uyttendaele.
 Mevr. Viviane Teitelbaum.
 De heer Eric Bott.
 De heer Pierre Kompany.
 De heer Arnaud Pinxteren.
 De heer Jef Van Damme.
 Mevr. Annemie Maes.

Plaatsvervanger :

Mevr. Anne-Charlotte d'Ursel (ter vervanging van de heer Jacques Brotchi).

Andere leden :

De heer Michel Colson (ter vervanging van mevr. Barbara d'Ursel-de Lobkowicz), mevr. Brigitte Grouwels, mevr. Mahinur Ozdemir.

Verontschuldigd

Mevr. Els Ampe, de heer Jacques Brotchi, mevr. Corinne De Permentier, mevr. Barbara d'Ursel-de Lobkowicz, mevr. Véronique Jamouille.

**Commission du développement territorial,
chargée de l'aménagement du territoire, de
l'urbanisme, de la politique de la ville, de la
politique foncière, du port de Bruxelles, des
monuments et sites, des affaires étudiantes, des
matières biculturelles d'intérêt régional, du
tourisme et de la promotion de l'image de
Bruxelles**

**Commissie voor de territoriale ontwikkeling,
belast met de ruimtelijke ordening, de
stedenbouw, het stedelijk beleid, het
grondbeleid, de haven van Brussel, de
monumenten en landschappen, de
studentenaangelegenheden, de biculturele
aangelegenheden van gewestelijk belang, het
toerisme en de bevordering van het imago van
Brussel**

13 janvier 2016

Présents

Membres effectifs

MM. Mohamed Azzouzi, Ridouane Chahid, Emin Özkara.

MM. Vincent De Wolf, Gaëtan Van Goidsenhoven.

M. Fabian Maingain, Mme Caroline Persoons.

Mme Julie de Groote.

Mme Brigitte Grouwels.

M. Arnaud Verstraete.

Membres suppléants :

M. Bernard Clerfayt.

MM. Alain Maron, Arnaud Pinxteren.

Mme Annemie Maes.

Autres membres :

MM. Serge de Patoul, Christos Doulkeridis, Mmes Anne-Charlotte d'Ursel, Mathilde El Bakri, Elke Roex, Cieltje Van Achter.

Excusée

Mme Isabelle Emmery.

Absents

M. Bea Diallo, Mme Catherine Moureaux,
M. Willem Draps, Mmes Evelyne Huytebroeck, Els Ampe.

13 januari 2016

Aanwezig

Vaste leden

De heren Mohamed Azzouzi, Ridouane Chahid, Emin Özkara.

De heren Vincent De Wolf, Gaëtan Van Goidsenhoven.

De heer Fabian Maingain, mevr. Caroline Persoons.

Mevr. Julie de Groote.

Mevr. Brigitte Grouwels.

De heer Arnaud Verstraete.

Plaatsvervangers :

De heer Bernard Clerfayt.

De heren Alain Maron, Arnaud Pinxteren.

Mevr. Annemie Maes.

Andere leden :

De heren Serge de Patoul, Christos Doulkeridis, mevr. Anne-Charlotte d'Ursel, mevr. Mathilde El Bakri, mevr. Elke Roex, mevr. Cieltje Van Achter.

Verontschuldigd

Mevr. Isabelle Emmery.

Afwezig

De heer Bea Diallo, mevr. Catherine Moureaux, de heer Willem Draps, mevr. Evelyne Huytebroeck, mevr. Els Ampe.

Commission des affaires économiques et de l'emploi, chargée de la politique économique, de la politique de l'emploi et de la formation professionnelle

14 janvier 2016

Présents

Membres effectifs

Mme Isabelle Emmery, MM. Amet Gjanaj, Emin Özkar, Julien Uyttendaele.

Mme Marion Lemesre.

MM. Eric Bott, Bernard Clerfayt.

M. Hamza Fassi-Fihri.

M. Stefan Cornelis.

Mme Elke Roex.

Membres suppléants :

M. Sevket Temiz.

M. Benoît Cerexhe.

Mme Zoé Genot.

M. Paul Delva.

Autres membres :

Mme Nadia El Yousfi, MM. Youssef Handichi, Jamal Ikazban, Pierre Kompany, Mme Cieltje Van Achter, MM. Johan Van den Driessche, Michaël Verbauwheide.

Excusé

M. Bruno De Lille

Absents

M. Bea Diallo, Mmes Françoise Bertieaux, Jacqueline Rousseaux, Isabelle Durant.

Commissie voor de economische zaken en de tewerkstelling belast met het economisch beleid, het werkgelegenheidsbeleid en de beroepsopleiding

14 januari 2016

Aanwezig

Vaste leden

Mevr. Isabelle Emmery, de heren Amet Gjanaj, Emin Özkar, Julien Uyttendaele.

Mevr. Marion Lemesre.

De heren Eric Bott, Bernard Clerfayt.

De heer Hamza Fassi-Fihri.

De heer Stefan Cornelis.

Mevr. Elke Roex.

Plaatsvervangers :

De heer Sevket Temiz.

De heer Benoît Cerexhe.

Mevr. Zoé Genot.

De heer Paul Delva.

Andere leden :

Mevr. Nadia El Yousfi, de heren Youssef Handichi, Jamal Ikazban, Pierre Kompany, mevr. Cieltje Van Achter, de heren Johan Van den Driessche, Michaël Verbauwheide.

Verontschuldigd

De heer Bruno De Lille.

Afwezig

De heer Bea Diallo, mevr. Françoise Bertieaux, mevr. Jacqueline Rousseaux, mevr. Isabelle Durant.

Commission de l'infrastructure, chargée des travaux publics et de la mobilité

18 janvier 2016

Présents

Membres effectifs

MM. Marc-Jean Ghysels, Jamal Ikazban, Hasan Koyuncu, Sevket Temiz.

M. Boris Dilliès, Mme Anne-Charlotte d'Ursel.

M. Marc Loewenstein.

Mme Céline Delforge.

Mme Carla Dejonghe.

M. Paul Delva.

M. Bruno De Lille.

Membre suppléant :

M. Benoît Cerexhe.

Autres membres :

M. André du Bus de Warnaffe, Mme Brigitte Grouwels.

Excusés

MM. Ridouane Chahid, Hervé Doyen, Mme Joëlle Maison, M. Gaëtan Van Goidsenhoven.

Absent

M. Willem Draps.

Commissie voor de infrastructuur, belast met de openbare werken en de mobiliteit

18 januari 2016

Aanwezig

Vaste leden

De heren Marc-Jean Ghysels, Jamal Ikazban, Hasan Koyuncu, Sevket Temiz.

De heer Boris Dilliès, mevr. Anne-Charlotte d'Ursel.

De heer Marc Loewenstein.

Mevr. Céline Delforge.

Mevr. Carla Dejonghe.

De heer Paul Delva.

De heer Bruno De Lille.

Plaatsvervanger :

De heer Benoît Cerexhe;

Andere leden :

De heer André du Bus de Warnaffe, mevr. Brigitte Grouwels.

Verontschuldigd

De heren Ridouane Chahid, Hervé Doyen, mevr. Joëlle Maison, de heer Gaëtan Van Goidsenhoven.

Afwezig

De heer Willem Draps.

**Commission de l'environnement et de l'énergie,
chargée de la conservation de la nature, de la
politique de l'eau, de la propreté publique**

19 janvier 2016

*Présents***Membres effectifs**

M. Ahmed El Ktibi, Mme Véronique Jamoulle.
 M. Jacques Brotchi, Mme Viviane Teitelbaum.
 M. Eric Bott.
 M. Pierre Kompany.
 M. Arnaud Pinxteren.
 M. Jef Van Damme.
 Mme Annemie Maes.

Membres suppléants :

Mme Isabelle Emmery, MM. Marc-Jean Ghysels, Sevket Temiz.
 Mme Anne-Charlotte d'Ursel.

Autres membres :

M. René Coppens, Mmes Brigitte Grouwels, Martine Payfa.

Excusées

Mmes Els Ampe, Corinne De Permentier, Barbara d'Ursel-de Lobkowicz.

Absents

M. Emin Özkara, Mme Simone Susskind, M. Julien Uyttendaele.

**Commissie voor het leefmilieu en
de energie, belast met het natuurbehoud,
het waterbeleid en de openbare
netheid**

19 januari 2016

*Aanwezig***Vaste leden**

De heer Ahmed El Ktibi, mevr. Véronique Jamoulle.
 De heer Jacques Brotchi, mevr. Viviane Teitelbaum.
 De heer Eric Bott.
 De heer Pierre Kompany.
 De heer Arnaud Pinxteren.
 De heer Jef Van Damme.
 Mevr. Annemie Maes.

Plaatsvervangers :

Mevr. Isabelle Emmery, de heren Marc-Jean Ghysels, Sevket Temiz.
 Mevr. Anne-Charlotte d'Ursel.

Andere leden :

De heer René Coppens, mevr. Brigitte Grouwels, mevr. Martine Payfa.

Verontschuldigd

Mevr. Els Ampe, mevr. Corinne De Permentier, mevr. Barbara d'Ursel-de Lobkowicz.

Afwezig

De heer Emin Özkara, mevr. Simone Susskind, de heer Julien Uyttendaele.

**Commission des affaires intérieures,
chargée des pouvoirs locaux,
de la politique régionale de sécurité
et de prévention et de la lutte contre l'incendie et
l'aide médicale urgente**

19 janvier 2016

Présents

Membres effectifs

MM. Marc-Jean Ghysels, Jamal Ikazban, Zahoor Ellahi Manzoor.
M. Alain Courtois.
M. Serge de Patoul, Mme Martine Payfa.
M. Ahmed El Khannouss.
M. René Coppens.
M. Fouad Ahidar.

Membres suppléants :

Mme Julie de Groote.
M. Arnaud Verstraete.

Autres membres :

MM. Paul Delva, Vincent De Wolf, Alain Maron,
Johan Van den Driessche.

Excusés

MM. Benoît Cerexhe, André du Bus de Warnaffe.

Absents

MM. Philippe Close, Amet Gjanaj, Alain Destexhe,
Mmes Dominique Dufourny, Barbara Trachte,
Annemie Maes.

**Commissie voor de binnenlandse zaken, belast
met de plaatselijke besturen,
het gewestelijk veiligheids- en
preventiebeleid en de brandbestrijding en
dringende medische hulp**

19 januari 2016

Aanwezig

Vaste leden

De heren Marc-Jean Ghysels, Jamal Ikazban,
Zahoor Ellahi Manzoor.
De heer Alain Courtois.
De heer Serge de Patoul, mevr. Martine Payfa.
De heer Ahmed El Khannouss.
De heer René Coppens.
De heer Fouad Ahidar.

Plaatsvervangers :

Mevr. Julie de Groote.
De heer Arnaud Verstraete.

Andere leden :

De heren Paul Delva, Vincent De Wolf, Alain
Maron, Johan Van den Driessche.

Verontschuldigd

De heren Benoît Cerexhe, André du Bus de
Warnaffe.

Afwezig

De heren Philippe Close, Amet Gjanaj, Alain
Destexhe, mevr. Dominique Dufourny, mevr.
Barbara Trachte, mevr. Annemie Maes.

Commission des affaires économiques et de l'emploi, chargée de la politique économique, de la politique de l'emploi et de la formation professionnelle

21 janvier 2016

Présents

Membres effectifs

M. Bea Diallo, Mme Isabelle Emmery, MM. Amet Gjanaj, Emin Özkara, Julien Uyttendaele.

Mmes Françoise Bertieaux, Marion Lemesre.

MM. Eric Bott, Bernard Clerfayt.

M. Hamza Fassi-Fihri.

M. Stefan Cornelis.

Mme Elke Roex.

M. Bruno De Lille.

Membres suppléants :

Mme Julie de Groote.

Mme Zoé Genot (en remplacement de Mme Isabelle Durant).

M. Paul Delva.

Autres membres :

Mme Mathilde El Bakri, MM. Youssef Handichi, Jamal Ikazban, Mme Viviane Teitelbaum (en remplacement de Mme Jacqueline Rousseaux), MM. Johan Van den Driessche, Michaël Verbauwhede.

Excusé

M. Benoît Cerexhe.

Absentes

Mmes Jacqueline Rousseaux, Isabelle Durant.

Commissie voor de economische zaken en de tewerkstelling belast met het economisch beleid, het werkgelegenheidsbeleid en de beroepsopleiding

21 januari 2016

Aanwezig

Vaste leden

De heer Bea Diallo, mevr. Isabelle Emmery, de heren Amet Gjanaj, Emin Özkara, Julien Uyttendaele.

Mevr. Françoise Bertieaux, mevr. Marion Lemesre.

De heren Eric Bott, Bernard Clerfayt.

De heer Hamza Fassi-Fihri.

De heer Stefan Cornelis.

Mevr. Elke Roex.

De heer Bruno De Lille.

Plaatsvervangers :

Mevr. Julie de Groote.

Mevr. Zoé Genot (ter vervanging van mevr. Isabelle Durant).

De heer Paul Delva.

Andere leden :

Mevr. Mathilde El Bakri, de heren Youssef Handichi, Jamal Ikazban, mevr. Viviane Teitelbaum (ter vervanging van mevr. Jacqueline Rousseaux), de heren Johan Van den Driessche, Michaël Verbauwhede.

Verontschuldigd

De heer Benoît Cerexhe.

Afwezig

Mevr. Jacqueline Rousseaux, mevr. Isabelle Durant.

Commission du logement

21 janvier 2016

Présents

Membres effectifs

Mmes Michèle Carthé, Caroline Désir, Nadia El Yousfi, MM. Hasan Koyuncu, Mohamed Ouriaghli.

MM. Olivier de Clippele, Vincent De Wolf, Abdallah Kanfaoui.

Mme Fatoumata Sidibé.

M. Bertin Mampaka Mankamba.

M. Alain Maron.

Mme Khadija Zamouri.

M. Fouad Ahidar.

M. Arnaud Verstraete.

Membre suppléant :

M. Julien Uyttendaele (en remplacement partim de Mme Caroline Désir).

Autres membres :

M. Eric Bott (en remplacement de M. Michel Colson), Mme Mathilde El Bakri.

Excusé

M. Michel Colson.

Commissie voor de huisvesting

21 januari 2016

Aanwezig

Vaste leden

Mevr. Michèle Carthé, mevr. Caroline Désir, mevr. Nadia El Yousfi, de heren Hasan Koyuncu, Mohamed Ouriaghli.

De heren Olivier de Clippele, Vincent De Wolf, Abdallah Kanfaoui.

Mevr. Fatoumata Sidibé.

De heer Bertin Mampaka Mankamba.

De heer Alain Maron.

Mevr. Khadija Zamouri.

De heer Fouad Ahidar.

De heer Arnaud Verstraete.

Plaatsvervanger :

De heer Julien Uyttendaele (ter vervanging partim van mevr. Caroline Désir).

Andere leden :

De heer Eric Bott (ter vervanging van de heer Michel Colson), mevr. Mathilde El Bakri.

Verontschuldigd

De heer Michel Colson.

Commission de l'infrastructure, chargée des travaux publics et de la mobilité

25 janvier 2016

Présents

Membres effectifs

MM. Ridouane Chahid, Marc-Jean Ghysels.
Mme Anne-Charlotte d'Ursel.
M. Marc Loewenstein.
M. Hervé Doyen.
Mme Céline Delforge.
Mme Carla Dejonghe.
M. Paul Delva.
M. Bruno De Lille.

Excusé

M. Boris Dilliès.

Absents

MM. Jamal Ikazban, Hasan Koyuncu, Sevket Temiz, Willem Draps, Mme Joëlle Maison.

Commissie voor de infrastructuur, belast met de openbare werken en de mobiliteit

25 januari 2016

Aanwezig

Vaste leden
De heren Ridouane Chahid, Marc-Jean Ghysels.
Mevr. Anne-Charlotte d'Ursel.
De heer Marc Loewenstein.
De heer Hervé Doyen.
Mevr. Céline Delforge.
Mevr. Carla Dejonghe.
De heer Paul Delva.
De heer Bruno De Lille.

Verontschuldigd

De heer Boris Dilliès.

Afwezig

De heren Jamal Ikazban, Hasan Koyuncu, Sevket Temiz, mevr. Joëlle Maison.

Commission des finances et des affaires générales, chargée du budget, des relations extérieures, de la coopération au développement, de la fonction publique et de la recherche scientifique

25 janvier 2016

Présents

Membres effectifs

MM. Philippe Close, Mohamed Ouriaghli, Charles Picqué, Mme Simone Susskind, M. Julien Uyttendaele.

MM. Olivier de Clippele.

MM. Emmanuel De Bock, Fabian Maingain.

M. Benoît Cereyhe.

Mme Zoé Genot.

M. Stefan Cornelis.

M. Jef Van Damme.

M. Bruno De Lille.

Membres suppléants :

M. Ridouane Chahid.

M. André du Bus de Warnaffe.

Autres membres :

M. Vincent De Wolf, Mme Brigitte Grouwels.

Excusés

Mmes Jule de Groote, Annemie Maes, M. Johan Van den Driessche.

Absents

MM. Armand De Decker, Abdallah Kanfaoui.

Commissie voor de financiën en de algemene zaken, belast met de begroting, de externe betrekkingen, de ontwikkelingssamenwerking, het openbaar ambt en het wetenschappelijk onderzoek

25 januari 2016

Aanwezig

Vaste leden

De heren Philippe Close, Mohamed Ouriaghli, Charles Picqué, mevr. Simone Susskind, de heer Julien Uyttendaele.

De heren Olivier de Clippele.

De heren Emmanuel De Bock, Fabian Maingain.

De heer Benoît Cereyhe.

Mevr. Zoé Genot.

De heer Stefan Cornelis.

De heer Jef Van Damme.

De heer Bruno De Lille.

Plaatsvervangers :

De heer Ridouane Chahid.

De heer André du Bus de Warnaffe.

Andere leden:

De heer Vincent De Wolf, mevr. Brigitte Grouwels.

Verontschuldigd

Mevr. Jule de Groote, mevr. Annemie Maes, de heer Johan Van den Driessche.

Afwezig

De heren Armand De Decker, Abdallah Kanfaoui.

**Commission des affaires intérieures,
chargée des pouvoirs locaux,
de la politique régionale de sécurité
et de prévention et de la lutte contre l'incendie et
l'aide médicale urgente**

26 janvier 2016

Présents

Membres effectifs

MM. Philippe Close, Marc-Jean Ghysels, Amet Gjanaj, Jamal Ikazban, Zahoor Ellahi Manzoor.

MM. Alain Courtois, Alain Destexhe, Mme Dominique Dufourny.

M. Serge de Patoul, Mme Martine Payfa.

M. Ahmed El Khannouss.

Mme Barbara Trachte.

M. René Coppens.

M. Fouad Ahidar.

Mme Annemie Maes.

Membres suppléants :

M. Mohamed Azzouzi, Mmes Michèle Carthé, Caroline Désir, M. Ahmed El Ktibi, Mme Véronique Jamoule, M. Hasan Koyuncu.

MM. Olivier de Clippele, Armand De Decker, Mme Marion Lemesre, Mme Viviane Teitelbaum.

MM. Eric Bott, Marc Loewenstein, Fabian Maingain.

Mme Julie de Groote, M. Hervé Doyen.

M. Christos Doulkeridis, Mme Zoé Genot.

M. Stefan Cornelis, N.

Mme Elke Roex, M. Jef Van Damme.

MM. Bruno de Lille, Arnaud Verstraete.

Autres membres :

Mme Liesbet Dhaene, M. Johan Van den Driessche.

Excusé

M. Alain Destexhe.

Absents

**Commissie voor de binnenlandse zaken, belast
met de plaatselijke besturen,
het gewestelijk veiligheids- en
preventiebeleid en de brandbestrijding en
dringende medische hulp**

26 januari 2016

Aanwezig

Vaste leden

De heren Philippe Close, Marc-Jean Ghysels, Amet Gjanaj, Jamal Ikazban, Zahoor Ellahi Manzoor.

De heren Alain Courtois, Alain Destexhe, mevr. Dominique Dufourny.

De heer Serge de Patoul, mevr. Martine Payfa.

De heer Ahmed El Khannouss.

Mevr. Barbara Trachte.

De heer René Coppens.

De heer Fouad Ahidar.

Mevr. Annemie Maes.

Plaatsvervangers :

De heer Mohamed Azzouzi, mevr. Michèle Carthé, mevr. Caroline Désir, de heer Ahmed El Ktibi, mevr. Véronique Jamoule, de heer Hasan Koyuncu.

De heren Olivier de Clippele, Armand De Decker, mevr. Marion Lemesre, mevr. Viviane Teitelbaum.

De heren Eric Bott, Marc Loewenstein, Fabian Maingain.

Mevr. Julie de Groote, de heer Hervé Doyen.

De heer Christos Doulkeridis, mevr. Zoé Genot.

De heer Stefan Cornelis, N.

Mevr. Elke Roex, de heer Jef Van Damme.

De heren Bruno de Lille, Arnaud Verstraete.

Andere leden :

Mevr. Liesbet Dhaene, de heer Johan Van den Driessche.

Verontschuldigd

De heer Alain Destexhe.

Afwezig

MM. Philippe Close, Alain Courtois, Alain Destexhe, Mme Martine Payfa, M. Fouad Ahidar.

De heren Philippe Close, Alain Courtois, Alain Destexhe, mevr. Martine Payfa, de heer Fouad Ahidar.