PARLEMENT
DE LA RÉGION DE
BRUXELLES-CAPITALE

BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT

Compte rendu intégral

Integraal verslag

Commission de l'infrastructure, chargée des travaux publics et des communications

Commissie voor de infrastructuur, belast met openbare werken en verkeerswezen

RÉUNION DU

MERCREDI 30 NOVEMBRE 2005

VERGADERING VAN

WOENSDAG 30 NOVEMBER 2005

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.

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.

SOMMAIRE

INTERPELLATIONS 4

- de M. Jacques Simonet 4

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

concernant "les propositions du ministre pour désengorger Bruxelles".

Discussion – Orateurs : **M. Denis Grimberghs, Carla Dejonghe, M. Mahfoudh Romdhani, Mme Céline Delforge, M. Pascal Smet,** ministre. 9

Ordres du jour – Dépôt 21

- de Mme Marion Lemesre 24

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

concernant "l'aménagement des boulevards du centre".

Discussion – Orateurs : **Mme Céline Delforge, M. Pascal Smet,** ministre**, M. Denis Grimberghs.** 28

Ordres du jour – Dépôt 35

INHOUD

INTERPELLATIES 4

- van de heer Jacques Simonet 44

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

betreffende "de voorstellen van de minister voor vlotter verkeer in Brussel".

Bespreking – Sprekers : **de heer Denis Grimberghs, mevrouw Carla Dejonghe, de heer Mahfoudh Romdhani, mevrouw Céline Delforge, de heer Pascal Smet,** minister. 9

Moties – Indiening 21

- van mevrouw Marion Lemesre 24

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

betreffende "de aanleg van de lanen in het centrum ".

Bespreking – Sprekers : **mevrouw Céline Delforge, de heer Pascal Smet,** minister**, de heer Denis Grimberghs.** 28

Moties – Indiening 35

- de M. Willy Decourty 38

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

concernant "la proposition révisée de règlement du Conseil européen relatif aux services publics de transports de voyageurs par chemin de fer et par route".

Discussion – Orateurs : **M. Denis Grimberghs, M. Pascal Smet,** ministre. 40

- de M. Denis Grimberghs 47

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

concernant "la mise en œuvre du RER, le respect des engagements et l'organisation de la coopération entre les différents acteurs".

Discussion – Orateurs : **M. Pascal Smet,** ministre**, Mme Brigitte De Pauw, Mme Carla Dejonghe.** 52

QUESTIONS ORALES 62

- de M. Joël Riguelle 63

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

concernant "les difficultés des taxis rue du Luxembourg".

- van de heer Willy Decourty 38

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

betreffende "het bijgewerkte voorstel van reglement van de Raad van Europa betreffende het openbaar vervoer van reizigers per spoor, langs de weg".

Bespreking – Sprekers : **de heer Denis Grimberghs, de heer Pascal Smet,** minister. 40

- van de heer Denis Grimberghs 47

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

betreffende "de verwezenlijking van het GEN, het nakomen van de verbintenissen en de organisatie van de samenwerking tussen de verschillende actoren".

Bespreking – Sprekers : **de heer Pascal Smet,** minister**, mevrouw Brigitte De Pauw, mevrouw Carla Dejonghe** 52

MONDELINGE VRAGEN 62

- van de heer Joël Riguelle 63

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

betreffende "de problemen voor de taxi's in de Luxemburgstraat".

- de Mme Céline Delforge 64

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

concernant "la promotion du car-sharing en Région bruxelloise".

- van mevrouw Céline Delforge 64

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

betreffende "de bevordering van carsharing in het Brussels Gewest".

- de M. René Coppens 66

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

concernant "les bandes urbaines et la sécurité dans les transports en commun".

- van de heer René Coppens 66

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

betreffende "de stadsbendes en de veiligheid in het openbaar vervoer".

- de M. Denis Grimberghs 69

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

concernant "l'évaluation du plan de circulation de la commune de Saint-Josse et ses conséquences sur les transports publics".

- van de heer Denis Grimberghs 69

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

betreffende "de evaluatie van het verkeersplan van de gemeente Sint-Joost en de gevolgen ervan voor het openbaar vervoer".

Présidence de M. Willem Draps, président.
Voorzitterschap: de heer Willem Draps, voorzitter.

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE M. JACQUES SIMONET

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

concernant "les propositions du ministre pour désengorger Bruxelles".

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

M. Jacques Simonet.- Après quelques jours de silence médiatique, tant sur vos dossiers que sur ceux de certains de vos collègues, vous êtes de retour sur la scène médiatique. Le journal Le Soir annonçait sur deux pages "le retour de l'homme pressé" le jour de la sortie du nouveau format du journal. Je rends hommage à vos talents de communicateur.

L'objet de mon interpellation est de vous interroger sur le message que vous avez délivré à cette occasion. Vous annoncez dans cette interview votre nouvelle passion pour "l'acupuncture urbaine". Votre nouvelle méthode pour guérir durablement Bruxelles de ses problèmes de mobilité est déclinée en huit propositions pour désengorger la Région.

Quelques-unes des propositions formulées, voire la majorité de celles-ci, ont déjà été énoncées par certains de vos prédécesseurs. Je me limiterai donc à évoquer les points dont nous n'avons pas encore eu l'occasion de débattre au sein du parlement bruxellois.

Première question : J'ai lu qu'une de vos premières

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN DE HEER JACQUES SIMONET

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

betreffende "de voorstellen van de minister voor vlotter verkeer in Brussel".

De voorzitter.- De heer Simonet heeft het woord.

De heer Jacques Simonet *(in het Frans).- Mijnheer de minister, na enkele dagen stilte hebt u zich weer eens in de pers laten horen. Deze keer ging het over uw passie voor stedelijke acupunctuur. U deed in 'Le Soir' acht voorstellen voor een vlotter verkeer in het gewest.*

De meeste daarvan zijn al voorgesteld door uw voorgangers. Ik zal mij daarom beperken tot die voorstellen die in het parlement nog niet besproken zijn.

U wil er onder meer voor zorgen dat in 2008 zo'n 98% van de Brusselaars een bus-, tram- of metrohalte op minder dan 400 meter van hun woonplaats hebben. Dat was reeds een doelstelling van uw voorgangers. Het is echter ook belangrijk om de frequentie, de kwaliteit van de rijtuigen, de veiligheid en de aansluitingen niet uit het oog te verliezen. U was daarover niet erg duidelijk in uw interview. Welke concrete engagementen kunt u aangaan?

Bovendien had u het over 6.000 plaatsen op overstapparkings aan de rand van het Brussels

propositions tendait à faire en sorte qu'en 2008, 98% des Bruxellois aient un arrêt de transports en commun à moins de quatre cent mètres de leur domicile. Cet objectif était déjà poursuivi par vos prédécesseurs. Au-delà de cet objectif, ce qui intéresse aussi et surtout les Bruxellois et les Bruxelloises, c'est de savoir quelle sera la fréquence de passage de la ligne qui sera située aux abords de leur domicile. Ils veulent, en particulier, savoir ce qu'il en est du respect des horaires, de la qualité des véhicules, des conditions de sécurité pour les passagers, de la complémentarité - qui est fondamentale dans notre Région - entre les différentes lignes de transports en commun afin que l'on puisse relier aussi facilement un point de la Région bruxelloise à un autre. L'explication était assez floue dans l'interview et dans les propositions, mais c'est précisément ce qui intéresse le plus nos concitoyens.

En complément à ce qui a pu paraître dans la presse, je voudrais connaître les engagements très concrets que vous êtes aujourd'hui en mesure de prendre auprès des Bruxelloises et des Bruxellois en matière de délais, de distances, de fréquences et de sécurité.

Deuxième élément de question par rapport à cet article paru dans le journal Le Soir : les projets annoncés de création de parkings de dissuasion aux portes de la Région bruxelloise. L'objectif annoncé par voie de presse est de 6.000 places de parking de dissuasion. Dans votre esprit, s'agit-il bien de 6000 places supplémentaires par rapport à la situation actuelle ? Un troisième élément concerne l'état de préparation des dossiers en la matière. Où en est-on concrètement ? Quels contacts ont d'ores et déjà été noués par vous-même et vos collaborateurs avec les autorités locales qui, inévitablement, seraient ou seront concernées par ces projets de parking de dissuasion ? Quatrième sous-question : qu'en est-il d'un calendrier précis de réalisation de ces chantiers ? Enfin, avant-dernière question sur ce sujet, de quelle manière avez-vous pu évaluer la demande des navetteurs, puisque c'est bien d'eux qu'il s'agit, pour lesquels vous entendez réaliser ces parkings de dissuasion ? Je rappelle qu'il s'agit de réaliser ces derniers avec l'argent des contribuables bruxellois. Je reviens encore une fois sur la méthode, parce que ce point est important.

Gewest. Bedoelt u 6.000 bijkomende plaatsen? Welke concrete vooruitgang hebt u al geboekt? Hebt u contact gelegd met de gemeenten, die uiteraard bij de zaak betrokken moeten worden? Kunt u ons de planning van de werken bezorgen? Hebt u onderzocht of er bij de pendelaars wel voldoende vraag is naar overstapparkings? De parkings worden met geld van de Brusselse belastingbetalers gebouwd. Pleegt u ook overleg met de overheden in Waals-Brabant en Vlaams-Brabant?

Hoeveel zullen de overstapparkings kosten? Wat zijn de verwachte inkomsten? Zijn er studies uitgevoerd? Heeft de minister van Begroting zijn akkoord verleend voor het investeringsplan? De minister-president is vanmorgen ontvangen op de conferentie van burgemeesters. Ik vraag me af of uw voorstellen geen schadelijke gevolgen hebben voor het Brussels Gewest.

Als de pendelaars betere verbindingen krijgen, bestaat het gevaar dan niet dat ze buiten Brussel blijven wonen? Dat is in tegenspraak met het beleid van de meerderheid en met het beleid van uw voorgangers.

Zijn uw voorstellen misschien het resultaat van een topberaad bij sp.a-spirit? U hebt in de plenaire vergadering trouwens verklaard dat u zich in de eerste plaats uitdrukt als topman van sp.a-spirit en dan pas als gewestelijk minister van Mobiliteit.

(Protest van de heer Smet)

Vindt de minister niet dat hij met zijn aanmoedigingsbeleid ten opzichte van de pendelaars afbreuk doet aan het regeringsbeleid dat de terugkeer naar Brussel wil bevorderen en meer Brusselaars hier aan het werk wil krijgen?

Zijn uw acht voorstellen inzake de ontwarring van de Brusselse verkeersknoop en het daaraan verbonden kostenplaatje binnen de regering besproken?

De prioriteiten van de Brusselaars inzake mobiliteit komen zeker niet overeen met wat de minister in de pers heeft verklaard.

Plus particulièrement, dernier élément, quel est l'état de vos concertations avec les acteurs publics du Brabant wallon et du Brabant flamand ?

Troisième volet de réflexion et d'interrogation : il a trait au montage financier de l'opération que vous annoncez, dans laquelle vous entendez lancer la Région. Quelle est, d'une part, d'après l'estimation de vos services, le coût global de ces travaux de parking ? Qu'en est-il des recettes qui pourraient être générées par le paiement d'un titre d'accès aux places de parking ? Cela a-t-il été étudié ? On est au courant des discussions budgétaires alambiquées qui ont lieu pour le moment sur le budget régional. Où en est-on dans l'obtention d'un accord formel du ministre du Budget, quant à ce plan d'investissement ? Plus fondamentalement - il s'agit d'une véritable inquiétude - , sachant que le ministre-président était reçu ce matin à la conférence des bourgmestres, je m'interroge sur les éventuels effets pervers des propositions que vous avez annoncées pour la Région bruxelloise.

En favorisant la mobilité des navetteurs, n'estimez-vous pas inciter ceux-ci à rester en dehors de la Région bruxelloise et à ne pas revenir vers Bruxelles ? Ce signal serait en contradiction avec le projet politique porté par la majorité et par les majorités précédentes depuis le premier plan régional de développement.

Vos propositions ont probablement fait l'objet d'une concertation au sommet du sp.a-spirit ! Vous nous avez affirmé lors d'une séance plénière que vous vous exprimiez généralement comme dirigeant du sp.a-spirit et non pas comme ministre régional de la mobilité.

(Interruptions de M. Smet)

Vous nous avez dit que vous étiez un "prominente van de s.pa". M. le ministre, je vous invite à relire les annales de notre propre parlement !

Mais revenons-en à ma question. Ne pensez-vous pas que cette politique d'encouragement des navetteurs est en contradiction avec le projet politique du gouvernement bruxellois, qui vise à encourager le retour à Bruxelles et la remise à l'emploi de Bruxelloises et de Bruxellois ?

Est-ce que cette sortie médiatique a fait l'objet d'un débat au sein du gouvernement ?

Par rapport à la collégialité qui doit présider dans les décisions du gouvernement, est-ce que les huit propositions énoncées par voie de presse quant à ces suggestions pour désengorger Bruxelles et le volet financier y afférent ont fait l'objet d'un débat au sein du gouvernement ?

Je conclus en indiquant au ministre que les priorités des Bruxelloises et des Bruxellois en matière de mobilité ne sont probablement pas les mêmes que celles qui ont été esquissées par le ministre dans cette interview. A l'avenir, il faudra davantage prendre en compte les priorités des habitants de notre Région !

M. Pascal Smet, ministre.- Quelles sont-elles, selon vous ?

M. Jacques Simonet.- Ce n'est pas que de moi qu'il s'agit, M. le ministre. J'ai la chance d'habiter Bruxelles depuis ma naissance et je pense pouvoir vous dire que ce qui intéresse les Bruxelloises et les Bruxellois, c'est de savoir s'ils ne vont pas être les seuls à supporter les frais d'exploitation de l'ensemble du réseau de la STIB.

Quelles démarches avez-vous accomplies tant à l'égard du gouvernement fédéral qu'à l'égard des gouvernements régionaux pour veiller à ce que la solidarité interrégionale existe ? J'ai le souvenir d'un débat au sein d'une autre commission, où vous êtes venu expliquer que les Bruxelloises et les Bruxellois devaient être bien contents qu'il y ait tant de navetteurs.

Demandez à votre ministre-président l'analyse qu'il en fait. Je ne sais pas si des bourgmestres étaient présents ce matin en conférence des bourgmestres.

Je pense que vos propositions et sorties médiatiques à répétition, notamment en matière de mobilité et de promotion des navetteurs, ne cadrent pas avec le projet politique du gouvernement auquel vous appartenez.

Ce qui intéresse également les Bruxelloises et les Bruxellois, c'est de savoir ce que vous avez fait,

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Wat zijn dan die prioriteiten van de Brusselaars?*

De heer Jacques Simonet *(in het Frans).- Ik woon sinds mijn geboorte in Brussel en ik weet wat de Brusselaars wensen. Ze wensen niet alleen op te draaien voor de exploitatiekosten van het volledige netwerk van de MIVB.*

Welke inspanningen hebt u gerealiseerd op het vlak van de intergewestelijke solidariteit? Ik herinner me een andere commissie waarin u het hebt opgenomen voor de pendelaars!

Vraag maar aan de minister-president wat hij ervan denkt.

Uw talloze uitspraken in de media over mobiliteit en het bevorderen van het pendelen, passen niet in het politieke project van de regering.

Wat hebt u concreet gedaan om andere financieringsvormen dan gewestelijke te vinden voor de MIVB en de mobiliteit in Brussel? Dat is essentieel, zeker gezien de begrotingsbesprekingen. De Brusselaars hebben geen boodschap aan borden die aangeven hoeveel tijd je nog moet rijden tot het centrum of hoeveel parkeerplaatsen er nog zijn.

De heer Smet moet zich af en toe eens herinneren dat hij hier zit als minister van de Brusselaars en

très concrètement, pour trouver d'autres formes de financements que régionaux pour la STIB et pour la mobilité à Bruxelles. Cela me parait fondamental, surtout lorsqu'on prend en compte les discussions budgétaires dans lesquelles vous êtes actuellement embourbés. Si c'est pour vos panneaux Mobiris, ou je ne sais quoi, aux entrées de Bruxelles indiquant le temps que vous mettrez pour pénétrer dans Bruxelles et le nombre de places de parking qui restent, je vous dis ; "non ; ce n'est pas ce que demandent les Bruxelloises et les Bruxellois."

Je voudrais que M. Smet se rappelle de temps en temps - je ne dis pas tout le temps, parce que j'imagine qu'il est souvent plongé dans ses réunions du top du sp.a, avec Mme Vandenbossche, M. Vande Lanotte et consorts - qu'il est là comme ministre des Bruxelloises et les Bruxellois et non pour être le cheval de Troie du sp.a en Région bruxelloise.

Vous avez fait un certain nombre de propositions. Je vous ai posé un certain nombre de questions précises, que je ne voulais pas polémiques. Vous avez souhaité m'interpeller. Je pense que le débat ne le justifiait pas. J'aimerais que vous vous prononciez très clairement quant au fait de savoir comment vous allez assumer les engagements médiatiques que vous avez pris il y a quelques semaines dans les colonnes du journal Le Soir.

niet als paard van Troje voor de sp.a.

Ik heb enkele gerichte vragen gesteld die niet bedoeld waren om een polemiek te voeren, maar u wilde liever een discussie. Ik vraag u klaar en duidelijk hoe u wilt uitvoeren wat u in 'Le Soir' hebt aangekondigd.

Discussion

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

M. Denis Grimberghs.- Je suis également né à Bruxelles, tout comme mes parents et mes grands-parents, M. Simonet, et j'ai donc comme vous une idée de ce que pensent les Bruxellois en matière de mobilité.

M. Jacques Simonet.- Contestez-vous ce que j'ai dit par rapport à cela ?

M. Denis Grimberghs.- Je conteste le fait que le citoyen bruxellois lambda nous interpelle en rue par rapport à la question de savoir qui paie le déficit de

Bespreking

De voorzitter.- De heer Grimberghs heeft het woord.

De heer Denis Grimberghs *(in het Frans).- Als Brusselaar weet ik even goed wat de Brusselaars denken over mobiliteit.*

De heer Jacques Simonet *(in het Frans).- Betwist u wat ik daarover gezegd heb?*

De heer Denis Grimberghs *(in het Frans).- Het is jammer genoeg niet zo dat de gemiddelde Brusselaar zich afvraagt wie het deficit van de*

la STIB. Le Bruxellois moyen ne s'intéresse malheureusement pas suffisamment aux techniques de financement de nos institutions publiques que pour nous interroger sur ces questions.

J'écouterai avec intérêt la réponse du ministre, mais je ne voudrais pas que l'interpellation de M. Simonet donne l'impression que ceux qui restent muets dans cette assemblée pensent que M. Smet a mal souligné les problèmes de mobilité. Son interview cadrait - pour une fois - très bien avec les compétences qui lui sont dévolues.

A force de charger tout le temps, M. Simonet, vous manquez un peu de discernement. Notre ministre de la Mobilité ne fait que rappeler un certain nombre d'objectifs. Vous n'êtes probablement pas très content qu'il vous vole la vedette de temps en temps dans les journaux, mais cela est un autre problème. C'est son rôle d'essayer d'expliquer les objectifs en termes de mobilité, d'assumer un rôle pédagogique vis-à-vis des Bruxellois. Que le ministre s'exprime régulièrement sur le sujet ne me semble pas anormal. Ce qui compte, c'est que ces belles intentions se transforment un jour en résultats concrets.

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

Mme Carla Dejonghe *(en néerlandais).- Je souhaiterais évoquer les parkings de dissuasion.*

Le VLD est favorable à ces parkings, mais se pose néanmoins des questions quant au nombre d'emplacements supplémentaires que vous voulez faire aménager et quant à la faisabilité de ces plans. Tout comme M. Simonet, je souhaiterais connaître le calendrier des travaux.

Avec qui avez-vous déjà négocié ? Savez-vous déjà où les parkings seront aménagés et combien d'emplacements ils compteront ? Les parkings peuvent-ils être aménagés sur des terrains de la Région de Bruxelles-Capitale ou devrez-vous négocier avec les communes ?

Etant donné que cette mesure est destinée au trafic automobile des autres régions, il faut se concerter quant à une collaboration avec les gouvernements flamand et wallon. Quels efforts sont-ils prêts à

MIVB betaalt.

Ik wil de indruk wegnemen dat de zwijgers in dit halfrond vinden dat de heer Smet ongelijk heeft. De inhoud van het interview paste ditmaal wel perfect bij zijn bevoegdheden.

Hij herhaalt alleen maar een aantal doelstellingen en dat is ook zijn taak. Wat echter vooral telt zijn de concrete resultaten.

De voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla Dejonghe.- Ik wil het even hebben over de ontradingsparkings.

De VLD is uiteraard voorstander van zulke parkings, maar we stellen ons vragen bij het aantal extra parkeerplaatsen die u wilt laten aanleggen en bij de haalbaarheid van die plannen. Ik sluit me aan bij de vragen van de heer Simonet over de planning van de werken.

Met wie hebt u reeds onderhandeld? Weet u al waar de parkings zullen komen en hoeveel parkeerplaatsen er zullen zijn per parking? Kunnen de parkings op terreinen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest worden aangelegd, of zult u met de gemeenten moeten onderhandelen?

Mijnheer Simonet verwees er ook reeds naar dat we moeten beseffen dat deze maatregel bedoeld is voor autoverkeer uit de andere gewesten. Er moet dan ook overlegd worden over een samenwerking met

consentir ?

Etes-vous au courant des intentions de vos collègues au sein du gouvernement bruxellois ? En effet, des logements seraient construits sur le parking de dissuasion de l'hôpital Erasme, diminuant ainsi le nombre d'emplacements.

Ces projets auront de grandes répercussions sur les transports en commun, déjà soumis à rude épreuve aux heures de pointe.

Des efforts seront-ils déployés pour accueillir les 6.000 passagers supplémentaires qui utiliseraient les parkings de dissuasion ? Nous devons nous pencher sur les alternatives que les transports publics sont susceptibles d'offrir.

J'entends par là des mesures qui encouragent les gens à renoncer à leur voiture. Bruxelles possède un bon réseau de transports en commun dont il faudrait encore améliorer la compétitivité par rapport à la voiture. Il est plus agréable d'être bloqué dans un embouteillage à l'intérieur d'une voiture confortable que d'être serrés comme des sardines dans le métro.

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

M. Mahfoudh Romdhani.- Résoudre la problématique de la mobilité à Bruxelles requiert d'aborder le problème dans toute sa globalité, dans et autour de la ville, et pas uniquement à partir du territoire bruxellois.

Une collaboration avec les autres Régions sur ce point est fondamentale.

de Vlaamse en Waalse regering. Tot welke inspanningen zijn zij bereid?

Bent u op de hoogte van de plannen van uw collega's in de Brusselse regering? Onlangs werd gezegd dat er woningen zouden worden gebouwd op de ontradingsparking van het Erasmus-ziekenhuis. Op die manier zou het aantal parkeerplaatsen dalen, en dat kan moeilijk de bedoeling zijn.

De plannen zullen grote gevolgen hebben voor het openbaar vervoer, dat al onder zware druk staat tijdens de spitsuren. Wanneer het slecht weer is, ontstaan er enorme files, maar ook de metrostellen zitten vaak afgeladen vol. Iedereen wil blijkbaar op hetzelfde ogenblik Brussel binnen of buiten.

Worden er inspanningen geleverd om de 6.000 extra passagiers op te vangen die gebruik zouden maken van de ontradingsparkings? Privé-auto's hebben duidelijke voordelen voor de gebruiker, die zich ermee van deur tot deur kan verplaatsen, gemakkelijk kinderen van school kan gaan halen, meer vrijheid betekent, enzovoort. Al deze factoren spelen mee in de keuze om de wagen te gebruiken. We moeten dan ook eens blijven stilstaan bij de alternatieven die het openbaar vervoer kan bieden.

Ik bedoel daarmee maatregelen die de mensen kunnen aansporen om hun auto aan de kant te laten staan. Er is een goed uitgebouwd netwerk van openbaar vervoer in Brussel, maar ik zou graag van u weten hoe u de concurrentiekracht ten aanzien van de wagen nog wil verbeteren. Het is niet prettig om met zijn allen als haringen in een ton in de metro te zitten. Waarschijnlijk zult u tegenwerpen dat het ook niet plezierig is om in de file te zitten, maar een auto biedt dan toch nog meer comfort.

De voorzitter.- De heer Romdhani heeft het woord.

De heer Mahfoudh Romdhani *(in het Frans).- De mobiliteitsproblematiek vereist een totaalaanpak, zowel in als rond Brussel. Samenwerking met de andere gewesten is dan ook van fundamenteel belang. De initiatieven van de minister gaan in die richting.*

Overhaaste maatregelen waaraan niet de nodige middelen worden gekoppeld, hebben geen enkele

Les initiatives prises par le ministre vont en ce sens et rappellent combien il est essentiel de considérer les flux entrant et sortant de la ville.

Toute initiative prise à la hâte et dépourvue de moyens, revient à jeter de la poudre aux yeux.

Je constate que la politique du ministre s'inscrit dans la lignée des précédentes législatures et dans celle du gouvernement actuel.

zin.

Het beleid van de minister ligt in het verlengde van dat van de vorige regeringen.

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

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mme Céline Delforge.- J'ai déjà eu l'occasion d'interroger le ministre sur certaines questions ponctuelles relatives à sa sortie dans la presse et à ses huit mesures prioritaires pour désengorger Bruxelles. Il n'y a pas d'innovation majeure. Les recettes qu'il préconise sont connues, mais il faut les appliquer.

La mesure phare est celle des parkings de délestage, avec des données chiffrées et des lieux géographiques. Parmi les raisons qui poussent les gens à quitter la ville, on trouve la question de la convivialité et du bruit. Or, outre les avions, les voitures constituent un autre problème de bruit à Bruxelles.

Si l'on veut que les gens continuent à habiter dans un milieu urbain, il faut qu'ils subissent le moins de désagréments évitables possibles. Une pression automobile trop forte est très désagréable quand on habite dans une rue engorgée par la circulation, où l'air est irrespirable et où les piétons n'ont pas de place pour se balader. Bien sûr, on peut rêver et dire qu'en empêchant les navetteurs de venir à Bruxelles, ils viendront y habiter.

La mesure des parkings de délestage peut être comparée au RER. On connaît les dégats que font les lotissements mal desservis par les transports en commun en dehors de Bruxelles. Dès lors, puisque ces gens viennent à Bruxelles en voiture, donnons-leur l'opportunité de l'abandonner pour leurs déplacements dans la ville. A cet égard, le parking de délestage est une solution.

Au problème de la pression automobile des

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- De minister heeft een achtpuntenplan voorgesteld om Brussel te ontlasten. Het gaat niet echt om vernieuwende maatregelen, maar het probleem is de toepassing ervan.*

Belangrijkste maatregel zijn de overstapparkings. Een van de oorzaken van de stadsvlucht is de geluidsoverlast, onder meer van het autoverkeer. Het is inderdaad niet aangenaam om in een drukke straat te wonen waar de lucht verstikkend is en er geen plaats voor voetgangers is.

Pendelaars die met de wagen komen, doen dit vaak omdat ze in een verkaveling wonen die slecht door het openbaar vervoer wordt bediend. De overstapparkings geven hen de mogelijkheid om hun verplaatsingen in de stad met het openbaar vervoer te doen.

Naast het pendelverkeer zijn er echter ook de verplaatsingen van de Brusselaars. Die zijn goed voor 66% van alle verplaatsingen met de wagen in Brussel. Welke maatregelen zult u nemen om het verplaatsingspatroon van de Brusselaars te wijzigen?

Zullen er parallel met de invoering van die overstapparkings maatregelen worden genomen om ervoor te zorgen dat het aantal wagens in Brussel vermindert, ongeacht of het om Brusselaars of pendelaars gaat? Ze hebben immers dezelfde negatieve gevolgen op de gezondheid en de aantrekkelijkheid van de stad.

navetteurs, il faut ajouter celui de la pression automobile des Bruxellois. En effet, 60% des déplacements automobiles sont le fait de Bruxellois. Prévoyez-vous des mesures d'accompagnement afin d'éviter de désengorger Bruxelles au grand bénéfice des automobilistes bruxellois qui prendraient ainsi la place des voitures des navetteurs ?

Existe-t-il, parallèlement à l'instauration de tels parkings, des mesures pour faire en sorte que la ville n'absorbe pas le même nombre de voitures ? Il importe peu de savoir si ces voitures sont bruxelloises ou périphériques. Elles ont les mêmes conséquences sur la santé et l'ambiance de la ville.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Le journaliste du Soir voulait rédiger un article sur la problématique générale de la mobilité à Bruxelles, identifier les différents problèmes et voir comment ils pourraient être résolus, pour accentuer la prise de conscience. L'intervention de M. Simonet montre encore une fois qu'il y a un problème chez certains Bruxellois, dont il se fait le relais. Bruxelles a beaucoup changé, et de nombreuses personnes sont venues vivre dans cette ville depuis que vous êtes né.

M. Jacques Simonet.- Si vous voulez le prendre sur ce ton, je ne sais pas qui de nous deux sortira gagnant de ce débat ! Je souhaiterais que vous répondiez aux questions précises que j'ai posées.

M. Pascal Smet, ministre.- Bruxelles a changé. Comme l'a bien souligné Mme Delforge, l'augmentation de la pression automobile à Bruxelles est principalement due aux Bruxellois et non aux navetteurs, même si ceux-ci y contribuent de manière importante. Le fait qu'il y ait de plus en plus de voitures en ville ne s'explique pas par le nombre de navetteurs, qui reste relativement stable. Ce sont les Bruxellois eux-mêmes qui utilisent de plus en plus leur voiture, ce que démontreront bientôt les nouveaux chiffres.

Le sens de l'interview était de donner un aperçu général de la question. Mes déclarations, je ne les ai pas inventées de toutes pièces ; elles figurent au PRD, qui a été approuvé par plusieurs gouvernements et qui résume les mesures à

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Le Soir wenste een artikel over de algemene problematiek van de Brusselse mobiliteit met de bestaande problemen en de mogelijke oplossingen. De woorden van de heer Simonet getuigen van een bepaalde mentaliteit van een aantal Brusselaars. Brussel is erg veranderd en er zijn al heel wat mensen in Brussel komen wonen.*

De heer Jacques Simonet *(in het Frans).- Ik raad u aan om niet op de man te spelen, maar om op mijn vragen te antwoorden.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Brussel is veranderd. Zoals mevrouw Delforge reeds benadrukte, is het toegenomen autoverkeer niet in de eerste plaats aan de pendelaars, maar vooral aan de Brusselaars te wijten. Dat blijkt uit de nieuwe cijfers.*

Mijn verklaringen aan Le Soir zijn bovendien gestoeld op het GewOP, dat door verschillende regeringen is goedgekeurd.

Wat de concrete vragen van de heer Simonet betreft: in 2008 zal 98% van de Brusselaars beschikken over een halte van het openbaar vervoer op minder dan 400 meter van hun woonplaats.

prendre.

M. Simonet a posé quelques questions très précises, auxquelles je vais répondre :

98% des Bruxellois bénéficieront d'un arrêt de transport en commun à moins de 400 mètres de leur domicile. Cette idée, souvent évoquée par le passé, deviendra une réalité en 2008.

La STIB réalisera cet objectif pour 2008 : le gouvernement régional a approuvé le plan tram-bus, des moyens sont prévus et des bus et rames de métro supplémentaires sont en cours de fabrication.

La régularité est certes une des autres conditions que nous devons assurer sur nos lignes. Or, seuls 9% des bus et 40% des trams roulent en site propre ou protégé. Ils sont donc la plupart du temps coincés dans les embouteillages.

C'est pourquoi j'insiste une fois de plus sur l'importance d'une politique Vicom ambitieuse, soit l'augmentation de la vitesse commerciale de nos trams et de nos bus. Je présenterai au gouvernement un plan Vicom détaillé, axe par axe, comprenant les mesures à prendre pour augmenter le nombre de lignes en site propre et étendre le recours aux sites propres pour 40% des bus et 60% des trams.

M. Simonet, il nous faut bien entendu tenir compte du fait que certains édiles communaux sont parfois tentés par des comportements électoralistes locaux et pourraient s'opposer, en dépit du bon sens, à des mesures en faveur de l'amélioration des transports en commun !

En matière d'aménagement Vicom réussi, je voudrais citer l'exemple de la chaussée de Mons, où l'on peut dénombrer aux heures de pointe quelques 6.000 utilisateurs de bus, soit autant que les automobilistes. Or, vous n'avez pas hésité, M. Simonet, à crier au scandale et à saboter le projet pour éviter l'aménagement d'un site propre pour les trams et les bus à cet endroit.

M. Jacques Simonet.- Je vous prie de retirer immédiatement ces propos !

M. Pascal Smet, ministre.- C'est la vérité qui blesse ...

De MIVB zal dit realiseren in 2008: de regering heeft het tram-busplan goedgekeurd en de nodige middelen uitgetrokken en de bussen en metrostellen zijn in de maak.

Een ander probleem is de stiptheid. Slechts 9% van de bussen en 40% van de trams rijdt in een eigen bedding. Ze geraken dus vaak vast in files.

Daarom dring ik aan op een ambitieus Vicom-programma. Ik zal de regering een gedetailleerd plan voorleggen met meer lijnen en meer eigen beddingen om zo de reissnelheid te verhogen.

Mijnheer Simonet, sommige gemeentebestuurders verzetten zich misschien tegen een beter openbaar vervoer uit electorale overwegingen!

Voor een geslaagd voorbeeld van het Vicom-programma verwijs ik naar de Bergensesteenweg. In de spits rijden daar ongeveer 6.000 passagiers per bus voorbij. Dat is ongeveer evenveel als automobilisten. U hebt echter het project voor een eigen tram- en busbedding op die plaats willen saboteren.

De heer Jacques Simonet *(in het Frans).- Trek die woorden onmiddellijk in!*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- De waarheid kwetst.*

M. Jacques Simonet.- Si je n'avais pas menacé la Région de prendre un arrêté de police, c'était la pétaudière ! Est-ce cela que vous cherchez : vivre en conflit permanent avec les municipalités ?

De heer Jacques Simonet *(in het Frans).- Als ik niet had gedreigd om een politiebesluit te nemen, zou het een zootje geworden zijn! Is het uw bedoeling om voortdurend oorlog te voeren met de gemeenten?*

M. Pascal Smet, ministre.- Je n'ai fait que dire la vérité !

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Ik heb enkel de waarheid gezegd!*

M. Denis Grimberghs.- Cela ne se passe pas ainsi avec toutes les municipalités.

De heer Denis Grimberghs *(in het Frans).- Niet met alle gemeenten zijn er problemen.*

M. Pascal Smet, ministre.- Avec M. Riguelle, avec M. Doyen, je collabore très bien !

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Ik kan goed samenwerken met burgemeesters Riguelle en Doyen.*

M. Jacques Simonet.- Il y a chaque fois des levées de bouclier à l'égard de vos projets. Si ce que vous dites était exact, M. Smet, j'aurais mis à exécution cet arrêté et vous n'aviez pas le pouvoir de vous y opposer ; vous le savez très bien.

De heer Jacques Simonet *(in het Frans).- Telkens wanneer u iets nieuws verzint, steekt er een storm van protest op. Als uw beweringen klopten, zou ik een politiebesluit hebben genomen waartegen u zich niet had kunnen verzetten.*

M. Pascal Smet, ministre.- Votre action était illégale !

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Dat was een onwettige maatregel!*

(Colloques)

(Samenspraak)

M. Jacques Simonet.- Elle n'était absolument pas illégale, puisqu'il s'agit bien d'une compétence de police.

De heer Jacques Simonet *(in het Frans).- Niet waar, het betrof een politiebevoegdheid.*

M. Pascal Smet, ministre.- C'est du détournement de pouvoir.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Dat is machtsmisbruik.*

M. Jacques Simonet.- Vous savez très bien que vos dernières "cornichonneries" en matière de sécurité routière ont été envoyées dans les limbes par la conférence des bourgmestres à l'unanimité. Vous pouvez jouer à ce petit jeu, mais si vous continuez ce genre de provocation permanente, ce n'est pas vous qui aurez le dernier mot.

De heer Jacques Simonet *(in het Frans).- U weet best dat de conferentie van burgemeesters uw stompzinnige maatregelen voor verkeersveiligheid unaniem heeft veroordeeld. Als u voortdurend blijft provoceren, dan zal u niet het laatste woord blijven hebben.*

M. Pascal Smet, ministre.- Ce n'est pas de la provocation, c'est la réalité.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Ik provoceer niet, ik zeg de waarheid.*

(Colloques)

(Samenspraak)

M. Jacques Simonet.- Le problème dans ce dossier-ci est le même que dans tous les dossiers gérés par M. Smet : on vit dans le régime d'effet d'annonce et il n'y a aucune concertation avec les

De heer Jacques Simonet *(in het Frans).- Het is altijd hetzelfde liedje: u schopt veel keet in de media en pleegt helemaal geen overleg met de andere gewesten. Telkens opnieuw handelt u op*

Régions voisines. Vous décidez d'avancer tout seul et vous créez la pétaudière. Cela a été le cas à la chaussée de Mons ainsi qu'à Auderghem chez M. Gosuin. Vous voulez toujours aller de l'avant tout seul.

M. Pascal Smet, ministre.- A Auderghem, M. Gosuin a suspendu un permis qu'il avait lui même délivré.

(Colloques)

M. le président.- Je propose que M. le ministre poursuive sa réponse.

M. Pascal Smet, ministre.- A propos d'Auderghem, on entend encore parler, dans les entreprises concernées par le chantier, de la réunion héroïque où M. Gosuin, en retard, a copieusement enguirlandé son propre échevin - fonctionnaire important au niveau régional -. Tout le monde se souvient du côté comique et théâtral de cette réunion.

M. Jacques Simonet.- Vous mettez en cause M. Lefebvre publiquement ? J'ai rarement entendu chose pareille. Ce n'est pas très élégant de votre part !

(Colloques)

M. Pascal Smet, ministre.- Je ne mets personne en cause. C'est vous qui citez le nom de cette personne.

(Colloques)

M. Denis Grimberghs.- M. le président , on peut constater que M. Simonet n'a pas l'habitude d'assister à notre commission. Généralement les débats sont calmes ici, il n'en a pas l'habitude.

(Colloques)

M. le président.- M. Simonet meuble nos ordres du jour d'une manière régulière.

Je propose que nous revenions à des débats plus sereins. M. le ministre a la parole et M. Simonet, seul interpellateur, aura ensuite, et lui seul, un droit

eigen houtje en lopen de dingen in het honderd, zoals in Anderlecht en Oudergem.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- In Oudergem heeft de heer Gosuin een vergunning ingetrokken die hij zelf had afgegeven.*

(Samenspraak)

De voorzitter.- Ik stel voor dat de minister de rest van zijn antwoord geeft.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Ik hoor nog altijd spreken over de theatrale werfvergadering in Oudergem waar burgemeester Gosuin op heroïsche wijze zijn schepen de huid heeft volgescholden.*

De heer Jacques Simonet *(in het Frans).- Valt u nu in het openbaar de heer Lefebvre aan? Dat is niet erg netjes!*

(Samenspraak)

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Neen. U bent het die zijn naam noemt.*

(Samenspraak)

De heer Denis Grimberghs *(in het Frans).- Het is duidelijk dat de heer Simonet onze commissievergadering gewoonlijk niet bijwoont. Meestal verlopen de debatten hier veel kalmer.*

(Samenspraak)

De voorzitter.- De heer Simonet voegt nochtans regelmatig punten toe aan de agenda van deze commissie.

Ik wil u aanmanen tot kalmte. Eerst krijgt de minister het woord, en vervolgens de heer Simonet,

de réplique puisque c'est ce que dit le règlement.

M. Pascal Smet, ministre.- C'était la meilleure mesure pour augmenter l'attractivité de nos transports en commun. Pour répondre à la question de M. Simonet, il s'agit d'une vraie action Vicom, soutenue par tout le monde ; le gouvernement et toutes les communes. Certaines choses seront sans doute un peu difficiles au début, car les gens doivent changer leurs habitudes. On enlèvera de l'espace aux automobilistes et on le rendra, dans ce cas, aux transports en commun ; cela ne sera pas toujours évident. Il faut du courage. Nous verrons dans les mois qui viennent qui aura ce courage et qui ne l'aura pas.

En réponse à votre première question précise : 98%, c'est tout-à-fait en ligne avec ce qui avait été décidé par le gouvernement. Lorsque l'on apporte une plus grande régularité, plus de mesures de Vicom, M. Simonet, cela signifie qu'il y aura plus de bus et de trams disponibles. Ces véhicules sont pour le moment coincés dans les embouteillages ; y remédier permettra d'augmenter les fréquences ! Les deux choses sont liées. La situation actuelle coûte beaucoup d'argent. Je vous avais déjà expliqué cela à deux reprises mais, apparemment, vous avez du mal à comprendre !

(Colloques)

J'en viens à votre deuxième question concernant les parkings de dissuasion. Là non plus, rien de neuf : le PRD est clair à ce sujet. Au cours des discussions sur le RER, on a déjà dit plusieurs fois qu'il fallait de tels parkings, en dehors de Bruxelles, mais aussi un certain nombre dans Bruxelles, et évidemment de préférence aux arrêts de métro ou aux noeuds de transports en commun.

Les navetteurs ne sont pas les seuls utilisateurs des parkings. Beaucoup de Bruxellois les utilisent également, pour poursuivre leur trajet en métro. Cela se passe dans d'autres villes également. Je ne défends pas une politique de promotion des navetteurs, mais Bruxelles a besoin d'eux. Une capitale doit disposer d'instances administratives et de sièges. Si tous les navetteurs qui vivent en dehors de Bruxelles venaient habiter à Bruxelles, le prix de location et de vente des appartements et des

want hij heeft nog recht op een repliek.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans)*.- *Dit was de beste manier om het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken. De regering en alle gemeenten steunen het Vicom-programma. Iedereen zal zich wat moeten aanpassen. De automobilisten zullen minder plaats krijgen en meer van het openbaar vervoer gebruik moeten maken. Daar is moed voor nodig en we zullen spoedig weten wie daarover beschikt.*

Het percentage van 98% stemt overeen met de beslissing van de regering. Meer Vicom-maatregelen en meer stiptheid zullen ervoor zorgen dat er meer bussen en trams beschikbaar zijn, zodat de frequenties verhoogd kunnen worden. Blijkbaar begrijpt u niet goed dat de huidige situatie geld kost.

(Samenspraak)

Ook wat de ontradingsparkings betreft, is er niets nieuws onder de zon: het GewOP is duidelijk daarover. Tijdens de discussies over het GEN is vaak aangedrongen op dergelijke parkings buiten Brussel, maar ook een aantal in Brussel en natuurlijk bij voorkeur aan de knooppunten van het openbaar vervoer.

Niet alleen de pendelaars gebruiken de parkings, ook veel Brusselaars nemen de wagen tot ze op de metro overstappen. Ik verdedig geen beleid dat op pendelaars is afgestemd, maar een hoofdstad heeft nood aan administraties en aan bedrijfszetels. Als alle pendelaars in Brussel willen wonen, dan worden de huur- en aankoopprijzen onbetaalbaar. Dat zou de Brusselaars uit hun huizen jagen.

De Brusselse economie heeft nood aan pendelaars. Ook ik was tien jaar geleden een pendelaar en ik ben in Brussel komen wonen. Steeds meer mensen doen dat. De toenemende stedelijke gezelligheid en minder autodruk moeten de mensen naar de stad lokken.

Door het GEN zullen misschien een aantal gezinnen de stad verlaten om te wonen in het groen. Dat geldt vooral voor wie daartoe de financiële mogelijkheden heeft. Daarom moeten we

maisons augmenterait considérablement. Il faut trouver un juste équilibre. En poursuivant votre politique, vous chasserez les Bruxellois de leurs maisons pour les remplacer par des navetteurs.

Si Bruxelles veut continuer à bénéficier d'un apport économique et jouer un rôle dans notre pays, il faut que des navetteurs viennent y travailler. Il y a dix ans de cela, j'étais moi-même navetteur et je suis venu vivre à Bruxelles, ce que, je l'espère, de plus en plus de gens feront. Comme le dit Mme Delforge, c'est l'augmentation de la convivialité et la diminution de la pression automobile qui attireront de nouveaux habitants dans cette ville.

Le RER peut poser problème dans la mesure où il pourrait inciter certains à quitter la ville. Le choix entre prendre un train pour habiter à vingt kilomètres de la ville - au vert, en pleine nature, en sécurité et à l'abri de la pollution, tout en arrivant à joindre le centre-ville en quinze ou vingt minutes - et habiter en ville où le même laps de temps est nécessaire pour arriver au centre-ville, sera vite fait, surtout par des familles qui ont les moyens de le faire. Il faut être extrêmement attentif aux effets du RER. La seule manière d'y répondre intelligemment est d'augmenter l'attractivité de la ville et de réduire la pression automobile.

Nous en avons bien entendu parlé au sein du gouvernement où aucune décision formelle n'a été prise, mais où il n'y a pas eu d'objections non plus.

On ne peut évidemment pas automatiquement faire payer l'addition par la Région. C'est la raison pour laquelle le cahier des charges pour la construction du parking avec le privé est actuellement en voie de finalisation. Si le privé peut être intéressé dans une formule PPAS (Plan particulier d'affectation du sol), c'est bien au niveau de la construction de parkings, puisque ça devrait être rentable. Tout est encore à décider et à monter. Nous le ferons dans les semaines qui viennent. Le dossier est en cours. Nous verrons les offres qui nous parviendront et ce que cela donnera.

Je pense que j'ai répondu à toutes les questions précises.

D'autres choses sont dites que vous n'avez pas mentionnées. L'étude pour le taxi collectif est prête.

de stad aantrekkelijker maken en de autodruk verminderen.

Niet alleen de pendelaars gebruiken de parkings, ook veel Brusselaars nemen de wagen tot ze op de metro overstappen. Ik verdedig geen beleid dat op pendelaars is afgestemd, maar een hoofdstad heeft nood aan administraties en aan bedrijfszetels. Als alle pendelaars in Brussel willen wonen, dan worden de huur- en aankoopprijzen onbetaalbaar. Dat zou de Brusselaars uit hun huizen jagen.

De Brusselse economie heeft nood aan pendelaars. Ook ik was tien jaar geleden een pendelaar en ik ben in Brussel komen wonen. Steeds meer mensen doen dat. De toenemende stedelijke gezelligheid en minder autodruk moeten de mensen naar de stad lokken.

Door het GEN zullen misschien een aantal gezinnen de stad verlaten om te wonen in het groen. Dat geldt vooral voor wie daartoe de financiële mogelijkheden heeft. Daarom moeten we de stad aantrekkelijker maken en de autodruk verminderen.

De regering heeft dit besproken en hoewel er geen formele beslissing is genomen, zijn er evenmin bezwaren geopperd.

Het is uiteraard niet mogelijk dat het gewest telkens de rekening betaalt. Daarom zal voor de bouw van de parking een beroep worden gedaan op de privé-sector. Die heeft doorgaans belangstelling voor parkings, omdat die rendabel zijn. We leggen momenteel de laatste hand aan het bestek. Nadien kunnen we de procedure in gang zetten.

U hebt niet alles vermeld. De studie betreffende de collectieve taxi's is afgerond. We werken ook aan het nachtelijk vervoersnet van de MIVB. Dat zal vermoedelijk in 2007-2008 in werking treden, wanneer de nieuwe metrostellen er zijn. Het fietsplan zit al in de uitvoeringsfase.

Voor het verkeerscentrum voeren we samen met het Vlaams Gewest een studie uit. Deze laatste betaalt twee derden van de studiekosten. Het systeem is er niet alleen voor de pendelaars. De informatie zal ook in Brussel zelf worden vermeld. Het is immers ook belangrijk voor de Brusselaars om te weten of

Nous développerons le réseau de nuit de la STIB. C'est prévu. Cela sera probablement en 2007-2008, puisque l'arrivée de nouvelles rames de métro est prévue à ce moment-là. Le plan vélo dont j'ai parlé est en phase d'exécution.

Pour le centre de gestion du trafic, il y a une étude conjointe avec la Région flamande. Cette dernière paye deux tiers de l'étude pour développer ce centre de gestion du trafic et Bruxelles en paye un tiers.

M. Simonet, ce n'est pas seulement pour les navetteurs. Ce sera affiché à 20km ou 30km, mais ce sera aussi affiché à Bruxelles. Il est aussi intéressant pour les Bruxellois de savoir s'il y a un problème dans un quartier. Le but de ce centre est d'augmenter la fluidité du trafic.

A propos de la réorganisation de l'AED, le consultant a presque terminé son projet.

Tout est en cours et notre date limite est 2009. Donnons-nous rendez-vous. Déja en 2008, 98% seront réalisés.

A propos des priorités des Bruxellois, tout ce que vous dites, c'est qu'il faut faire des démarches, pour que la STIB soit cofinancée par d'autres. Je suis d'accord. Vous savez mieux que moi, puisque vous étiez présent, lors de la discussion sur BHV, quel parti a plaidé pour utiliser l'argent pour Bruxelles, pour la mobilité.

M. Jacques Simonet.- Tous.

C'était mon parti, mais à nouveau vous avez refusé.

(Rumeurs)

M. le président.- Je propose que le ministre poursuive et que M. Simonet réplique ensuite.

M. Pascal Smet, ministre.- Je suis favorable au cofinancement de la STIB par l'Etat fédéral, mais j'encourage M. Simonet à en parler avec M. Reynders. Pour ma part, je vais en discuter avec M. Vande Lanotte. Que chaque membre fasse de

er een probleem is in een bepaalde wijk.

Tot slot is de studie over de herstructurering van het BUV bijna rond.

Onze streefdatum is 2009. In 2008 zou 98% van de projecten moeten zijn uitgevoerd.

Ik ben het met u eens dat we een co-financiering voor de MIVB moeten zoeken. U weet beter dan ik welke partij er tijdens de onderhandelingen over BHV voor gepleit heeft om het geld voor Brussel voor de mobiliteit aan te wenden.

De heer Jacques Simonet *(in het Frans).- Iedereen.*

Mijn partij heeft ervoor gepleit, maar u hebt opnieuw geweigerd.

(Rumoer)

De voorzitter.- Ik stel voor dat de minister voortgaat met zijn antwoord en dat de heer Simonet daarna het woord krijgt voor zijn repliek.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Ik zou het een goede zaak vinden als ook de federale overheid de MIVB zou willen financieren. Ik stel voor dat de heer Simonet daarover met de heer Reynders praat. Ik zal ervoor pleiten bij de heer*

même avec son représentant au gouvernement.

M. Simonet, il y a une chose que je sais très bien et cela vaut pour les concertations très régulières que nous menons avec les autres Régions. Il y a deux semaines, la STIB, De Lijn, mon homologue flamande et moi-même avons passé trois jours ensemble pour avancer dans tous les dossiers. Je sais que l'on sera plus crédible en prenant aussi des mesures internes à Bruxelles. Je ne fais pas partie de ceux qui rejettent toujours la responsabilité sur les autres. Nous devons prendre les nôtres là où c'est possible et c'est ce que nous allons faire. Cela demandera parfois du courage et je demande à tous d'en faire preuve.

M. le président.- La parole est à M. Jacques Simonet.

M. Jacques Simonet.- Je ne vais pas polémiquer inutilement. Je constate simplement que j'ai posé un certain nombre de questions précises, auxquelles le ministre n'a pas pu - ou pas souhaité - répondre.

M. Pascal Smet, ministre.- J'ai répondu ! A quelles questions n'aurais-je pas répondu ?

M. Jacques Simonet.-Je vous ai demandé si les 6.000 places constituant votre objectif étaient des places supplémentaires par rapport à la situation actuelle.

M. Pascal Smet, ministre.- Oui, supplémentaires.

M. Jacques Simonet.- Je vous ai demandé quels étaient les contacts qui avaient été noués avec les autorités locales qui sont concernées, pour réaliser cet objectif.

M. Pascal Smet, ministre.- Mais les pouvoirs locaux avaient pris part à la concertation dans le cadre du PRD, d'où ce projet est issu. Dès que l'on aura une vue sur le montage public-privé, on prendra contact avec les communes concernées, sur la base d'un dossier très concret.

M. Jacques Simonet.- Je prends donc acte du fait qu'à ce stade, hormis dans le cadre du PRD, il n'y a

Vande Lanotte.

Ik pleeg zeer regelmatig overleg met de andere gewesten. Twee weken geleden ben ik drie dagen rond de tafel gaan zitten met de MIVB, De Lijn en mijn Vlaamse collega-minister om vooruitgang te boeken. Het Brussels Gewest zal geloofwaardiger overkomen als het ook interne maatregelen neemt. Ik behoor niet tot het soort politici dat de verantwoordelijkheid altijd op anderen afschuift.

De voorzitter.- De heer Simonet heeft het woord.

De heer Jacques Simonet *(in het Frans).- De minister heeft niet op al mijn duidelijke vragen geantwoord.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Op welke vragen dan niet?*

De heer Jacques Simonet *(in het Frans).- Komen de 6.000 parkeerplaatsen die u vooropstelt bovenop het huidige aantal?*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Die komen er inderdaad bij.*

De heer Jacques Simonet *(in het Frans).- Welke contacten zijn er geweest met de gemeentelijke overheden om die doelstelling te bereiken?*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- De gemeentelijke overheden werden geraadpleegd in het kader van het GewOP, waaruit dit project is ontstaan. Zodra de regering zicht heeft op de publiek-private samenwerkingsconstructie, neemt ze contact op met de betrokken gemeenten. Ze zal dan beschikken over een concreet dossier.*

De heer Jacques Simonet *(in het Frans).- Behalve in het kader van het GewOP was er dus geen*

pas eu de contacts noués avec les autorités locales.

contact met de gemeenten.

M. Pascal Smet, ministre.- Vous êtes contre l'augmentation...

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- U bent tegen de verhoging van...*

M. Jacques Simonet.- Je ne vous ai pas dit que j'étais contre : je vous ai posé une question. Je vous ai demandé quels étaient les contacts noués avec les autorités locales. Il faudrait que, de temps à autre, vous ayez un peu de respect pour les communes bruxelloises.

De heer Jacques Simonet *(in het Frans).- Dat heb ik niet gezegd. Ik heb gevraagd of er contacten waren met de gemeenten. U zou af en toe een beetje respect mogen tonen voor de Brusselse gemeenten.*

M. Pascal Smet, ministre.- M. le président, je désire répondre à cela ! En effet, pour chaque mesure que je prends dans le domaine de la mobilité, j'invite toutes les communes à venir en prendre connaissance. Il y a une semaine encore, j'ai invité toutes les communes à assister à une information sur l'introduction du vélo à Bruxelles par une société privée -comme cela se fait à Lyon-. J'agis ainsi systématiquement. Ce que M. Simonet dit n'est pas la vérité. Je peux vous montrer les invitations.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Voor elke mobiliteitsbeslissing nodig ik de betrokken gemeenten uit. Zo was er vorige week nog een informatievergadering over de introductie van de fiets in Brussel, waarop alle gemeenten waren uitgenodigd.*

M. Jacques Simonet.- Je prends acte du fait que vous allez les inviter, mais que, à ce stade, par rapport à ce projet précis de 6.000 places supplémentaires, hormis les discussions qui ont eu lieu dans le cadre du PRD, il n'y a pas eu de contacts avec les autorités locales. Je prends également acte de ce que vous attendez d'avoir noué les partenariats entre public et privé. Vous attendez d'avoir pu nouer ces derniers contacts avant de présenter des dossiers dont le montage financier pourra par la suite être présenté aux autorités locales et, à ce stade, - nous n'avons pas encore d'idée exacte ni du coût global du projet de réalisation des 6.000 nouvelles places ni du calendrier de ces chantiers. Si je vous entends bien, et le coût et le calendrier sont tributaires des contacts avec le secteur privé.

De heer Jacques Simonet *(in het Frans).- Voor het project van de 6.000 bijkomende plaatsen zijn de gemeenten, behalve in het kader van het GewOP, niet geraadpleegd. U zult de gemeenten uitnodigen, maar wacht tot de publiek-private partnerships rond zijn. Dan pas krijgt het project een prijskaartje. Tot nog toe heeft niemand een idee van de kostprijs of van het tijdschema van de werken. Die worden in overleg met de privé-sector bepaald.*

M. Pascal Smet, ministre.- C'est logique, et c'est ce que j'ai dit au journaliste.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Dat heb ik ook tegen de journalist gezegd.*

M. Jacques Simonet.- C'était plus ambigu que cela et donnait l'impression que les chantiers étaient sur les rails.

De heer Jacques Simonet *(in het Frans).- U gaf eerder de indruk dat de werken al aan de gang waren.*

M. Pascal Smet, ministre.- Ce n'est pas ce que j'ai

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

expliqué.

M. Jacques Simonet.- Même en admettant que je vous aie mal lu, trois éléments importants doivent être mis sur la table aujourd'hui :

1. le coût global des travaux,

2. le calendrier précis des chantiers,

3. la concertation avec les autorités locales.

Vous déclarez que les autorités locales seront consultées après que les deux premiers points auront été réglés dans le cadre du partenariat public-privé. Il ne faut pas considérer que l'obtention du PRD permet d'aller de l'avant sans revenir vers les communes bruxelloises concernées par la création de ces parkings de dissuasion. Des engagements, qui n'ont pas été tenus, avaient été pris au niveau de votre ministère par rapport à des parkings de dissuasion aux abords de la station de métro Ceria. Dans la concrétisation de ce type d'investissements, il faut revenir vers l'autorité communale.

Dat heb ik niet gezegd.

De heer Jacques Simonet *(in het Frans).- In elk geval moeten drie belangrijke elementen besproken worden:*

1. de totale kostprijs van de werkzaamheden,

2. het precieze tijdschema van de bouwplaatsen,

3. het overleg met de plaatselijke overheden.

U wilt pas overleggen met de plaatselijke overheden, nadat de eerste twee punten via publiek-private samenwerking geregeld zijn. Het GewOP laat u niet toe ontradingsparkings aan te leggen zonder overleg te plegen met de Brusselse gemeenten. Uw ministerie heeft parkings beloofd in de buurt van het station COOVI en is die beloftes niet nagekomen. Voor de realisatie van dit soort van investeringen moet u zich wel tot de gemeenten richten.

Ordres du jour – Dépôt

M. le président.- Je suis saisi d'un ordre du jour motivé, signé par M. Simonet et Mme Lemesre, et libellé comme suit :

« Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale,

- Ayant entendu l'interpellation de M. Jacques Simonet concernant « les propositions du Ministre pour désengorger Bruxelles» et la réponse du Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics ;

  - Vu les problèmes de mobilité auxquels sont confrontés les usagers de la route en Région bruxelloise ;

  - Vu qu'il est impératif, pour les autorités

Moties – Indiening

De voorzitter.- Een gemotiveerde motie wordt ingediend door de heer Simonet en mevrouw Lemesre en luidt als volgt:

« Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement,

- Gehoord de interpellatie van de heer Jacques Simonet betreffende «de voorstellen van de Minister voor vlotter verkeer in Brussel» en het antwoord van de Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken ;

  - Gelet op de mobiliteitsproblemen waarmee de weggebruikers in het Brussels Gewest geconfronteerd worden ;

  - Aangezien de Brusselse overheden in de

bruxelloises, de veiller avant tout autre considération à la qualité de vie des Bruxelloises et des Bruxellois ;

- Vu les nouvelles déclarations à la presse du Ministre de la mobilité par lesquelles il promeut le recours à « l'acupuncture urbaine » pour désengorger Bruxelles ;

- Vu que les ambitions du Ministre se déclinent, du moins à l'occasion de cette dernière sortie médiatique, en 8 propositions ;

- Vu les manquements relevés en ce qui concerne la planification de la mise en œuvre de ces propositions ;

- Vu la nécessité de travailler de manière concertée entre les différents niveaux de pouvoir concernés par les questions de mobilité ;

- Vu les imprécisions à propos des conséquences budgétaires des pistes évoquées par le Ministre ;

- Vu le manque de volonté de trouver d'autres pistes de financement que le recours au budget régional qui est alimenté par les impôts des Bruxelloises et des Bruxellois ;

- Vu les éventuels effets pervers des propositions ministérielles, notamment en ce qui concerne l'attractivité de notre Région pour les ménages contributifs ;

- Vu qu'il n'est pas démontré que les propositions ministérielles ont fait l'objet de concertations avec les autres niveaux de pouvoir ;

- Vu qu'il n'est également pas démontré que ces propositions ont fait l'objet de concertations en interne au Gouvernement régional ;

- Vu, probablement par manque d'écoute, l'évidente méconnaissance des réalités de

eerste plaats de levenskwaliteit van de Brusselaars moeten betrachten ;

- Gelet op de nieuwe verklaringen in de pers van de minister bevoegd voor Mobiliteit waarin hij het gebruik van 'stedelijke acupunctuur' promoot om de Brusselse verkeersknoop te ontwarren ;

- Aangezien de Minister, althans ter gelegenheid van die recente verklaring in de media, acht ambitieuze voorstellen doet ;

- Gelet op de tekortkomingen die vastgesteld zijn bij de planning van de uitvoering van die voorstellen ;

- Aangezien de verschillende door de mobiliteitsvraagstukken betrokken gezagsniveaus moeten samenwerken ;

- Gelet op de onnauwkeurige budgettaire inschatting van de gevolgen van de door de Minister voorgestelde oplossingen ;

- Gelet op het gebrek aan bereidheid om andere financieringsbronnen dan de gewestbegroting, die met de belastingen van de Brusselaars gestijfd wordt, aan te boren ;

- Gelet op de eventuele averechtse gevolgen van de voorstellen van de minister, onder meer wat betreft de aantrekkelijkheid van ons Gewest voor de belastingbetalende gezinnen ;

- Aangezien niet aangetoond is dat met de andere gezagsniveaus overleg is gepleegd over de voorstellen van de minister ;

- Aangezien evenmin aangetoond is dat binnen de gewestregering overleg is gepleegd over die voorstellen ;

- Aangezien duidelijk blijkt dat de minister bevoegd voor Mobiliteit, waarschijnlijk door

terrain affichée par le Ministre de la mobilité ;

- Vu l'absence apparente de réaction énergique et salutaire des autres membres du Gouvernement en regard de cette situation préoccupante;

Demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale de respecter les principes suivants :

- placer les intérêts des Bruxelloises et des Bruxellois au-dessus de toutes autres considérations ;

- définir une vraie stratégie en ce qui concerne la mobilité à Bruxelles ;

- dans cette perspective, mieux coordonner les politiques de terrain en organisant, sous l'autorité du Ministre-Président, des concertations avec les représentants des pouvoirs locaux (communes, zones de police) et les parlementaires bruxellois afin de définir quelles sont les pistes qui pourraient raisonnablement être retenues pour améliorer la mobilité des Bruxelloises et des Bruxellois ;

- sonder la population bruxelloise à propos de leurs attentes premières en matière de mobilité ;

- évaluer précisément les conséquences budgétaires des propositions qui seraient déposées en conclusion de ces concertations ;

- présenter régulièrement au Parlement bruxellois l'état d'avancement des projets en matière de mobilité. ».

Mahfoudh Romdhani.- Vu la longueur et la démagogie de ce texte, la majorité déposera un ordre du jour pur et simple.

M. le président.- C'est votre droit, M. Romdhani.

Nous voterons sur ces ordres du jour lors de la

onvoldoende luisterbereidheid, geen rekening houdt met de feitelijke situatie ;

- Gelet op het uitblijven van een energieke en efficiënte reactie van de andere leden van de regering op deze verontrustende situatie ;

Verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering om de volgende principes in acht te nemen :

- de belangen van de Brusselaars boven alle andere overwegingen te plaatsen ;

- een echte mobiliteitsstrategie voor Brussel vast te stellen ;

- daartoe, het beleid te velde beter te coördineren door, onder het gezag van de minister-president, overleg te organiseren met de vertegenwoordigers van de lokale overheden (gemeenten, politiezones) en de Brusselse parlementsleden om te bepalen welke oplossingen redelijkerwijze in aanmerking komen om de mobiliteit van de Brusselaars te verbeteren ;

- bij de Brusselse bevolking te peilen naar de grootste mobiliteitsverzuchtingen ;

- een nauwkeurige raming te maken van de budgettaire gevolgen van de voorstellen die na dat overleg zouden worden ingediend ;

- bij het Brussels Parlement regelmatig verslag uit te brengen over de vordering van de mobiliteitsprojecten. ».

De heer Mahfoudh Romdhani *(in het Frans).- De meerderheid zal een eenvoudige motie indienen.*

De voorzitter.- Dat is uw recht.

Wij zullen stemmen over deze motie in de

prochaine séance plénière.

INTERPELLATION DE MME MARION LEMESRE

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

concernant "l'aménagement des boulevards du centre ".

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

Mme Marion Lemesre.- Depuis longtemps et souvent évoqué, le réaménagement des boulevards du centre semble se concrétiser. Inscrit dans le cadre de l'accord de coopération Beliris entre l'Etat fédéral et la Région, le SFP en a transmis l'avant-projet pour avis au Collège de la Ville de Bruxelles en septembre dernier. Selon l'échevin de l'Urbanisme, plusieurs réunions techniques au sein de la ville ont déjà eu lieu. Les services régionaux sont-ils associés à ces réunions techniques ?

Selon les schémas diffusés dans la presse du 22 novembre dernier, le gabarit des boulevards qui comportent actuellement quatre bandes de circulation seraient réduits à une bande dans chaque sens, laquelle serait bordée d'une piste cyclable ; les emplacements de parking seraient supprimés sur toute la longueur du boulevard et remplacés par des aires de livraison.

La STIB est-elle associée à ces réunions techniques ? A-t-elle participé à l'élaboration de ce plan ? Je rappelle que le groupe MR appuie toute initiative visant à améliorer les transports en commun bruxellois.

En effet, début septembre, à l'occasion de l'inauguration du site à contre-sens pour le bus entre la gare Centrale et la place de Brouckère, le

volgende plenaire vergadering.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW MARION LEMESRE

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

betreffende "de aanleg van de lanen in het centrum ".

De voorzitter.- Mevrouw Lemesre heeft het woord.

Mevrouw Marion Lemesre *(in het Frans).- Er wordt blijkbaar concreet werk gemaakt van de heraanleg van de lanen in het centrum. De werkzaamheden worden gefinancierd door het samenwerkingsakkoord Beliris en de Federale Participatiemaatschappij (FPM) heeft in september een voorontwerp voor advies aan Brussel-Stad bezorgd. Volgens de schepen van Stedenbouw hebben er al meerdere technische vergaderingen plaatsgevonden. Was het Brussels Gewest daarin vertegenwoordigd?*

Volgens de informatie die op 22 november in de pers verscheen, zouden de vier bestaande rijstroken verminderd worden tot een in elke richting met een fietspad erlangs. De parkeerplaatsen langs de lanen zouden worden afgeschaft en vervangen door laad- en loszones.

Wordt de MIVB bij de plannen betrokken?

Toen begin september de busstrook in tegengestelde richting tussen het Centraal Station en het de Brouckèreplein werd ingewijd, zei de directeur-generaal van de MIVB dat er nog een gelijkaardig initiatief zou komen.

U had aangekondigd dat het eindstation van de bus aan de Beurs verplaatst zou worden naar de

directeur général de la STIB évoquait un nouveau projet de bande de bus à contresens.

Ce projet avait également fait l'objet d'une déclaration du ministre bruxellois de la Mobilité annonçant le déplacement du terminus des bus de la Bourse vers le boulevard Anspach, ce qui permettrait à la Bourse et aux terrasses qui l'entourent de "respirer".

Le ministre peut-il m'expliquer la compatibilité d'un tel projet avec celui lancé dans la presse par le Collège de la Ville de Bruxelles qui consisterait à réduire à une bande de circulation la voirie comprise entre de Brouckère et le boulevard du Midi ? Qu'en sera-t-il de la sécurité sur les pistes cyclables ?

Si la rénovation et l'embellissement d'une des plus grandes artères commerçantes de Bruxelles sont indispensables, comme celui des trois places historiques - de Brouckère, la Bourse et Fontainas - , le fait de rendre ces joyaux du patrimoine aux piétons et à la convivialité coule de source. Outre la voirie, sont concernés également les trottoirs, les plantations, le mobilier urbain. Il s'agit d'un vaste et coûteux chantier qui doit faire l'objet du plus grand soin, tant du choix des matériaux, que de celui de l'esthétique des lignes, de la qualité de l'ambiance à recréer sur nos boulevards et sur ces trois places.

Les chantiers définitifs ne seraient pas programmés avant la fin 2007, voire 2008. Or, il apparaît que le Collège de la Ville de Bruxelles a décidé de ne pas attendre, au déni des concertations techniques, des enquêtes publiques et des études d'impact au plan économique. Au cabinet de l'échevin ECOLO de l'Espace public et de la Mobilité, on confirme que les marquages au sol pourraient débuter en 2006. Je citerai M. Mahfoudh Romdhani en disant que toute initiative prise à la hâte est de la poudre aux yeux. N'est-ce pas le cas pour la gestion de la Ville ?

Selon l'échevin ECOLO, ces travaux s'imposent par la nécessité d'améliorer l'équilibre entre les modes de déplacement afin que la circulation motorisée ne se fasse pas au détriment de la sécurité des piétons et des cyclistes. Mais depuis quand le marquage au sol assure-t-il une sécurité aux cyclistes ?

Bien au contraire, cela lui donne une sécurité

Anspachlaan, zodat de terrassen in de omgeving minder last zouden hebben van de uitlaatgassen.

Is dat verenigbaar met het plan om het aantal rijstroken op de centrale lanen tussen de Brouckère en de Zuidlaan te reduceren tot één in elke richting? Zullen de fietspaden wel veilig zijn?

Het is belangrijk dat een van de grootste winkelstraten van Brussel en de drie historische pleinen (de Brouckère, het Beursplein en het Fontainasplein) een opknapbeurt krijgen, zodat voetgangers zich er weer thuis voelen en de stad gezelliger wordt. Het gaat dus niet enkel over het wegdek, maar ook over de voetpaden, de plantsoenen en het stadsmeubilair. Dit is een grote en dure onderneming waaraan de grootste zorg moet worden besteed.

De werkzaamheden zouden pas in 2007 of zelfs 2008 van start gaan. Brussel-Stad wil echter niet zo lang wachten, zelfs al blijkt uit technische vergaderingen, openbaar onderzoek en economische studies dat dat geen goed idee is. Volgens de ECOLO-schepen, die bevoegd is voor openbare ruimten en mobiliteit, zouden er in 2006 al wegmarkeringen kunnen worden aangebracht. De heer Romdhani zei reeds dat overhaaste initiatieven nooit goed zijn. Geldt dat niet evenzeer voor Brussel-Stad?

Volgens deze schepen zijn de werkzaamheden noodzakelijk om ervoor te zorgen dat de veiligheid van voetgangers en fietsers niet in het gedrang komt door het gemotoriseerd verkeer. Sinds wanneer wordt de veiligheid van fietsers verzekerd door wegmarkering?

Integendeel, dit geeft een vals gevoel van veiligheid. We zouden beter zorgen voor een zichtbare aanwezigheid in het verkeer, bijvoorbeeld via een verhoogd fietspad.

Ik zal het plan van de algemene diensten en de utopieën van het College van de Stad Brussel hier niet bespreken. De commissie Infrastructuur kan de federale overheidsdienst misschien uitnodigen om een voorontwerp voor te stellen. Er kan hier geen sprake zijn van een voldongen feit.

In de hoorzittingen krijgen de verantwoordelijken

illusoire, voire dangereuse. Il vaut mieux parfois privilégier une présence visible et respectée de ceux-ci au sein de la circulation. Il serait préférable de songer à une bande de circulation différenciée de la voie carrossable, voire surélevée, identifiée, pour une circulation plus lente et cycliste.

Nous n'allons pas ici et aujourd'hui redessiner ce plan réalisé par les services généraux, ni reprendre une par une les utopies lancées régulièrement par le Collège de la Ville de Bruxelles. Je vous propose par contre d'inviter dans notre commission Infrastructure le service public fédéral afin de nous présenter cet avant-projet. Il est totalement inadmissible que celui-ci se retrouve dans la presse tel un fait accompli, alors qu'il n'a donné lieu à aucune concertation.

Au cours de cette séance d'auditions, je vous propose d'entendre des responsables de la STIB, ainsi que des représentants de l'UEB (Union des entreprises de Bruxelles) et de la Chambre de Commerce. Ces associations ont réagi officiellement en envoyant à la vice-première Laurette Onkelinx un courrier "insistant préalablement à toute décision définitive d'envisager d'autres schémas d'aménagement des boulevards qui respecteraient l'esprit du projet" - l'esprit peut être bon en termes d'embellissement, d'aménagement, de revalorisation de l'espace public - "mais qui répondraient plus clairement à l'objectif de fluidité nécessaire à la bonne desserte des activités économiques".

La Chambre de Commerce et l'UEB tiennent à souligner aussi plus généralement le contexte économique difficile que connaissent actuellement les activités commerciales à Bruxelles et la concurrence serrée que se livrent les pôles commerciaux de la Région avec les grands centres situés en périphérie.

On voit déjà l'effet de la fermeture du bois de la Cambre. Il n'est pas rare de discuter avec des Ucclois qui prennent l'habitude d'aller faire leurs courses à Waterloo. On se prive de Bruxellois qui représentaient une clientèle importante, y compris sur les grandes artères commerçantes d'Ixelles. Il s'agit d'une clientèle qui avait les moyens de venir dépenser son argent dans le centre-ville et les communes centrales, surtout sur ces grands

van de MIVB, de vertegenwoordigers van het VOB (Verbond van Ondernemingen te Brussel) en de Kamer van Koophandel het woord. Deze verenigingen hebben vice-premier Onkelinx gevraagd om voor de definitieve beslissing eerst andere oplossingen te overwegen, die de geest van het project respecteren, maar beter beantwoorden aan het doel van een vlotter verkeer.

Ze wijzen ook op de moeilijkheden van de Brusselse handel en de zware concurrentie van de grote winkelcentra in de rand.

Door de sluiting van het Terkamerenbos hebben veel Ukkelaars er een gewoonte van gemaakt hun boodschappen in Waterloo te doen. Zo verliest Brussel een groot aantal klanten voor de handelszaken in het centrum.

Gezien de hoge werkloosheid in Brussel zou dit dossier door de voltallige regering moeten worden besproken. Het verwondert mij dat de minister van Economie, die van Brussel een stad wil maken waar het aangenaam winkelen is, de belangen van de handelaars, die ongerust zijn over deze beslissing waarvan de economische gevolgen niet zijn onderzocht, niet beter verdedigt.

Een van de doelstellingen van Brussel-Stad bestaat eruit het autoverkeer van de centrale lanen te verplaatsen naar de kleine westring. Het is echter totaal onzinnig dit nieuw verkeersplan in te voeren, voordat de heraanleg van die kleine westring voltooid is. Daardoor zullen er immers heel wat verkeersopstoppingen ontstaan die ook gevolgen zullen hebben op de hele kleine ring, met name tijdens de werkzaamheden.

Het Gewest moet zijn stem laten horen, aangezien een vlotte doorstroming het hele Gewest aanbelangt, vooral op economisch vlak. Het verkeer op de centrale lanen is niet alleen doorgaand verkeer. Heel wat Brusselaars werken in het stadscentrum of komen er naartoe voor hun vrijetijdsactiviteiten. Als er te veel verkeersproblemen zijn, zullen de bioscoopzalen bijvoorbeeld op een gegeven ogenblik de concurrentie met bioscopen buiten het Gewest niet meer kunnen aangaan.

Het is dus noodzakelijk om het verkeer vlot te

boulevards commerçants de Bruxelles.

La situation préoccupante de l'emploi bruxellois impose qu'un tel dossier soit évoqué également au niveau du gouvernement dans son ensemble. Je m'étonne que le ministre de l'Economie, qui réfléchit sur le plaisir d'acheter à Bruxelles, ne relaie pas mieux les inquiétudes des commerçants face à une décision aussi importante prise sans étude économique.

En effet, un des objectifs du Collège de la Ville est de soulager les boulevards du centre du trafic automobile de transit - telle est la déclaration d'intentions - pour le reporter sur la petite ceinture Ouest, qui serait dûment réaménagée. Vouloir mettre ce nouveau plan de circulation en place avant même l'achèvement complet du réaménagement de la petite ceinture Ouest relève de la déraison. On va créer des embouteillages successifs qui vont se répercuter sur toute la petite ceinture, notamment lorsque celle-ci sera encore en chantier. La Région a son mot à dire car la fluidité de ce trafic concerne l'ensemble de la Région. Ce n'est pas un propos localiste mais il concerne l'ensemble de la Région, notamment sur un plan économique. Les emplois sont aussi occupés par des Bruxellois en provenance de l'ensemble des communes de Bruxelles.

Si l'on observe la circulation sur les boulevards du centre, on constate qu'il ne s'agit pas forcément du transit qui traverse la ville de part en part, mais d'une circulation de Bruxellois qui veulent accéder au centre-ville, au Pentagone, au coeur de la ville où se déroulent des activités de loisir. Je pense aussi aux cinémas qui, à un moment donné, connaîtront des problèmes de concurrence vis-à-vis des cinémas situés en dehors de la Région.

Il est donc tout à fait indispensable de veiller à garantir la fluidité de ce trafic, mais également une capacité de parking en surface de courte durée à proximité des commerces, ainsi que l'accès aux parkings publics. En empêchant l'accès à ces parkings, on crée des embouteillages successifs qui vont se répercuter largement au-delà des boulevards.

Bref, une étude sérieuse réalisée par un bureau d'experts indépendants devrait pouvoir évaluer ce

houden, om voldoende bovengrondse parkeerplaatsen van korte duur ter beschikking te stellen in de nabijheid van de handelszaken en om de toegang tot openbare parkeergarages te vergemakkelijken.

De regering zou een onafhankelijk expertisebureau kunnen vragen de economische gevolgen van dit project in te schatten. Dit overhaast plan zou er wel eens toe kunnen leiden dat de winkels in het stadscentrum worden ingeruild voor winkels in de rand. Dat zou een ramp zijn voor de economie.

Ik pleit daarom voor een ruimer overleg tussen de federale overheid, die het project bekostigt, de handelaars, de MIVB en uzelf.

genre de projet au plan de l'impact économique. Sans m'opposer à la recherche d'alternatives à la voiture, essentiellement par l'amélioration des transports en commun, il faut s'inquiéter de ce que ce genre de plan pris dans la hâte représente un danger de délaissement des commerces du centre-ville au profit de ceux en périphérie. C'est un risque pour l'économie. Or, sans bonne économie, il n'y a ni habitants, ni retour d'habitants.

Je demande dans ce dossier la plus grande prudence et les plus larges concertations avec le fédéral - qui finance le projet -, les acteurs économiques, la STIB et vous-même en tant que ministre régional de la Mobilité, étant donné l'impact régional d'un tel projet.

Discussion

M. le président.- Je ferais remarquer à Mme Lemesre que les boulevards dont elle parle sont des voiries communales et qu'ils exigent un permis d'urbanisme. Si débat il doit y avoir, il concerne également la commission de l'Aménagement du Territoire puisqu'un permis d'urbanisme sera nécessaire avant de pouvoir changer le profil de ces voiries qui, tout en étant communales, ne concernent effectivement pas uniquement les quartiers en question. Personne ne nie l'importance de ces voiries et leur rôle structurant dans la Région.

La parole est à Mme Delforge.

Mme Céline Delforge.- Cette interpellation m'étonne. Par sa qualification "d'utopies du Collège de la Ville de Bruxelles", Mme Lemesre vise clairement les écologistes. Pourtant, sans ces utopies, le centre-ville ne serait actuellement pas revitalisé comme il l'est. Il n'aurait pas connu ce retour d'habitants et tous ces nouveaux commerces. Il suffit de descendre dans la rue pour constater un renouveau commercial impressionnant.

(Rumeurs)

On constate en permanence l'apparition de nouveaux commerces de qualité dans le bas de la

Bespreking

De voorzitter *(in het Frans).- Ik wijs mevrouw Lemesre erop dat die lanen tot het gemeentelijk wegennet behoren en dat een stedenbouwkundige vergunning vereist is om ze te wijzigen. De commissie voor Ruimtelijke Ordening zou ook bij dit debat moeten worden betrokken. Deze gemeentewegen spelen immers een structurerende rol in het gewest.*

Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- Als mevrouw Lemesre het heeft over "de utopieën van het College van Brussel-Stad" haalt ze duidelijk uit naar ECOLO. Zonder deze "utopieën" zou het stadsbeeld er nu totaal anders uitzien. Er zijn nu nieuwe bewoners en handelszaken. Er is een belangrijke heropleving van de handel.*

(Rumoer)

Er zijn nieuwe handelszaken van standing in de benedenstad. Die hebben een ander aanbod dan in de rand. Tegelijk is de impact van de auto gedaald.

ville, qui ne vendent pas les mêmes produits qu'en périphérie. On ne peut que se réjouir de cette situation qui s'est accompagnée, entre autres, d'une diminution de l'emprise automobile sur l'espace public.

Par ailleurs, la Ville de Bruxelles possède un plan de déplacements. Je ne sais pas si Mme Lemesre sait de quoi il s'agit. Un plan de déplacements vise à envisager de façon globale la mobilité dans un périmètre donné, en l'occurrence le Pentagone. Le réaménagement des boulevards n'a pas été décidé en faisant fi de toute autre considération.

En effet, il faut diminuer la pression automobile. Commençons par le centre. Le meilleur moyen de limiter le nombre de déplacements automobiles est d'éviter que les gens viennent dans le centre en voiture. Il faut les encourager à emprunter les transports en commun ou le vélo. Le périmètre concerné n'est pas inaccessible autrement qu'en voiture. Toute une série de parkings publics sont en situation de sous-occupation. Il y a moyen de se garer.

Enfin, tout ceci recoupe le débat qu'a suscité l'interpellation de M. Simonet. Concernant le retour de l'habitant en ville, je ne sais pas si Mme Lemesre a déjà levé la tête sur les grands boulevards. Il y a foison d'appartements et de gens qui y vivent. Pour que ces gens restent, nous avons intérêt à ce que cette autoroute urbaine n'en soit plus une.

J'ai aussi la malchance d'habiter le long d'une voirie-autoroute urbaine avec deux bandes de circulation dans chaque sens. Il ne s'agit pas d'un détail en termes de qualité de vie. C'est même catastrophique.

Quand vous parlez de préserver l'accessibilité aux commerces, ne nous leurrons pas. Les centres commerciaux de périphérie sont, en voiture, déjà beaucoup plus accessibles que le centre-ville. Si les gens continuent à venir dans le centre-ville, c'est parce qu'il offre autre chose : la convivialité, des magasins plus spécialisés, moins de grandes chaînes, des magasins de qualité que l'on ne trouve pas dans les centres commerciaux en dehors de la ville. Le fait de favoriser l'accessibilité autrement qu'en voiture ne va pas réellement handicaper les

Bovendien beschikt Brussel-Stad over een verplaatsingsplan. Dat behandelt de mobiliteit in de Vijfhoek vanuit een overkoepelende visie. De heraanleg van de lanen past wel degelijk in een bredere visie.

De druk van het autoverkeer moet dalen, om te beginnen in het centrum. Het openbaar vervoer en de fiets zijn de ideale middelen om zich naar het centrum te begeven. Bovendien is er in de openbare parkings nog steeds voldoende parkeergelegenheid.

Wat de terugkeer naar de stad betreft, is het duidelijk dat op de grote lanen weer mensen wonen. Om die daar te houden, mogen die lanen geen 'autowegen' blijven. Wonen langs een dergelijke laan is trouwens catastrofaal voor de kwaliteit van het leven. Daarvan kan ik persoonlijk getuigen.

Het argument dat de handelszaken met de auto bereikbaar moeten zijn, is uit de lucht gegrepen. In de rand zijn de winkels veel gemakkelijker met de auto te bereiken dan in de binnenstad. Dat mensen naar het stadscentrum blijven komen, komt omdat het er gezellig winkelen is en het aanbod verschillend is. Uit een studie over de benedenstad blijkt trouwens dat de meeste kooplustigen zich niet met de wagen naar het stadscentrum begeven.

Er zijn ook handelaars die dit plan steunen.

De stad Brussel streeft vooral naar minder verkeer. Er is geen mirakeloplossing. Hoe vlotter het verkeer, hoe meer auto's. De doorgang van het verkeer moet dus in zekere zin belemmerd worden.

De minister wil overstapparkings in de buurt van de metrostations. Zijn er ook maatregelen om te voorkomen dat de Brusselaars hun wagen meer zullen gebruiken, wanneer het verkeer vlotter verloopt?

Het gaat hier om een gemeentelijke weg en de maatregel beantwoordt aan de doelstellingen van de meerderheid in het gewest. Waarom zouden we dan samen met de commissie Ruimtelijke Ordening nog hoorzittingen moeten houden? Waarom heeft mevrouw Lemesre niet voorgesteld om de schepenen te horen?

commerces. Rappelons qu'il y a quelques années, une étude s'est penchée sur la manière dont les clients se rendent dans les commerces. En ce qui concerne le bas de la ville, la clientèle venant en voiture était loin d'être majoritaire.

Enfin, à propos des récriminations des classes moyennes quant à ce plan, je tiens à signaler qu'il y a des commerçants qui y sont tout à fait favorables. Donc, on peut voir qu'il n'y a pas une voix unique qui voudrait que tous les commerçants soient opposés à ce projet.

Je crois que nous sommes en train d'importer un débat local, non pas que l'axe Nord - Sud soit d'importance locale. La mesure que prend la Ville de Bruxelles est de diminuer la circulation et la fluidité du trafic. Il n'y a pas de recette miracle. Plus la fluidité du trafic augmente, plus il y a de voitures, c'est un fait avéré. Donc le seul moyen de diminuer le flot de voitures est de ne pas faciliter leur passage.

On vient d'en parler, M. le ministre veut installer des parkings de délestage aux entrées de métro. Je lui ai demandé s'il y aurait des mesures d'accompagnement pour diminuer le flux de voitures automobiles, afin d'éviter que les Bruxellois utilisent plus leur voiture suite à une augmentation de la fluidité. Nous sommes en plein dans ce débat.

Il s'agit d'une voirie communale et la mesure qui est envisagée répond totalement aux objectifs que la majorité de la Région semble avoir en matière de mobilité. Cela semble même complémentaire. Je ne vois vraiment pas pourquoi, en commission, avec l'Aménagement du territoire, on devrait tout à coup procéder à une série d'auditions demandées par Mme Lemesre, auditions d'à peu près tout le monde sauf des principaux décideurs de la Ville. Je m'étonne que vous n'ayez pas proposé d'entendre les échevins que vous avez incriminés.

M. le ministre, à partir du moment où on avance dans la diminution du nombre de voitures qu'on souhaite voir accéder au centre-ville, compte-t-on revenir en arrière au niveau de la STIB ? Après l'arrêt d'une série de lignes de bus dans le haut de la ville, à hauteur de la porte de Namur et de Ducale, ne pourrait-on pas leur permettre de revenir jusque

Mijnheer de minister, u wilt minder wagens in het stadscentrum. Moeten we dan niet een aantal buslijnen doortrekken tot in het centrum?

dans le bas de la ville, ce qui participerait à une meilleure accessibilité du bas de la ville ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Beliris se compose de deux comités représentés par quatre ministres fédéraux et quatre ministres régionaux. Les compétences se répartissent entre ces deux comités.

Pour ce qui est du réaménagement des boulevards centraux et à leur impact sur la Région, dont j'assume la compétence sur le plan régional, ils ont fait l'objet d'une concertation entre mon cabinet et le bourgmestre et l'échevin de l'Urbanisme de la Ville de Bruxelles.

Quant aux autres chantiers prévus (place Rogier et, ultérieurement, place de la Constitution sur l'axe Lemonnier et la gare du Midi), il est certain qu'il faut prévoir un aménagement des axes selon une même logique.

Des études concernant la mobilité et l'impact des aménagements ont été menées dans le cadre de Beliris. Ainsi, le groupe Planning, concepteur des derniers plans de Beliris, préconisait une coupure du trafic entre la gare du Midi et la gare du Nord, une solution qui n'a toutefois pas été retenue.

Les projets Beliris font par ailleurs l'objet de réunions techniques auxquelles participent la Région et la STIB. Lorsque la Région et la Ville s'accordent sur un projet, celui-ci est ensuite acté par le fédéral.

Le fait que des fonctionnaires fédéraux, lesquels sont plus nombreux que les fonctionnaires régionaux, sont mandatés pour approuver des projets relatifs au réaménagement de la Ville m'irrite. C'est à la Ville et à la Région que doit revenir le dernier mot.

Un des projets de la Ville n'a toutefois pas encore fait l'objet de concertations. Il s'agit d'aménagements concernant la STIB qui en sont seulement à leur phase d'essai, et pour lesquels il n'était pas nécessaire d'engager la procédure requise.

Quant au déplacement du terminus de bus de la

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans)*.- *Voor de Beliris-projecten zijn twee comités opgericht waarin vier federale en vier gewestministers zitten.*

Voor de heraanleg van de lanen in het stadscentrum en de gevolgen daarvan voor het gewest is er overleg gepleegd tussen mijn kabinet en Brussel-Stad. Het Rogierplein en het Grondwetplein zullen in dezelfde stijl worden heraanlegd.

In het kader van Beliris zijn de gevolgen van het project onderzocht, onder meer op de mobiliteit. De groep Planning pleitte voor een onderbreking van het verkeer tussen het Zuid- en het Noordstation, maar die oplossing werd niet weerhouden.

Voor de Beliris-projecten worden technische vergaderingen georganiseerd waaraan het gewest en de MIVB deelnemen. Het ergert mij evenwel dat de federale ambtenaren ertoe gemachtigd zijn om projecten met betrekking tot het stadscentrum goed te keuren. Het gewest en Brussel-Stad zouden het laatste woord moeten hebben.

Het enige project van Brussel-Stad waarover nog geen overleg is gepleegd, zijn een aantal aanpassingen met betrekking tot de MIVB die momenteel worden getest.

De MIVB heeft zich nog niet uitgesproken over een eventuele verplaatsing van de buseindhaltes van de Beurs naar de Anspachlaan. Dat wil echter niet zeggen dat het idee naar de prullenmand is verwezen.

Fietspaden zijn niet echt nodig in de kleine straten.

Op de grote verkeersassen zijn fietspaden noodzakelijk om de auto's en fietsen van elkaar te scheiden.

Op de grote lanen in het centrum moet het fietspad duidelijk afgescheiden zijn van de weg, wegmarkeringen volstaan niet. Dat zal ook de

Bourse vers le boulevard, si la STIB ne s'est pas encore prononcée sur ce sujet - elle le fera pour 2006 -, l'idée n'est pas abandonnée pour autant.

Je signale que ce projet avait fait l'objet de concertations préalables avec la Ville de Bruxelles.

Concernant les pistes cyclables, celles-ci ne s'avèrent pas nécessaires dans les petites rues.

Sur les axes de pénétration, voiries, grands boulevards, avenues ou grandes rues, des pistes cyclables doivent être prévues pour créer une séparation entre les voitures et les cyclistes.

Sur les boulevards du centre, il serait préférable d'aménager des pistes cyclables non pas peintes sur le sol, mais séparées des voitures. Lorsque l'on dispose de l'espace suffisant, il est préférable d'aménager des pistes cyclables séparées des voitures, comme c'est le cas à Amsterdam ou dans d'autres villes, ainsi qu'en Flandre. Cela ne représente pas un danger puisque la vitesse moyenne des voitures sera réduite.

Les commerçants sont souvent opposés aux projets de réaménagement dans un premier temps, et les adoptent ensuite, puisqu'ils ont uniquement leur porte-monnaie en vue. Dans les villes qui ont pris des mesures, on constate que les commerces fonctionnent mieux quand il y a moins de voitures. Au goulet Louise, 35% de la clientèle se déplace en transports en commun et à pied.

Je suis personnellement convaincu que ces mesures augmenteront l'attractivité et attireront davantage de clientèle, puisque les clients préfèrent se promener et avoir l'espace pour ce faire, surtout dans le centre de la ville. J'ai rencontré il y a deux mois environ l'association des commerçants des alentours de la Grand-Place, qui représentent 120 commerces. Ils m'ont demandé que le centre-ville de Bruxelles devienne entièrement piétonnier, ce qui va plus loin que les plans actuels de zones confort.

Les commerçants du Vismet, au départ opposés au dimanche sans voitures, y sont à présent favorables, puisqu'ils ont constaté que cela augmentait énormément leur chiffre d'affaires.

snelheid van de auto's afremmen.

Handelaars zijn meestal eerst gekant tegen de heraanleg van de openbare weg, omdat ze bang zijn om inkomsten te verliezen. Nochtans is gebleken dat minder autoverkeer tot meer inkomsten leidt.

Ik ben ervan overtuigd dat de heraanleg voor extra klanten zal zorgen, want de zaken gaan beter wanneer de omgeving aangenamer is voor voetgangers. Twee weken geleden heb ik een vereniging van handelaars uit de buurt van de Grote Markt ontmoet, en ze pleitten er zelfs voor om het centrum volledig verkeersvrij te maken.

De handelaars van het Sint-Katelijneplein (Vismet) waren in het begin tegen de autoloze zondag gekant en zijn nu voorstander van het initiatief, omdat ze hebben gemerkt dat ze dan veel klanten over de vloer krijgen.

Ik ga ermee akkoord dat er voor een heraanleg steeds met alle betrokkenen moet worden overlegd.

Wat het Beliris-project betreft, worden nog enkele elementen bestudeerd. Binnen enkele weken zal er een gemeenschappelijk voorstel van het gewest en Brussel-Stad worden besproken. Het is alleszins de bedoeling de stad meer leefbaar te maken.

Là où je vous comprends et vous rejoins, c'est dans l'idée que tout réaménagement nécessite un véritable dialogue avec toutes les personnes concernées.

Au sujet du projet Beliris, certains éléments sont encore à l'étude. Une proposition commune Région-Ville sortira dans quelques semaines et pourra alors être présentée et discutée. Les grandes options sont déjà connues. Elles vont dans le sens d'une amélioration de la ville et pas contre ses habitants.

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

Mme Marion Lemesre.- Je partage un certain nombre de vos propos par rapport à la revalorisation de l'espace public que sont les boulevards du centre. Toutefois, par rapport à l'option de bloquer la circulation pour empêcher les voitures d'entrer, je pense qu'assurer la fluidité du trafic permet un trafic qui se passe à petite allure, qui est régulé, mais n'empêche pas l'accès au centre-ville.

Nous n'en sommes pas encore au point de pouvoir nous priver de l'accessibilité du centre-ville en voiture, parce qu'il n'existe pas encore suffisamment d'alternatives. Il faut se méfier de la rupture que l'on créerait sur le plan économique. Il faut donc peut-être y arriver progressivement. Je n'ai pas de tabous, je ne veux pas dire non à tout. Il faut arriver doucement à une mutation des mentalités pour qu'il n'y ait pas de réaction contraire trop rapide - comme, notamment, de ne plus venir dans le centre - et que les gens prennent des habitudes de circulation - notamment d'aller dans d'autres commerces ailleurs ou les shopping centers de la deuxième couronne, comme le Westland ou à Waterloo.

Il faut donc y aller doucement pour ne pas créer des réactions qui déboucheraient sur des catastrophes économiques et sur une mutation du commerce dans le centre-ville, où ne subsisterait plus alors qu'un commerce de proximité à destination des habitants parce que les grandes enseignes n'auraient plus leur clientèle potentielle dans le centre.

De voorzitter.- Mevrouw Lemesre heeft het woord.

Mevrouw Marion Lemesre *(in het Frans)*.- *Ik ga akkoord met een aantal van uw voorstellen inzake de herwaardering van de lanen in het centrum. Toch blijft het belangrijk dat auto's, zelfs al is het traag, naar het centrum kunnen doorstromen.*

Er zijn nog onvoldoende alternatieven voor de auto om het stadscentrum te kunnen bereiken. Het afbouwen van het autoverkeer moet geleidelijk gebeuren, zodat er geen breuk ontstaat op economisch vlak. Er is een mentaliteitswijziging nodig. Er moet bovendien vermeden worden dat klanten niet meer naar het centrum komen, maar in de Brusselse rand gaan winkelen.

Geleidelijkheid is de boodschap. Anders komt er een economische catastrofe en blijven er in het centrum alleen nog buurtwinkels over.

Dit stadsplan is duidelijk in de media terecht gekomen zonder dat er vooraf voldoende is overlegd, onder meer met de MIVB. Zo had de Beurs een eindhalte moeten blijven. Er is dus te weinig met het Gewest overlegd.

Als uit de technische vergaderingen een project komt dat strookt met de belangen van het gewest en de stad, van de bevolking en van de economie, dan heeft de commissie voor Infrastructuur eventueel samen met de commissie voor Ruimtelijke Ordening recht op inzage in dit plan.

De fietspaden moeten inderdaad naast het voetpad komen, gescheiden van de weg, verhoogd en

Prudence, coordination, concertation. Ce plan de la Ville est sorti dans la presse de façon unilatérale, de nouveau, alors qu'apparemment il n'avait pas fait l'objet de coordination suffisante, notamment avec la STIB. En effet, c'est une erreur d'avoir abandonné le terminus de bus de la Bourse. On le remarque. Il y a donc un déficit de concertation avec la Région.

Si les réunions techniques débouchent sur un projet plus conforme, en accord avec les intérêts de la Région et de la Ville, de tous les habitants de la ville et des intérêts économiques de notre Région, nous sommes en droit au sein de cette commission de l'Infrastructure, éventuellement jointe à celle de l'Aménagement, d'avoir un aperçu de ce nouveau plan.

Je partage votre analyse sur les pistes cyclables : il vaut mieux une piste cyclable proche du trottoir et distincte de la voie carrossable, surélevée, conçue dans un autre pavement... Il est important de garder au moins une troisième bande, qui permettre de tourner, d'accéder aux parkings privés et publics situés sur les boulevards.

Nous n'avons pas évoqué le problème des livraisons en double file, qui sont interdites mais constituent parfois la seule solution pratique pour livrer rapidement un commerce. Elles peuvent occasionner des encombrements de centaines de voitures.

Tout cela doit être pris en considération dans ce projet, pour le rendre plus équilibré.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Les grandes enseignes ne sont pas présentes sur les boulevards centraux.

Mme Marion Lemesre.- Elles pourraient y revenir.

M. Pascal Smet, ministre.- C'est ce que j'aimerais aussi. L'un des grands problèmes des boulevards centraux est la dégradation ou la disparition du commerce. Les grandes enseignes ne doivent pas se concentrer sur la rue Neuve exclusivement, mais revenir sur les boulevards centraux.

duidelijk zichtbaar. Een derde baanvak is nodig om te draaien of een parking binnen te rijden.

Dubbel parkeren is verboden, maar vaak noodzakelijk om snel te kunnen leveren. Dit stremt wel het verkeer.

Met al deze aspecten moet rekening worden gehouden.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Er zijn geen grote handelszaken op de centrale lanen.*

Mevrouw Marion Lemesre *(in het Frans).- Ze kunnen er terugkomen.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Ik hoop het. De grote handelszaken mogen zich niet beperken tot de Nieuwstraat.*

Veel automobilisten gebruiken de centrale lanen als doorgangswegen, anderen zoeken er een parkeerplaats, terwijl er in de openbare parkings

De nombreux automobilistes utilisent les boulevards centraux pour le transit, mais de nombreux autres sont à la recherche d'un parking en voirie, même s'il y a beaucoup de places libres dans les parkings publics du centre. La politique de stationnement dans le centre de Bruxelles doit être beaucoup plus efficace, ce qui signifie qu'il faut instaurer un stationnement de courte durée en voirie, pour les commerces, et que le reste des véhicules doit être orienté vers les parkings publics.

Je n'ai aucune objection concernant la troisième demande. Dès qu'un accord interviendra entre la Ville et la Région, et que nous serons en possession des conclusions sur le réaménagement futur des boulevards centraux, nous pourrons en discuter au sein de cette commission.

M. le président.- Nous pourrions tenir une commission réunie avec la commission Aménagement du Territoire. Ce débat mérite effectivement d'être abordé.

Ordres du jour - Dépôt

M. le président.- Je suis saisi d'un ordre du jour motivé, signé par M. Simonet et Mme Lemesre, et libellé comme suit :

« Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale,

- Ayant entendu l'interpellation de Mme Marion Lemesre concernant «l'aménagement des boulevards du centre» et la réponse du Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics ;

- Considérant l'avant-projet de réaménagement des boulevards du centre réalisé par le service public fédéral dans le cadre de l'accord Beliris ;

- Considérant la volonté exprimée par le Collège de la Ville de Bruxelles de procéder par marquage du sol à la mise en place d'un

veel plaatsen vrij zijn. Het parkeerbeleid moet dus efficiënter: korte parkeertijden op de weg en lange parkeertijden in de openbare parkings.

Zodra er een akkoord is met de stad over de heraanleg van de centrale lanen, zullen we dat bespreken in deze commissie.

De voorzitter.- We kunnen daarvoor een gemeenschappelijke vergadering beleggen met de commissie voor Ruimtelijke Ordening.

Moties - Indiening

De voorzitter.- Een gemotiveerde motie werd ingediend door de heer Simonet en mevrouw Lemesre en luidt als volgt:

« Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement,

- Gehoord de interpellatie van mevrouw Marion Lemesre betreffende «de aanleg van de lanen in het centrum» en het antwoord van de Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken ;

- Gelet op het voorontwerp voor de heraanleg van de lanen in het stadscentrum dat de federale overheidsdienst in het kader van het Belirisakkoord heeft opgesteld ;

- Gelet op de wens van het College van de Stad Brussel om via grondmarkeringen een nieuw verkeersplan in te voeren, waarbij het aantal

nouveau plan de circulation réduisant celle-ci à une bande par sens ;

- Considérant la nécessité :

  - de préserver voire développer l'activité économique dans le centre-ville ;

  - de garantir la fluidité du trafic sur les boulevards du centre et la petite ceinture ;

  - de permettre l'accessibilité aux commerces et aux parkings ;

- Considérant l'impact d'un tel projet d'aménagement central sur l'image de la capitale en termes d'emploi et de mobilité régionale ;

- organisera l'audition du service public fédéral en Commission de l'Infrastructure sur ledit projet ainsi que l'audition des représentants des associations de commerçants et de la Chambre de commerce ;

- demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale de se saisir de ce dossier dans le cadre de l'Accord de coopération fédéral-Région afin que la Région bruxelloise soit partie prenante aux réunions techniques d'examen dudit projet ;

- demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale la réalisation d'une étude d'impact économique dudit projet. ».

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

M. Denis Grimberghs.- Il me semble qu'au niveau de l'ordre des travaux nous venons de prendre acte, avec la bonne humeur qui caractérise cette assemblée sous votre présidence, du fait que nous sommes prêts à faire une partie des exercices suggérés dans la motion qui est déposée. J'invite donc ses auteurs à réfléchir sur l'opportunité d'aller

rijstroken verminderd wordt tot één strook per rijrichting ;

- Gelet op de noodzaak om :

  - de economische activiteit in het centrum van de stad te behouden en zelfs verder uit te bouwen ;

  - te zorgen voor een vlotte doorstroming van het verkeer op de lanen in het centrum en de kleine ring ;

  - te zorgen voor een vlotte bereikbaarheid van de winkels en de parkeerruimten ;

- Gelet op de gevolgen voor het imago van de hoofdstad van zo'n heraanlegplan, in het bijzonder wat de werkgelegenheid en de mobiliteit in het Gewest betreft ;

- zal in de commissie voor de infrastructuur een hoorzitting over dat onderwerp houden met de federale overheidsdienst alsook een hoorzitting met de afgevaardigden van de handelaarsverenigingen en de Kamer van Koophandel ;

- vraagt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering om dat dossier in het kader van de samenwerkingsovereenkomst tussen de federale Staat en het Gewest naar zich toe te trekken, opdat het Brussels Gewest deelneemt aan de vergaderingen waarop de technische aspecten van dat heraanlegplan bestudeerd worden ;

- vraagt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering om een studie uit te voeren over de economische gevolgen van dat heraanlegplan».

De voorzitter.- De heer Grimberghs heeft het woord.

De heer Denis Grimberghs *(in het Frans).- Ik vraag de indieners van de motie deze oefening niet te ver door te drijven, aangezien we bereid zijn minstens de helft van de voorstellen in de motie uit te voeren.*

trop fort dans l'exercice, ce qui pourrait aboutir à ce qu'on dise non à leur motion, alors qu'on est prêts à faire au moins la moitié du trajet ensemble. On verra bien si, ayant fait la moitié du trajet ensemble, il y aura lieu, par la suite, d'avoir des motions plus explicites sur des demandes à faire au gouvernement.

Mme Marion Lemesre.- Oui. Je pense qu'acter les réponses et l'interpellation par un ordre du jour motivé de la sorte est utile, parce qu'il y a eu un débat et qu'il y a eu des prises de position. Il est utile qu'il y ait une trace de la volonté régionale d'intervenir dans ce dossier, qui, contrairement à ce qui a été dit par une commissaire ici, n'est pas localiste, mais a une dimension régionale.

Mevrouw Marion Lemesre *(in het Frans).- Het is nuttig dat er een spoor terug te vinden is van de wil van het Gewest om in dit dossier op te treden, dat geen lokaal, maar een gewestelijk dossier is.*

Mme Céline Delforge.- Quand je dis localiste, c'est parce que j'entends que vous avez probablement eu ce débat au conseil communal de la Ville.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- Met lokaal bedoel ik dat er een debat binnen de gemeenteraad heeft plaatsgehad.*

Mme Marion Lemesre.- Non, justement. Ce débat y a aussi eu lieu. C'est d'ailleurs un autre collègue qui y a posé la question. Je n'ai pas encore voulu rebondir au conseil communal, parce que j'estime que c'est l'impact régional qui doit être pris en compte sur le plan économique.

C'est pour cela que je demande une étude d'impact économique au gouvernement, et donc l'inscription de ce plan dans un plan général de mobilité de la Région bruxelloise. Donc, à ce titre, je maintiendrai ma motion, tout en remerciant les commissaires qui me suivent dans la demande d'auditions.

Mevrouw Marion Lemesre *(in het Frans).- Uiteraard, maar er moet ook rekening worden gehouden met de gevolgen voor de gewestelijke economie. Daarom vraag ik de regering om de economische gevolgen van het project te onderzoeken en het project op te nemen in een algemeen mobiliteitsplan. Ik trek mijn motie dus niet in. Ik dank de commissieleden echter voor hun steun wat de hoorzittingen betreft.*

M. le président.- Mme Lemesre fait ce qu'elle veut de sa motion. Je répète à Mme Delforge que, même si le débat a eu lieu au conseil communal de Bruxelles-Ville, je trouve qu'il est parfaitement légitime, vu l'impact du projet, que nous en débattions ici également.

De voorzitter *(in het Frans).- Mevrouw Delforge, ook al heeft dit debat in de gemeenteraad van Brussel-Stad plaatsgevonden, ik vind het toch volkomen gerechtvaardigd dat het ook hier wordt besproken, gezien de gevolgen ervan voor het gewest.*

Mme Céline Delforge.- J'entends bien, mais cela pourrait se reproduire pour beaucoup de projets

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- Dat kan een precedent scheppen voor heel wat andere projecten.*

M. le président.- Nous jugerons au cas pas cas, Mme Delforge. Le ministre s'est exprimé ici dans ce sens et d'autres commissaires aussi. C'est qu'on

De voorzitter *(in het Frans).- We zullen daar geval per geval over oordelen. Zowel de minister als de meeste commissieleden vonden dit project*

considérait que le projet était suffisamment important et son mode de financement suffisamment lié à la Région pour qu'il soit débattu dans toutes ses dimensions au sein de notre assemblée. J'ai cru qu'il y avait un avis majoritaire dans ce sens.

belangrijk genoeg voor het gewest om het in het parlement te bespreken.

INTERPELLATION DE M. WILLY DECOURTY

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

concernant "la proposition révisée de règlement du Conseil européen relatif aux services publics de transports de voyageurs par chemin de fer et par route".

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

M. Willy Decourty.- Le 20 juillet dernier, la Commission des Communautés européennes a proposé au Conseil ainsi qu'au Parlement européen un règlement relatif aux services publics de transports de voyageurs par chemin de fer et par route.

Ce texte vise deux objectifs. Premièrement, il tend à contractualiser les relations entre l'autorité compétente et l'opérateur grâce à un contrat de service public qui doit définir clairement les missions de services publics confiées, établir les paramètres sur lesquels les compensations financières seront calculées, les modalités de répartition des coûts, etc.

(M. Mahfoudh Romdhani, vice-président, prend place au fauteuil présidentiel)

Cette contractualisation est déjà d'application en Région bruxelloise sous la forme d'un contrat de gestion avec la STIB. Cette partie du règlement n'inquiète donc pas fondamentalement la Région quant à son autonomie.

INTERPELLATIE VAN DE HEER WILLY DECOURTY

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

betreffende " het bijgewerkte voorstel van reglement van de Raad van Europa betreffende het openbaar vervoer van reizigers per spoor, langs de weg ".

De voorzitter.- De heer Decourty heeft het woord.

De heer Willy Decourty *(in het Frans).- Op 20 juli heeft de Europese Commissie aan de Raad van Europa en aan het Europees Parlement een voorstel van verordening betreffende het openbaar vervoer van reizigers per spoor en langs de weg voorgelegd.*

Er zijn twee doelstellingen. Ten eerste is het de bedoeling dat de bevoegde overheid en de maatschappij van openbaar vervoer een contract afsluiten om duidelijke afspraken te maken.

(De heer Mahfoudh Romdhani, ondervoorzitter, treedt als voorzitter op)

Bij ons is dat reeds het geval, want het Brussels Gewest heeft een beheerscontract afgesloten met de MIVB.

De tweede doelstelling bestaat erin dat wanneer de overheid een beroep doet op een derde om het openbaar vervoer te organiseren, er een offerteaanvraag moet worden uitgeschreven.

Er bestaat echter een uitzondering wanneer de

Son deuxième objectif est quant à lui beaucoup plus préoccupant et concerne l'attribution des contrats de services publics. On lit en effet que "toute autorité compétente qui recourt à un tiers doit attribuer les contrats de services publics par voie d'appel d'offres".

Heureusement, il existe une exception dans le cas où l'autorité compétente fait appel à un opérateur interne que l'on peut définir comme suit : "une entité juridiquement distincte sur laquelle l'autorité compétente exerce un contrôle complet et analogue à celui qu'elle exerce sur ses propres services. Aux fins de déterminer l'existence d'un tel contrôle, des éléments tels que le niveau de présence au sein des organes d'administration, de direction ou de surveillance, les spécifications y relatives dans les statuts, la propriété, l'influence et le contrôle effectif sur les décisions stratégiques et sur les décisions individuelles doivent être considérés, à condition que l'opérateur interne et toute entité sur laquelle celui-ci détient une influence, même minime, exercent l'intégralité de leurs activités de transport public de voyageurs à l'intérieur du territoire de l'autorité compétente et ne participent pas à des mises en concurrence organisées en dehors du territoire de l'autorité compétente".

Si cette définition semble pour l'instant - je souligne pour l'instant - convenir à la STIB, il reste à savoir si, en cas d'adoption du règlement tel quel, la Commission européenne va effectivement considérer notre société de transports comme un opérateur interne, dès lors comme non susceptible d'être mis en concurrence.

Il faut absolument que Ie gouvernement sache, avant que le règlement rentre en vigueur, comment la STIB sera considérée car - pour rappel - un règlement européen une fois voté ne demande pas de transcription nationale et est donc directement d'application.

De plus, même si la STIB bénéficie dans un premier temps du statut d'opérateur interne, rien n'est moins sûr qu'elle le conserve. En effet, l'évolution de la jurisprudence européenne en la matière, ainsi qu'une probable modification des statuts de la STIB, due au fait que son budget est entré dans le périmètre de consolidation régionale, nous fait craindre que notre société ne puisse jouir

overheid een beroep doet op een maatschappij waarover ze controle uitoefent, alsof het een van haar eigen diensten betrof.

Dat lijkt het geval te zijn voor de MIVB, maar het is nog maar de vraag of de Europese Commissie van hetzelfde oordeel zal zijn.

Voor de verordening in werking treedt, moet de regering weten hoe de MIVB daarin zal worden beschouwd. Aangezien een Europese verordening niet in nationale wetgeving moet worden omgezet, is ze meteen van toepassing.

Ook al heeft de MIVB in een eerste fase het statuut van interne exploitant, het behoud van dat statuut is onzeker. De Europese wetgeving evolueert en het statuut van de MIVB zal binnenkort gewijzigd moeten worden, omdat haar begroting voortaan binnen de consolidatieperimeter valt.

De overheid kan haar greep op de MIVB versterken door een amendement op de Europese verordening in te dienen. Ze kan vragen om rekening te houden met het advies van het Europees Parlement dat voorstelt om geïntegreerde netwerken buiten de mededinging te houden.

Zal de minister die visie verdedigen op de interministeriële conferentie waarin het Belgische standpunt wordt bepaald?

Ik hoop tevens dat België het standpunt zal verdedigen dat de organisatie van het openbaar vervoer een nationale materie is, in overeenstemming met het subsidiariteitsprincipe. Daarvoor kan verwezen worden naar de artikelen 5, 16 en 295 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap.

très longtemps de ce statut.

Une mesure qui permettrait de consolider l'emprise publique sur la STIB serait de proposer un amendement au règlement européen, afin d'intégrer l'avis du Parlement européen, qui suggérait que les réseaux intégrés échappent à cette mise en concurrence.

Comptez vous défendre lors de la conférence interministérielle qui arrêtera la position de la Belgique au Conseil européen ce qui fût la position du Parlement européen en 2002, à savoir que les réseaux intégrés échappent à la logique de la concurrence ? J'espère également qu'au prochain Conseil européen, la Belgique défendra l'idée que le choix et l'organisation des modes de gestion des transports relèvent de la souveraineté nationale, et ce conformément au principe de subsidiarité. Il s'agit de l'article 5 du traité des communautés européennes, spécialement en ce qui concerne les services d'intérêt économique général (art.16), ainsi qu'au regard du principe de neutralité du droit communautaire à l'égard du régime de propriété des Etats membres (art. 295).

Discussion

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

M. Denis Grimberghs.- J'appuie la démarche de mon collègue. Nous avons déjà eu moults débats dans cette assemblée sur la question du statut public de la STIB et des directives annoncées en la matière au niveau européen. Nous avons toujours éprouvé une grande difficulté à obtenir des excellences en charge de ce dossier une position claire sur la question de savoir quelle était la position que le gouvernement belge allait essayer de faire entendre dans ce dossier.

Je n'aime pas qu'on laisse entendre d'une manière ou d'une autre que l'Europe nous impose ceci ou cela. Nous participons aux décisions que l'Europe prend. Je suis très intéressé de connaître la position que la Belgique défendra dans ce dossier, compte tenu de la position prise par le gouvernement

Bespreking

De voorzitter.- De heer Grimberghs heeft het woord.

De heer Denis Grimberghs *(in het Frans)*.- *Ik ga met mijn collega akkoord. In deze vergadering zijn het openbaar statuut van de MIVB en de Europese richtlijnen ter zake reeds vaak aan bod geweest. De Belgische regering heeft daarover nooit een duidelijk standpunt ingenomen.*

Europa beslist niet zomaar wat België moet doen. België neemt immers deel aan de Europese besluitvorming. Het Brussels parlement en de regering hebben duidelijk het standpunt ingenomen dat de MIVB als geïntegreerd netwerk het openbaar statuut dient te behouden. Ik ben benieuwd welk standpunt de federale regering zal verdedigen.

Uw voorganger wenste de MIVB voor te bereiden

bruxellois et le parlement bruxellois à plusieurs reprises, plaidant pour le maintien d'un statut public du réseau intégré de transport qu'est la STIB.

Nous avons connu quelques difficultés avec votre prédécesseur pour le convaincre d'éviter que la STIB ne se prépare à un règlement que nous étions tous convenus de ne pas trouver parfaitement souhaitable.

L'ambiguïté est double : d'une part, nous contribuons peu à éviter une chose que nous trouvons nuisible, et d'autre part nous nous y préparons localement.

Je soutiens la démarche de M. Decourty. J'espère qu'elle sera bien comprise et entendue par notre ministre du gouvernement bruxellois, et qu'il pourra effectivement obtenir gain de cause à un niveau plus élevé, ou en tout cas en concertation avec ses collègues.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Cette question me réjouit, car elle me permet de faire état de toutes les démarches entamées et relatives à ce projet. Le ministre fédéral de la Mobilité, lequel défend la position belge, et mon homologue régional flamand et moi-même, appartenons au même groupe politique sp.a.

Quant à vos préoccupations relatives au statut de la STIB, je les partage entièrement.

Les réunions menées avec les opérateurs de transport en commun et les cabinets des ministres respectifs, y compris bruxellois, ont été dynamiques.

Nous avons joué un rôle important dans la défense de nos droits belges et régionaux sur le plan européen.

Il est bien exact que la Commission du 20 juillet a présenté une nouvelle proposition de règlement relatif au transport public de voyageurs par rail et par route.

Voilà plus de 5 ans que la Commission européenne avance de telles propositions. Cette dernière

op de te verwachten Europese verordening die niemand in dit parlement wenste. Het is een dubbelzinnige houding om enerzijds niet te proberen een ongewenste regeling tegen te houden en anderzijds zich op lokaal vlak daarop voor te bereiden.

Ik steun het initiatief van de heer Decourty. Ik hoop dat de minister daarmee in overleg op een hoger niveau zaken gedaan krijgt.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- De federale minister van Mobiliteit, mijn Vlaamse tegenhanger en ikzelf behoren allemaal tot de sp.a.*

Ik deel uw bezorgdheid over het statuut van de MIVB.

De vergaderingen met de openbaarvervoersmaatschappijen en met de verschillende kabinetten, waren geanimeerd. We hebben een belangrijke rol gespeeld bij het verdedigen van de gewestelijke en Belgische rechten op Europees niveau.

Op 20 juli heeft de Europese Commissie inderdaad een nieuwe verordening voorgesteld over het openbaar vervoer.

Dat doet ze al ruim vijf jaar. Dit laatste voorstel verschilt van de vorige doordat voor het eerst een expliciet doel vermeld wordt: "bepalen wat de overheden mogen doen om ervoor te zorgen dat de dienstverlening van het openbaar vervoer beter, zekerder en goedkoper is dan ze zou zijn op een volledig vrije markt".

Het marktmechanisme wordt dus opzijgeschoven

proposition diffère fondamentalement des précédentes, car, pour la première fois, l'objectif est formulé explicitement :

« Le présent règlement a pour objet de définir comment, dans le respect des règles du droit communautaire, les autorités compétentes peuvent intervenir dans le domaine des transports publics de voyageurs pour assurer la fourniture de services d'intérêt général qui soient notamment plus nombreux, plus sûrs, d'une meilleure qualité et d'un prix inférieur à ceux que le simple jeu du marché aurait permis de fournir. »

Le libre-échange pur et dur est donc laissé de côté au profit de quelque chose d'autre. Si l'on combine tous les articles de la proposition, cet « autre chose » peut être décrit comme suit : attribution directe (l'attribution de gré à gré) des droits exclusifs par une autorité à un exploitant interne avec l'obligation de conclure un contrat de service public, et une compensation pour les obligations de service public calculée sur la base des règles générales et allant de pair avec une grande transparence des rapports financiers.

Je suis d'accord avec vous sur le fait que, pour de tels enjeux, il faille tout d'abord privilégier le principe de subsidiarité, que vous évoquez. L'Europe n'a pas à se mêler de l'organisation des transports en commun dans les villes européennes. Son rôle revient plutôt à normaliser les transports sur un plan international, mais pas à s'immiscer dans l'organisation des transports en commun par les villes, un message que nous avons adressé clairement aux commissaires européens.

Toutefois, nous devons faire preuve de prudence quant à un rejet automatique de la nouvelle proposition.

D'une part, elle confirme pour la première fois le caractère particulier des transports publics, dont la qualité de service est parfois meilleure en l'absence du libre-échange. D'autre part, elle autorise à présent l'attribution directe. On peut attribuer directement le marché à un opérateur interne sans passer par la concurrence.

On observe donc une rupture fondamentale dans l'approche de la nouvelle Commission. Ajoutons

voor een ander principe, dat neerkomt op de rechtstreekse toewijzing door de overheid van exclusieve rechten aan een interne exploitant, die verplicht moet zorgen voor een bepaalde openbare dienstverlening en daarvoor vergoed wordt.

Hierbij moet het principe van de subsidiariteit gelden. Europa moet zich niet bemoeien met de organisatie van het openbaar vervoer in de Europese steden en dat hebben we ook duidelijk aan de Europese commissarissen gezegd.

We mogen het Europese voorstel van verordening niet onmiddellijk afwijzen.

Het voorstel erkent namelijk dat het openbaar vervoer niet per se baat heeft bij vrije mededinging. Daarbij maakt het mogelijk om de organisatie ervan rechtstreeks toe te wijzen aan een interne exploitant, zonder dat er een offerteaanvraag moet worden uitgeschreven. Dat is een breuk met het verleden. De nieuwe commissaris voor Transport is een Fransman en Frankrijk heeft zich verzet tegen de pogingen van de vorige Commissie om het openbaar vervoer te liberaliseren.

Het nieuwe voorstel moet ook anders worden bekeken dan vijf jaar geleden. Er zijn zaken aanhangig gemaakt bij het Europees Hof van Justitie voor gelijkaardige kwesties. De Europese rechtspraak is gebaseerd op principes als het vrij verkeer van diensten en eerlijke mededinging, en kan tot meer beperkingen voor het openbaar vervoer leiden dan de huidige verordening. We zijn dus beter af met het voorstel van de Commissie.

(De heer Willem Draps, voorzitter, treedt opnieuw als voorzitter op.)

Er zijn echter nog een aantal problemen. Ten eerste is er het territorialiteitsprincipe. Als de organisatie van het openbaar vervoer wordt toegewezen aan een interne exploitant, moet die zijn activiteiten beperken tot het grondgebied van de overheid die hem de opdracht heeft toegekend. De MIVB zou dan niet in Vlaanderen mogen rijden en De Lijn niet in Brussel.

Ten tweede geldt de rechtstreekse toewijzing enkel voor een stad of een agglomeratie, niet voor een gewest of over lange afstanden. De interpretatie

que la nationalité française du nouveau Commissaire européen joue un rôle dans cette proposition. Initialement, les Français s'opposaient aux côtés des Belges aux propositions de libéralisation formulées par la Commission précédente.

Par ailleurs, n'oublions pas que ce nouveau règlement doit être évalué autrement qu'il y a cinq ans. Des procès ont été intentés devant la Cour de justice pour des affaires similaires. La Cour a élaboré une jurisprudence propre inspirée des principes généraux du Traité (libre circulation des services, concurrence loyale, absence de discrimination). A terme, cette évolution de la Cour de justice pourrait imposer davantage de restrictions que le règlement actuel.

Il est donc préférable d'avoir maintenant une proposition de la Commission plutôt que de laisser faire la Cour de justice qui appuie avec fermeté la voie de la libéralisation. On en arriverait à une libéralisation où l'autorité publique et la démocratie ne pourraient se prononcer. Mieux vaut avoir un texte.

(M. Willem Draps, président, reprend place au fauteuil présidentiel.)

Il existe toutefois encore un certain nombre d'objections :

- Tout d'abord, le problème de la territorialité. La possibilité de l'attribution directe a bien sûr ses inconvénients : une société qui bénéficie de cette attribution ne peut, en tant qu'acteur privé, intervenir en dehors du territoire du pouvoir adjudicateur. Dans sa stricte application, ceci entraverait l'intermodalité et l'efficacité des lignes qui déborderaient des strictes frontières régionales. Concrètement, nous devrons être vigilants. La STIB ne pourra plus rouler en Flandre et les bus de De Lijn ne pourront plus desservir Bruxelles.

- En outre, le règlement ne permet l'attribution directe que pour le transport urbain ou en agglomération, et non pour le transport régional ou de longue distance. La portée de ces concepts n'est pas claire. Ainsi, le RER pourrait ne pas être considéré comme un transport urbain et devrait se soumettre au jeu de la concurrence.

daarvan is onzeker. Zo zou voor het GEN de vrije mededinging gelden als het Expresnet niet wordt aanzien als stadsvervoer.

Omwille van de doorzichtigheid moeten zeer dwingende en vrij virtuele financiële verslagen worden voorgelegd die rekening houden met het scenario zonder verplichte openbare dienstverlening en dus zonder sociale tarifering.

Verder is ook niet duidelijk wat de wisselwerking met de andere Europese verordeningen zal zijn en welke gevolgen de verordening heeft voor de NMBS.

Op de Europese Raad van ministers van Vervoer van 6 oktober 2005 heeft België een standpunt ingenomen dat rekening houdt met deze opmerkingen. Dat officieel standpunt is vastgesteld na overleg met alle openbaarvervoersmaatschappijen en gewesten.

Op de Raad is beslist eerst de richtlijn tot wijziging van richtlijn 91/440 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen te behandelen en pas nadien de verordening. De Raad buigt zich dus momenteel nog niet over de tekst die ons aanbelangt.

Als Brussels minister van Mobiliteit moet ik niet alleen aandacht hebben voor de kwaliteit van het Brussels openbaar vervoer, maar ook voor de Belgische en de Europese context.

De Europese Commissie heeft haar oorspronkelijke voorstel grondig gewijzigd en een directe toewijzing mogelijk gemaakt. Dat is een grote stap vooruit. We kunnen onze tegenwerpingen dus enigszins afzwakken.

België kan als lidstaat maar een enkel standpunt innemen. Gelukkig zitten alle gewesten op dezelfde golflengte.

De verordening betekent geen directe bedreiging voor de integratie van het Brussels openbaar vervoer. Het lijkt me daarom aangewezen om ons aan te sluiten bij het Belgische standpunt, veeleer dan onze houding geheel en al te laten afhangen van het specifieke karakter van het Brusselse net. België verzet zich tegen de liberalisering van het openbaar vervoer.

- Les règles en matière de transparence requièrent un type de reporting financier très contraignant et assez virtuel. Il faut tenir compte de l'hypothèse sans obligation de service public, par exemple sans tarification sociale. La prudence est de rigueur ici également.

- Des questions portent aussi sur la relation avec les autres règlements en vigueur dans l'Union européenne et sur les conséquences pour la SNCB.

La Belgique a adopté, devant le Conseil des ministres du Transport du 6 octobre dernier, un point de vue intégrant les objections que je viens de mentionner. Il s'agit donc de la position officielle de la Belgique. Ce point de vue est le résultat de l'apport de toutes les sociétés de transports publics et de toutes les Régions.

Il a été décidé au Conseil des ministres du Transport de traiter d'abord la directive modifiant la directive 91/440 relative au développement des chemins de fer au sein de la Communauté et - de manière marginale - le règlement, pour autant qu'il y ait des interférences entre les deux textes. Cela signifie que le Conseil traite maintenant le texte relatif aux chemins de fer et non pas le texte qui nous concerne.

Il ressort de ce qui précède qu'une approche nuancée est possible, étant donné que la proposition de la commission a subi une modification profonde.

En tant que ministre bruxellois de la Mobilité, je me dois de suivre de près certains aspects :

Premièrement, la qualité des transports publics bruxellois. Ceci va de pair avec un réseau performant de la STIB d'une part, et avec un réseau intégré, compte tenu du contexte urbain spécifique, d'autre part.

Deuxièmement, il y a le contexte belge et européen. En ce qui concerne le contexte européen, nous devons être vigilants face à une libéralisation insidieuse due à une interprétation toujours plus vaste de la Cour de justice. Par conséquent, nous ne devons pas nous opposer aux idées nouvellement acquises par la Commission - possibilité d'attribution directe - avec autant de vigueur que par le passé.

Wat de mogelijkheid betreft om de MIVB als interne exploitant aan te duiden, verwijs ik naar de definitie in het voorstel van verordening.
Daarin wordt een interne exploitant omschreven als een afzonderlijke entiteit waarover de bevoegde overheid een controle uitoefent alsof het een van haar eigen diensten was.

De MIVB kan bijgevolg zeker als een interne exploitant worden beschouwd. De organisatie van het openbaar vervoer kan dan ook rechtstreeks aan de maatschappij worden toegewezen.

Ik ben geen vragende partij voor de verordening, want de manier waarop het openbaar vervoer in België op dit ogenblik wordt georganiseerd, komt ons goed uit. Het nieuwe voorstel is minder dwingend dan de vorige en gelet op de strekking van de Europese rechtspraak kunnen we het beter verdedigen.

Pour ce qui est du contexte belge, nous devons être conscients que la Belgique, en tant qu'Etat membre, doit communiquer un seul point de vue. Nous n'arriverons à un point de vue belge que s'il y a concertation avec les autres Régions. Nous sommes heureusement tous sur la même longueur d'onde.

Etant donné que l'intégration de notre réseau n'est plus attaquée directement par ce règlement, il convient que nous nous inscrivions dans une résistance globale belge contre la tendance au libre-échange dans le domaine des transports publics. Contrairement à d'autres propositions, celle-ci ne se fonde pas sur un découpage des modes, mais sur une attribution directe éventuelle de l'ensemble des transports publics dans certaines conditions.

Dans la mesure où un point de vue commun belge ne nuirait pas à la Région, ni à la STIB, il convient d'en adopter un, plutôt que d'avoir une approche qui serait entièrement basée sur le caractère spécifique du réseau métropolitain.

En ce qui concerne votre question sur la qualification de la STIB en tant qu'opérateur interne, je tiens à vous donner la définition d'un exploitant interne, telle que reprise dans la proposition de règlement :

« Une entité juridiquement distincte sur laquelle l'autorité compétente exerce un contrôle complet et analogue à celui qu'elle exerce sur ses propres services. Aux fins de déterminer l'existence d'un tel contrôle, des éléments tels que le niveau de présence au sein des organes d'administration, de direction ou de surveillance, les spécifications y relatives dans les statuts, la propriété, l'influence et le contrôle effectifs sur les décisions stratégiques et sur les décisions individuelles de gestion doivent être considérés. »

Dans cette optique, la STIB serait certainement considérée comme exploitant interne, de sorte que le règlement autorise l'attribution directe, ainsi que l'exclusivité.

Je dirais en conclusion que je ne suis pas demandeur de l'adoption de ce règlement, puisque la situation belge actuelle nous convient. Mais, dans la mesure où cette nouvelle proposition est moins contraignante que les précédentes, et vu la

jurisprudence de la Cour de justice, je trouve qu'on pourrait défendre cette proposition, en tenant bien entendu compte des quatre principales remarques que je vous ai exprimées.

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

M. Willy Decourty.- Tout d'abord, je me réjouis très sincèrement des propos du ministre, qui vont dans le sens de notre préoccupation. Je suis heureux d'apprendre qu'au niveau belge, une fois n'est pas coutume, il y a une convergence de vues : l'ensemble des acteurs est sur la même longueur d'ondes, ce qui est important si on veut défendre une même plate forme au niveau européen.

Je suis également heureux d'apprendre qu'une approche nuancée est possible. Le ministre a fait allusion à la position de la Cour de justice à propos de la tendance à la libéralisation. Le danger que pourrait représenter au niveau de la STIB l'ouverture, même minime, à des capitaux privés transparaît dans une partie de l'interpellation que je viens de vous lire, dans la mesure où on ne pourrait plus être défini comme « opérateur interne », ce qui nous mettrait dans une difficulté réelle face à cette concurrence devenue alors obligatoire.

M. Pascal Smet, ministre.- Cela pourrait être un problème si la STIB n'était plus propriétaire. Avec un PPP (partenariat public privé), ce n'est pas un problème. Tout dépend de qui décide, de qui devient propriétaire et de qui exerce le contrôle. C'est cela qu'on doit regarder. Dans tous les montages qu'on pourrait faire, on doit considèrer cet aspect.

Je n'ai actuellement pas l'intention de laisser entrer des capitaux privés dans la STIB, mais c'est autre chose de laisser financer certaines lignes, des rails, des infrastructures par la STIB avec des formules PPP. C'est une méthode de financement. Il est clair que la majorité de la STIB doit toujours rester publique.

- L'incident est clos.

De voorzitter.- De heer Decourty heeft het woord.

De heer Willy Decourty *(in het Frans).- Het verheugt mij dat de federale en gewestelijke regeringen erin slagen om een gemeenschappelijk standpunt in te nemen. Ik ben het ook eens met uw genuanceerde aanpak. U hebt terecht verwezen naar het standpunt van het Europees Hof van Justitie, dat een voorvechter is van liberalisering. Dat kan nefast uitpakken voor de MIVB. Als de MIVB zelfs maar voor een klein deel met privé-kapitaal wordt gefinancierd, is het mogelijk dat de maatschappij niet meer wordt erkend als interne exploitant.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Dat zou enkel kunnen als de MIVB geen eigenaar meer was. Met een PPS (publiek-private samenwerking) is er geen probleem. Alles hangt ervan af wie de beslissingen neemt en eigenaar is.*

Ik heb op dit ogenblik geen plannen om privé-investeerders aan te trekken voor de MIVB, maar het is natuurlijk wel mogelijk om bepaalde infrastructuur van de MIVB via een PPS te financieren. Uiteraard blijft het de bedoeling dat de MIVB in hoofdzaak een openbare maatschappij blijft.

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATION DE M. DENIS GRIMBERGHS

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

concernant "la mise en œuvre du RER, le respect des engagements et l'organisation de la coopération entre les différents acteurs".

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

M. Denis Grimberghs.- Il y a une certaine urgence à s'exprimer dans un dossier dont on parle depuis si longtemps.La SNCB a récemment organisé un grand panel rassemblant tous les acteurs intéressés par le développement du RER. A cette occasion, il est apparu que plusieurs dispositions et engagements pris pour la réalisation du RER ne semblent pas mis en œuvre avec tout le dynamisme que l'on aurait pu espérer du côté de la SNCB.

Ainsi, alors que l'accord de coopération relatif au plan décennal d'investissements de la SNCB prévoit explicitement l'obligation de procéder à l'acquisition d'un matériel ferroviaire adapté, les dirigeants de la SNCB nous ont appris à l'occasion de ce séminaire...

M. le président.- De quel séminaire parlez-vous ?

M. Denis Grimberghs.- Le séminaire organisé par la SNCB il y a trois semaines, auquel un certain nombre d'entre nous étaient invités et auquel j'ai assisté. J'ai donc appris qu'ils n'avaient plus l'intention d'acheter un matériel ferroviaire qui soit exclusivement affecté au RER, mais qu'ils préféraient un matériel plus compatible avec des usages multiples.

De même, les engagements pris de constituer un groupe d'intérêt économique en vue d'organiser la coopération entre les exploitants pour dynamiser la gestion du RER semblent, aujourd'hui, complètement oubliés. Le patron de la SNCB lui-

INTERPELLATIE VAN DE HEER DENIS GRIMBERGHS

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

betreffende "de verwezenlijking van het GEN, het nakomen van de verbintenissen en de organisatie van de samenwerking tussen de verschillende actoren".

De voorzitter.- De heer Grimberghs heeft het woord.

De heer Denis Grimberghs *(in het Frans).- Onlangs zat de NMBS rond de tafel met alle betrokkenen bij het GEN (Gewestelijk Expresnet). Daarbij bleek dat de NMBS heel wat beloften in verband hiermee niet is nagekomen.*

Hoewel het samenwerkingsakkoord over het tienjaarlijkse investeringsplan expliciet vermeldt dat de NMBS aangepast spoorwegmaterieel moet aankopen, heeft de NMBS ons tijdens dit seminarie verteld...

De voorzitter.- Welk seminarie bedoelt u?

De heer Denis Grimberghs *(in het Frans).- Drie weken geleden heb ik deelgenomen aan een seminarie van de NMBS waar mij werd verteld dat de maatschappij materieel wil aanschaffen dat voor meerdere doeleinden geschikt is en niet alleen voor het GEN.*

Ook de belofte om een economische belangengroep in het leven te roepen om de samenwerking tussen de exploitanten van het GEN te coördineren, lijkt vergeten. De baas van de NMBS vindt een dergelijk orgaan nutteloos, tot ontevredenheid van de administrateur-generaal van de MIVB.

même s'est exprimé en disant qu'il ne voyait guère l'utilité d'un tel organe de gestion. L'administrateur-directeur général de la STIB, qui assistait à cette conférence, s'est porté en faux contre cette interprétation de la SNCB, en s'étonnant de l'évolution de la position de la SNCB à cet égard.

M. Pascal Smet, ministre.- Il était le seul, non soutenu par les TEC et De Lijn.

M. Denis Grimberghs.- Peu soutenu par De Lijn, ce qui est étonnant par rapport à ce que vous avez dit précédemment.

Vous vous êtes exprimé récemment sur les mesures d'accompagnement nécessaires pour assurer le développement du RER, en particulier le développement de "parkings de persuasion" à l'intérieur de la Région, mais aussi aux abords des gares RER dans les deux autres Régions. S'il est positif que Bruxelles prenne sa part dans les mesures d'accompagnement et montre la voie, il est clair que toute décision unilatérale en termes de gestion du stationnement pourrait avoir des conséquences très mauvaises pour elle.

Certains mettent régulièrement en évidence le risque de délocalisation d'habitants. Un autre risque non négligeable est celui de la délocalisation d'entreprises. Le RER pourrait aspirer les habitants à l'extérieur, mais l'absence de mesures d'accompagnement prises par les autres Régions dans la zone RER pourrait aboutir également à des délocalisations d'entreprises, parce que les normes en matière de parking seraient jugées trop pénalisantes dans notre Région.

C'est la raison pour laquelle, dans les engagements pris précédemment, on a toujours veillé à ce qu'un volet relatif aux mesures d'accompagnement soit prévu et négocié avec les trois Régions. Mais, là aussi, il semble qu'il n'y ait guère d'avancées entre les partenaires pour fixer des objectifs et développer des moyens d'action en commun.

Je voudrais vous interroger sur les initiatives que vous entendez prendre pour débloquer ces importants dossiers. En particulier, j'aimerais vous entendre sur les initiatives prises par notre Région en vue de faire respecter par l'Etat belge et la

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Maar niet van de TEC of De Lijn.*

De heer Denis Grimberghs *(in het Frans).- Verbazend genoeg.*

U hebt de noodzaak vermeld van begeleidende maatregelen zoals grote parkings, die er ook moeten komen aan de GEN-stations in de andere gewesten. Eenzijdige beslissingen inzake het parkeerbeleid kunnen negatief uitdraaien voor Brussel. Naast de stadsvlucht is er het risico dat bedrijven wegtrekken als de andere gewesten geen begeleidende maatregelen nemen en de Brusselse parkeernormen daardoor te streng uitvallen.

Daarom is er bij eerdere afspraken steeds op gewezen dat er begeleidende maatregelen nodig zijn die de drie gewesten hebben goedgekeurd. De concrete uitwerking daarvan schiet blijkbaar niet op.

Welke initiatieven zal de minister nemen om de zaak uit het slop te halen? Zullen de Belgische Staat en de NMBS hun verplichtingen nakomen? De federale regering wil het investeringsplan 2001-2012 van de NMBS indekken door een samenwerkingsakkoord met de gewesten. Het zal gaan om een bindende overeenkomst. We moeten erover waken dat de bepalingen daarvan daadwerkelijk worden uitgevoerd.

Hoofdstuk VI heeft het in artikelen 16 en 17 expliciet over het gewestelijk expressnet in en rond Brussel. De partijen verbinden zich ertoe zo snel mogelijk een samenwerkingsakkoord over het GEN te sluiten en de noodzakelijke samenwerkingsorganen op strategisch en operationeel niveau te organiseren. Bovendien moet een gedeelte van het rollend materieel in 2005 beschikbaar zijn en op de eerste twee lijnen van het GEN worden ingezet.

SNCB les engagements auxquels ils ont souscrit. Je voudrais rappeler que le gouvernement fédéral a souhaité couvrir le plan d'investissement pluriannuel 2001-2012 de la SNCB par un accord de coopération qui le lie avec les Régions. La décision a été prise de donner à ce programme pluriannuel d'investissement une forme juridique qui lie les parties. Nous devons dès lors veiller à la concrétisation des éléments prévus dans cet accord.

Cet accord prévoit expressément un chapitre VI relatif au réseau expres régional dans et autour de Bruxelles qui contient deux articles : l'article 16 et l'article 17. Par ces articles, d'une part, les parties s'engagent à finaliser et à conclure le plus rapidement possible un accord de coopération relatif au RER et conviennent que les organes de coopération nécessaires à l'organisation du RER seront organisés tant au niveau stratégique qu'au niveau opérationnel ; d'autre part, il est prévu qu'une partie du matériel roulant destiné au RER devra être disponible en 2005 afin de permettre la mise en service, pour le 31 décembre 2005, des deux premières lignes du RER.

On apprend aujourd'hui que l'appel d'offres lancé pour l'acquisition de matériels RER en août 2004 a connu un certain succès (huit entreprises ont remis prix), mais la SNCB et l'Etat fédéral semblent avoir considéré les prix trop élevés et ont renoncé à donner suite à cet appel d'offres. Ceci explique aussi sans doute la déclaration d'un dirigeant de la SNCB, disant avoir privilégié l'option d'un matériel non spécifique au RER, qui permettra un usage multiple. Or, si le RER est bien notre ambition, les rames achetées à cet effet seront tellement utilisées qu'il n'est pas nécessaire qu'elles servent aussi à autre chose.

Imposer d'autres développements au matériel RER en raison de sa sous-utilisation me paraît dangereux en termes d'offres de service.

Il est donc urgent de faire le point sur ce dossier en termes de respect des engagements, en particulier à l'heure où un certain nombre de débats ont lieu tant dans la Région de Bruxelles-Capitale qu'autour de celle-ci à propos des permis de bâtir qui doivent être accordés à la SNCB pour le dédoublement des voies en vue de la réalisation du RER.

Op de aanbesteding voor materiaal in 2004 hebben acht firma's een offerte ingediend. De NMBS en de federale overheid vonden de prijzen echter te hoog. Daarom ook heeft een directeur van de NMBS verklaard dat hij verkoos om multifunctioneel materiaal aan te kopen. Als het GEN echter wordt uitgebouwd volgens onze ambities, zal het materiaal exclusief daarvoor gebruikt worden.

De GEN-stellen ook voor andere doeleinden gebruiken, zal volgens mij de dienstverlening niet ten goede komen.

Er moet dus dringend een stand van zaken worden opgemaakt over de naleving van de verbintenissen, zeker nu er zowel in het Brussels Gewest als daarbuiten gedebatteerd wordt over de bouwvergunningen die aan de NMBS moeten worden toegekend om de sporen met het oog op dat GEN te verdubbelen. We kunnen de inwoners pas van het nut van die infrastructuurwerken overtuigen, als het exploitatieschema de verbindingen effectief verbetert.

Op 4 april 2003 sloten de federale Staat en de drie gewesten een overeenkomst met het oog op de verwezenlijking van het programma van het Gewestelijk Expresnet van, naar, in en rond Brussel. Die overeenkomst werd op 13 mei 2004 door het Brussels parlement geratificeerd en op 17 november 2005 ook door het federaal parlement. Het Vlaams parlement moet de overeenkomst nog ratificeren.

Naar aanleiding van de debatten in het federaal parlement hebben we vernomen dat de twee lijnen die normaal gezien tegen 31 december 2005 klaar moesten zijn, dit pas tegen 31 december 2006 zullen zijn, maar dat de NMBS een Cityrail voorstelt waarvan het aanbod dicht bij dat van het GEN aanleunt.

Ik wantrouw dit nieuwe concept. Als we de NMBS daarin volgen, wordt het moeilijk om eruit te stappen.

Het GEN-materieel zou ook te duur zijn. Daarom werd geen gevolg gegeven aan de aanbesteding. Een reden voor de laattijdige goedkeuring door de federale regering is het advies van de Raad van State over de conventie. Zij beschouwt deze als een

Pour convaincre les habitants du bien-fondé des travaux d'investissement, que nous avons défendu parfois difficilement au niveau de la Région, nous devrions être certain que le schéma d'exploitation améliorera effectivement la desserte tant pour les habitants que pour les riverains de ces infrastructures.

Dois-je également rappeler que notre parlement a ratifié la convention du 4 avril 2003 entre l'Etat fédéral et les trois Régions visant à mettre en oeuvre le programme du RER vers, dans et autour de Bruxelles ? Une décision bien tardive, lorsqu'on constate que l'accord de coopération initial du plan pluriannuel d'investissement de la SNCB datait de 2001. Il ne s'agissait pas d'un accord de coopération, au sens strict du terme.

La Région a adopté hâtivement cette convention par l'ordonnance du 13 mai 2004, soit un an plus tard. Malheureusement, le parlement flamand ne l'a toujours pas ratifiée, et le parlement fédéral vient de le faire très récemment (le 17 novembre).

Lors des débats qui ont eu lieu au parlement fédéral, nous avons pu glaner des informations par les réponses du nouveau secrétaire d'Etat, Bruno Tuybens, sp.a comme vous, qui répondait en commission aux inquiétudes des parlementaires quant à la lenteur de la mise en oeuvre du projet RER.

On y apprend incidemment que la mise en oeuvre des deux lignes RER, prévue initialement pour le 31 décembre 2005 est reportée au 31 décembre 2006, avec toutefois une proposition alternative de la SNCB par la mise en place du service Cityrail dont l'offre serait proche de celle du RER.

Je me méfie énormément de ce nouveau concept. La SNCB essaie de nous vendre l'idée que l'on va faire "comme si". Si nous entrons dans ce type de concept, il sera très difficile d'en sortir.

Nous avons aussi appris à cette occasion que le matériel RER avait un coût trop élevé. Le ministre ne dit pas qu'on ne l'achètera jamais mais il donne les précisions que je vous ai données il y a quelques instants, à savoir que l'on n'a pas donné suite à l'appel d'offres. En amont de cette approbation tardive par l'Etat fédéral, je vous invite à lire l'avis

samenwerkingsakkoord.

Wanneer de conventie bepaalde organen aanwijst om over de ontwikkeling van het GEN te beslissen, betekent dat volgens de Raad van State niet dat de instellingen die hun bevoegdheden daarvoor afstaan, gebonden zijn door deze beslissingen. Dat heeft gevolgen voor de juridische afdwingbaarheid van de resultaten die de conventie oplevert.

Deze elementen zijn zorgwekkend, want ze getuigen van weinig respect voor de beslissingen van de ministers van Mobiliteit, die opgenomen zijn in de conventie en geratificeerd zijn door alle parlementen behalve het Vlaamse Parlement dat expliciet bepaalde dat nog een aantal maatregelen uitgevoerd moesten worden binnen bepaalde termijnen, die ondertussen verstreken zijn.

Twee jaar na de conventie, op 4 april 2005, moesten de voorstudies afgerond zijn. Dat is niet gebeurd.

Wat gebeurt er met de beslissingen die nog niet uitgevoerd zijn?

Artikel 22 van de verordening gaat over de begeleidingsmaatregelen. De verschillende partijen moeten willen meewerken, want het zou nefast zijn als we op eigen houtje initiatieven zouden nemen voor het GEN.

In alle documenten van de NMBS staat dat goede begeleidingsmaatregelen van essentieel belang zijn voor het GEN. Iedereen gaat daarmee akkoord, maar het zijn uitgerekend de begeleidingsmaatregelen waarover weinig is afgesproken.

du Conseil d'Etat sur la convention. Le Conseil d'Etat s'occupe peu de la dénomination comme convention ou accord de coopération. Il considère qu'il s'agit d'un accord de coopération, même si l'on a donné un autre nom à ce qui lie les gouvernements et est confirmé par un assentiment parlementaire.

Le Conseil d'Etat dit que le transfert opéré dans cette convention à des organes qui devront prendre entre eux des décisions concernant le développement du RER, ne lie pas ceux qui ont délivré la compétence à ces organes de prendre ces accords entre eux. Cela mérite d'être examiné en termes de conséquences par rapport aux différents engagements juridiques qui devraient découler de cette convention.

Ces différents éléments sont inquiétants, parce qu'ils témoignent du manque de respect des décisions qui ont été prises, notamment par les ministres de la Mobilité. Ces décisions figurent dans la convention que nous avons ratifiée, que le fédéral et le parlement wallon ont ratifiée, mais pas encore le parlement flamand, qui prévoyait explicitement qu'un certain nombre de mesures devaient être mises en oeuvre, dans des délais aujourd'hui dépassés.

Un plan de mise en oeuvre opérationnelle avait été prévu, et des tâches confiées au comité de pilotage, dans un délai qui devait amener à la réalisation des études préalables dans les deux ans de la convention. Ce délai de prescription est aujourd'hui largement dépassé, puisque le 4 avril 2005 était la limite.

Où en est-on par rapport aux décisions très précises qui figurent dans cet accord de coopération et qui ne sont pas encore mises en oeuvre ?

Je rappelle que l'article 22 de cette convention parle des mesures à prendre en termes d'accompagnement. Il est essentiel que les différentes parties s'engagent, pour que nous ne soyons pas seuls à prendre des initiatives courageuses, nécessaires et indispensables pour la promotion du RER, mais aux conséquences néfastes si nous devions les prendre seuls.

Je note par ailleurs que tous les colloques, tous les

documents de la SNCB s'accordent à dire que les mesures d'accompagnement sont essentielles au succès du RER. Tout le monde en convient, mais c'est précisément cet aspect qui est le moins développé et qui donne lieu à des engagements conjoints très limités.

M. le président.- Même si le propos est très intéressant, je demanderais à M. Grimberghs de conclure.

M. Denis Grimberghs.- J'invite les optimistes à consulter le site de la SNCB et ses publications. On nous annonce toujours les décisions précédentes. La SNCB continue à affirmer qu'elle va développer le RER et le doter d'un matériel spécifique. Le site Beliris nous apprend que les études ont été commandées. On devrait déjà être en mesure d'en examiner les conclusions puisque certaines ont été annoncées pour la fin de l'année 2004. Prenons pour exemple l'évaluation et l'optimisation des mesures d'accompagnement, étude basée sur les développements méthodologiques les plus récents en matière d'évaluation combinée des différentes infrastructures de transport et de déplacement. Les résultats de cette étude sont attendus pour septembre 2003. Les résultats d'une autre sont annoncés pour juin 2004.

Comment le ministre estime-t-il que ce dossier connaîtra une plus grande concrétisation par la concertation entre les différents niveaux de pouvoir en la matière ?

Discussion

M. le président.- La parole est à Mme De Pauw.

Mme Brigitte De Pauw *(en néerlandais).- En effet, le RER subit de sérieux revers. Deux accords de coopération de 2001 et 2003 prévoient notamment que, d'ici fin 2005, une partie du matériel roulant devrait être mis à disposition. Or, cela ne sera jamais le cas.*

J'ai aussi appris que des contrats de gestion ont été conclus entre l'Etat fédéral et la Holding SNCB d'une part, et entre l'Etat fédéral et la SNCB

De voorzitter.- Meneer Grimberghs, kunt u afronden?

De heer Denis Grimberghs *(in het Frans).- De optimisten raad ik aan om de website en de publicaties van de NMBS te raadplegen. De NMBS beweert nog steeds dat ze het GEN zal ontwikkelen en van specifiek materieel zal voorzien. Volgens de website van Beliris zijn de studies besteld. De resultaten zouden nochtans al lang gekend moeten zijn, want ze moesten klaar zijn in 2003 of 2004.*

Denkt u dat door overleg met de verschillende gezagsniveaus er concreet werk kan worden gemaakt van het GEN?

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw De Pauw heeft het woord.

Mevrouw Brigitte De Pauw.- Er loopt inderdaad iets ernstig mis met het Gewestelijk Expressnet. Er bestaan twee samenwerkingsakkoorden, respectievelijk uit 2001 en 2003, die onder meer inhouden dat tegen eind 2005 een gedeelte van het treinmaterieel ter beschikking zou moeten zijn. Blijkbaar is dat er nog altijd niet en zal het er waarschijnlijk ook nooit komen. Dat is een inbreuk op het samenwerkingsakkoord.

d'autre part. Ce dernier accord habiliterait la SNCB à déterminer elle-même son offre de train, qui pourrait être bien plus limitée que ce qui a été convenu avec les Régions. S'agit-il d'une décision unilatérale de l'Etat fédéral ou y a-t-il eu concertation avec les Régions ? Quand l'infrastructure de ces lignes sera complètement opérationnelle, le confort des voyageurs sera-t-il contrôlé ?

Un autre problème pourrait être l'absence de quais hauts dans toutes les stations. Existe-t-il un planning en la matière ? J'ai l'impression que la SNCB ralentit tout.

Le dernier accord de coopération est désormais ratifié par la Chambre fédérale. Qu'adviendra-t-il cependant, s'il s'avérait que les accords de coopération ne sont pas respectés et que les accords de gestion conclus sont en contradiction flagrante avec l'accord entre l'Etat fédéral et les trois Régions ?

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

Mme Carla Dejonghe *(en néerlandais).- Le développement du RER est d'un grand intérêt pour Bruxelles mais il subsiste des dissensions à propos de l'adaptation de l'infrastructure des chemins de fer. Ces derniers mois dans certaines des communes, comme Schaerbeek et Uccle, il y a eu des protestations contre les adaptations que la SNCB veut réaliser. Y a-t-il déjà eu des contacts avec les comités d'action ?*

Le RER est également d'un grand intérêt pour la vie entrepreneuriale. Beaucoup d'entreprises ont établi un plan de mobilité ces dernières années. Grâce au RER, les entreprises pourront effectivement utiliser les transports publics. Y a-t-il

Ik heb ook vernomen dat er inmiddels beheersovereenkomsten zijn afgesloten tussen de federale Staat en de NMBS-holding en ook tussen de federale Staat en de NMBS zelf. Volgens die laatste overeenkomst mag de NMBS zelf haar treinaanbod bepalen, dat trouwens veel beperkter zal zijn dan het aanbod dat met de gewesten is overeengekomen. Is dit een eenzijdige beslissing van de federale Staat of is hierover overleg gepleegd met de gewesten? Deze beheersovereenkomsten laten de NMBS nogal wat vrijheid, onder meer wat de inrichting van het treinaanbod betreft. Zal, wanneer de infrastructuur op deze lijnen volledig operationeel is, niet alleen de spooruitrusting, maar ook het comfort van de reiziger gecontroleerd worden?

Een bijkomend probleem kan zijn dat er geen hoge perrons worden aangelegd in alle stations. Bestaat er wat dat betreft een planning of is de NMBS hier nog niet mee bezig? Naar mijn gevoel vertraagt de NMBS alles.

Wat de ratificatie van de samenwerkingsakkoorden betreft: het laatste samenwerkingsakkoord is ondertussen door de federale Kamer geratificeerd. Wat betekent dat echter, als nadien blijkt dat de samenwerkingsakkoorden niet worden nageleefd en dat er bovendien beheersovereenkomsten afgesloten worden die haaks staan op het akkoord tussen de federale Staat en de drie gewesten?

De voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla Dejonghe.- Ik heb drie bijkomende vragen.

De ontwikkeling van het GEN is van groot belang voor Brussel, maar er bestaat onenigheid over de aanpassing van de spoorweginfrastructuur. Tijdens de afgelopen maanden is er in sommige gemeenten, zoals Schaarbeek en Ukkel, protest gerezen tegen de aanpassingen die de NMBS wil uitvoeren. Is er reeds contact gelegd met de actiecomités?

Het GEN is ook van zeer groot belang voor het bedrijfsleven. Veel bedrijven hebben tijdens de afgelopen jaren aan een mobiliteitsplan gewerkt. Het GEN kan ervoor zorgen dat bedrijven effectief

déjà eu des contacts avec le monde des entreprises?

Les travaux pour le RER occasionneront une série de problèmes de mobilité. D'ici à ce que le réseau soit complètement opérationnel, en 2012, nous devons limiter les nuisances dues aux travaux. Nous savons que ceux-ci se dérouleront en phases mais je me demande de quelle manière il sera tenu compte des nuisances.

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

M. Pascal Smet, ministre.- La première initiative que nous avons prise a été de faire ratifier cette convention par notre parlement avant les deux autres Régions et les autorités fédérales.

Je vous rappelle à cet égard nos débats fructueux du 28 avril 2004, en commission Infrastructure, et l'assentiment obtenu, en séance plénière, avant les élections de juin 2004. Comme vous, j'ai déploré le long délai nécessaire pour que les autorités fédérales approuvent finalement ce texte, après les trois Régions. C'est maintenant chose faite, puisque - comme vous l'avez souligné - la convention a été ratifiée par le parlement fédéral jeudi dernier. A ma connaissance, tous les parlements ont ratifié la convention. Vous m'avez fait douter, mais on m'a dit que c'était ratifié par tous les parlements. Je vais encore vérifier pour ce qui concerne le parlement flamand.

La mise en place officielle des trois niveaux de coopération pourra donc maintenant être réalisée : le comité exécutif du ministre de la Mobilité ; le comité de pilotage regroupant les délégués des cabinets, administrations et opérateurs des quatre niveaux de pouvoir, pour assurer la coordination stratégique et tactique ; le groupe opérationnel qui comprend les quatre opérateurs de transport public. Le tout est appuyé par un secrétariat permanent localisé dans les locaux de l'administration fédérale à Bruxelles, et qui pourra bénéficier de l'appui logistique des trois Régions.

Toutefois, et notamment à ma demande, deux instances se sont réunies officieusement depuis deux ans pour émettre des propositions et résoudre

gebruik gaan maken van het openbaar vervoer. Is er contact gelegd met de bedrijfswereld?

Ik neem aan dat de werken aan het GEN heel wat mobiliteitsproblemen met zich zullen meebrengen. Het netwerk zal in 2012 volledig operationeel zijn. Het is van belang dat we ondertussen de overlast van de werken beperken. We weten reeds dat de werken in fases zullen gebeuren, maar ik vraag me af op welke manier er met de overlast rekening zal worden gehouden.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Het Brussels parlement heeft deze overeenkomst als eerste geratificeerd in juni 2004, de federale overheid pas vorige donderdag.*

Nu de overeenkomst eindelijk door alle partijen is geratificeerd, kunnen de drie samenwerkingsstructuren officieel worden opgericht: het Executief Comité van de ministers van Mobiliteit, de Stuurgroep, samengesteld uit de vertegenwoordigers van de kabinetten, de besturen en de openbare vervoersmaatschappijen en de Operationele Groep, samengesteld uit de vertegenwoordigers van de vier openbare vervoersmaatschappijen. Het vast secretariaat, dat in de lokalen van het federaal bestuur gevestigd zal zijn, zal op de logistieke steun van de drie gewesten kunnen rekenen.

Sinds twee jaar hebben er echter al officieuze vergaderingen plaatsgehad om voorstellen te formuleren en dringende problemen op te lossen. In 2003 werd een Mini Task Force opgericht met vertegenwoordigers van de besturen van de drie gewesten, de federale overheid, Vlaams- en Waals-Brabant en de openbare vervoersmaatschappijen. Er werd ook een officieuze stuurgroep opgericht, die is bijeengekomen op 10 maart, 29 september en 10 november 2005. De vergaderingen hadden betrekking op de voorlopige exploitatieschema's, de follow-up van de infrastructuurwerken en de bestelling van rollend materieel.

Ik betreur dat het GEN-project zo traag uit de startblokken komt, maar ondanks de begrotingsproblemen zijn er drie belangrijke

les problèmes à court terme. Un groupe de travail dénommé « Mini Task Force » est actif depuis 2003 et regroupe les administrations des trois Régions et du fédéral, ainsi que des deux Brabant et des quatre opérateurs. Plusieurs séances préfigurant le comité de pilotage ont été tenues. Les trois dernières se sont déroulées le 10 novembre, le 29 septembre et le 10 mars de cette année : elles ont porté sur les schémas d'exploitation en phase transitoire, le suivi des travaux d'infrastructure et la commande du matériel roulant.

Je suis le premier à déplorer que le RER se mette en place trop lentement. Je m'en ouvre périodiquement à la presse, à la SNCB et aux autorités fédérales. Force est néanmoins de constater que, malgré le contexte budgétaire difficile, trois étapes incontournables ont été franchies.

D'abord, il y a le plan d'investissements 2001-2012, ratifié par les quatre parlements, en décembre 2001 par le nôtre. Il faut se rappeler que ce plan ambitieux présentait une impasse financière de 97 milliards de francs belges et que le début de sa mise en oeuvre a été précédée de quelques hoquets. Nous disposons maintenant, grâce à l'intervention à l'époque du ministre Vande Lanotte, d'un plan 2005-2007 qui précise les objectifs de la législature fédérale.

En ce qui concerne les infrastructures RER, on peut considérer l'évolution suivante sur 2005-2007 : pour le plan initial, 585,6 millions d'euros étaient prévus, qui ont été revus en 2003 à 539 millions d'euros, puis à 483,8 millions d'euros à l'ajustement en décembre 2004 et enfin à 487 millions d'euros pour le nouveau plan.

La SNCB évoque, comme principale cause de retard dans les projets, l'étalement des procédures de permis d'urbanisme. Force nous est de constater que les obstacles - conformité au PRAS, recours au Conseil d'état, etc. - sont légions et ne font pas avancer les dossiers avec la célérité voulue. Certaines procédures ont pris près de trois ans alors que les Régions s'étaient engagées à les terminer dans les dix-huit mois. L'Etat fédéral n'est pas le seul responsable de cette situation, notre Région l'est également. Je tiens à la disposition des membres un relevé des procédures accomplies pour

hordes genomen.

Ten eerste het investeringsplan 2001-2012, dat door de vier parlementen is geratificeerd. Dat ambitieus plan zorgde voor een begrotingsimpasse van 97 miljard Belgische frank. Dankzij de toenmalige minister Vande Lanotte beschikken we vandaag over een plan 2005-2007 dat de doelstellingen van de federale overheid vastlegt.

In het initieel plan werd 585,6 miljoen euro voor de GEN-infrastructuur uitgetrokken. Dit bedrag werd teruggebracht tot 539 miljoen euro in 2003, tot 483,8 miljoen euro in 2004 en tot 487 miljoen euro in het nieuwe plan.

Volgens de NMBS is de vertraging hoofdzakelijk te wijten aan de lang aanslepende procedures voor de aanvraag van een stedenbouwkundige vergunning. Er zijn tal van problemen die de zaken vertragen. Sommige procedures hebben veel langer aangesleept dan de gewesten hadden beloofd. De schuld ligt niet enkel bij de federale overheid, maar ook bij het Brussels Gewest. Ik hou een overzicht van alle beëindigde procedures ter beschikking.

2. Een GEN-overeenkomst die door de vier parlementen werd goedgekeurd, zodat de drie samenwerkingsstructuren officieel kunnen worden opgericht.

3. De beslissing van de federale ministerraad in Raversijde in maart 2004 om tot in 2010 de exploitatieverliezen van het GEN tot 2010 op zich te nemen, ten bedrage van 45,5 miljoen euro per jaar. De federale overheid heeft zich er ook toe verbonden het exploitatieverlies tot 2014 te dekken, behalve wat de leasing van bijkomend materieel betreft. Na 2014 zal de federale regering nog moeilijk een stap terug kunnen zetten.

Er is dus een GEN-overeenkomst, waarin de principes vastgelegd worden die men zonder beperking in de tijd dient toe te passen en waarin begrotingsmiddelen van de federale overheid worden toegezegd, zonder vooruit te lopen op andere aanvullende beslissingen die later worden genomen.

Het zal niet mogelijk zijn om al op 31 december 2005 van start te gaan met de exploitatie van de

chacune des lignes SNCB.

2. Une convention RER approuvée par les quatre parlements, ce qui va permettre de mettre en place officiellement les trois niveaux de coordination.

3. La décision du Conseil des Ministres fédéral de Raversijde de mars 2004 de prendre en charge le déficit d'exploitation des premières phases du RER jusqu'en 2010, à concurrence de 45,5 millions d'euros sur une base annuelle. Le gouvernement fédéral s'est aussi engagé à couvrir, jusqu'en 2014, tout le déficit d'exploitation, sauf le leasing du matériel complémentaire. Au-delà de 2014, le fédéral pourra difficilement faire marche arrière.

Nous disposons donc d'une convention RER qui définit des principes à appliquer sans limites dans le temps et d'un premier niveau d'implication budgétaire défini à Raversijde par le gouvernement fédéral, sans préjuger des autres décisions complémentaires à prendre ultérieurement et dans le respect de ces principes.

La mise en service pour le 31 décembre 2005 des deux premières lignes du RER ne sera pas possible.

Faut-il ou non du matériel spécifique pour mettre en oeuvre le RER ? La Région et la SNCB n'ont pas toujours été du même avis sur la question. Comme j'ai souvent eu l'occasion de vous l'expliquer, la Région plaide pour du matériel spécifique - accélération, portes larges et nombreuses, quais à niveau - pour favoriser la vitesse commerciale et compenser les pertes de temps liées aux arrêts supplémentaires qu'elle réclame par ailleurs. Dans l'accord de coopération de 2001, il était prévu qu'un tiers des investissements en matériel roulant serait financé par le plan, les deux autres tiers étant acquis par leasing avec un impact sur le bilan d'exploitation.

Lors de la réunion de Raversijde, les décision suivantes ont été prises :

- Offre à partir du 15 décembre 2003 : City rail : deux liaisons en heures de pointe ; une liaison en heures creuses, au départ d'Alost, Termonde, Zottegem, Louvain-la-Neuve, Braine l'Alleud, avec des AM66/70 modernisées, à laquelle s'ajoutera une sixième liaison Grammont-Bruxelles-Louvain

eerste twee lijnen van het GEN.

De NMBS en het Brussels Gewest verschillen van mening over het materieel dat voor het GEN moet worden gebruikt. Volgens het Brussels Gewest is er specifiek materieel nodig, zoals rijtuigen met extra brede deuren, om de reissnelheid te verhogen en het tijdverlies door de extra haltes te compenseren. Volgens het samenwerkingsakkoord van 2001 zou een derde van het rollend materieel met het plan gefinancierd worden. De rest van het materieel zou geleasd worden.

Bovendien zijn er in Raversijde al enkele beslissingen over lijnen en haltes van het GEN genomen.

- Aanbod vanaf 15 december 2003: Cityrail: twee doorkomsten per spitsuur, een doorkomst tijdens de daluren vanaf Aalst, Dendermonde, Zottegem, Louvain-la-Neuve, Eigenbrakel, met vernieuwde stellen AM66/70, waaraan een zesde verbinding Geraardsbergen - Brussel - Leuven vanaf december 2005 wordt toegevoegd;

- Aanbod vanaf december 2006: twee doorkomsten per uur, ook in de daluren op de zes bestemmingen met vernieuwde stellen AM66/70;

- Aanbod vanaf december 2008: nieuw materieel wordt geleidelijk ingezet op alle geëxploiteerde lijnen.

Om dit tijdschema te halen moest de NMBS het bestek voltooien en het in juni 2004 bezorgen aan kandidaten die in de eerste fase waren geselecteerd. Een bedrag van 103 miljoen euro is ingeschreven in het investeringsplan 2004-2007. Er zou een bestelling worden geplaatst van 157 rijtuigen, te leveren in 2008-2009.

Om het investeringsplan 2005-2007 rond te krijgen, heeft de federale overheid, rekening houdend met bijkomende kosten en vertragingen in de bestelling van gespecialiseerd materieel, beslist om in een eerste fase klassiek rollend materieel te bestellen. Een bedrag van 76 miljoen gaat naar de eerste bestelling van driedelige motorstellen van het type City-rail en 61 miljoen naar de vernieuwing van de bestaande stellen.

à partir de décembre 2005 ;

- Offre à partir de décembre 2006 : deux liaisons par heure, y compris en heures creuses, sur six destinations, avec ces AM66/70 modernisées ;

- Offre à partir de décembre 2008 : nouveau matériel progressivement mis en service et réparti graduellement entre toutes les lignes exploitées.

Pour que le calendrier puisse être tenu, la SNCB devait finaliser le cahier des charges, et le transmettre pour juin 2004 aux candidats présélectionnés lors de la première étape. Un montant de 103 millions d'euros devait être inscrit dans le plan d'investissement 2004-2007 de la SNCB. Une commande de 157 premières rames devait être passée, dont 5 en commande ferme, livrables en 2008-2009.

A la faveur du bouclage du plan d'investissement 2005-2007 à l'automne dernier, les autorités fédérales ont changé leur fusil d'épaule : eu égard aux incertitudes sur les suppléments de coûts et de délais liés à la procédure en cours de commande du matériel spécifique, la SNCB a opté pour une première phase de commande de matériel classique, dont 76 millions d'euros pour la première tranche de commande d'automotrices triples de type City-rail et 61 millions d'euros pour la modernisation d'automotrices utilisées en City-rail.

Le budget pour le matériel roulant RER a donc subi les évolutions suivantes pour la période de 2005 à 2007 :

- Dans le plan initial : 102 millions d'euros

- Revu en 2003 : 103,2 millions d'euros

- Ajustement en décembre 2004 : 52 millions d'euros
- Nouvelle proposition : 76 + 61 millions d'euros,

soit une augmentation du rythme d'acquisition, mais pour un matériel "intermédiaire" non spécifique.

La SNCB, relayée par son ministre de tutelle, nous a effectivement mis devant une décision difficile : soit accepter pragmatiquement une mise en oeuvre

De begroting voor rollend materieel voor het GEN is voor de periode 2005-2007 als volgt geëvolueerd:

- Initieel: 102 miljoen euro;

- Herzien in 2003: 103,2 miljoen euro;

- Aanpassing december 2004: 52 miljoen euro;

- Nieuw voorstel: 76 miljoen euro + 61 miljoen euro.

De aankopen verlopen sneller, maar het gaat om niet-specifiek "tussentijds" materieel.

De toezichthoudende minister van de NMBS heeft het Gewest voor een moeilijke beslissing geplaatst. Het moest kiezen tussen een versnelde eerste fase met klassiek materieel dat snel wordt aangekocht, of de verwezenlijking van het GEN uitstellen tot 2008 met nieuw materieel. De NMBS wil dit "tussentijds" materieel vanaf 2005 geleidelijk op een aantal bestaande lijnen rond Brussel inzetten.

De stuurgroep van het GEN heeft op 29 september deze toewijzing van het "tussentijds" materieel aanvaard. Er komen 100 nieuwe stellen en 81 stellen worden vernieuwd.
Ze gingen enkel akkoord met deze overgangsbestelling onder de volgende voorwaarden:

- het gaat expliciet om tijdelijk materieel;

- specifiek materieel wordt besteld, zodra het duidelijk is of de hoge prijs van de aanbesteding gerechtvaardigd wordt door de bijzondere vereisten (ten laatste in januari 2006);

- er is geen reden waarom het lichtere GEN-materieel duurder zou moeten zijn;

- het investeringsplan moet aangepast worden aan de nieuwe bestelling;

- de vernieuwing van het City-Railmaterieel maakt het ook bruikbaar op het traditionele net, wanneer het specifieke materieel aangekocht is.

Iedereen kent ondertussen de

accélérée de la première phase du RER avec du matériel classique susceptible d'être acquis rapidement, soit repousser le début de la réalisation du RER au delà de 2008 avec du matériel spécifique. La proposition de la SNCB est d'affecter ce matériel "intermédiaire" aux relations suivantes, qui disposeraient de deux liaisons horaires de 6h à 20h :

Ligne 25 Bruxelles - Malines : décembre 2007

Ligne 36 Bruxelles - Louvain : décembre 2006

Ligne 96 Bruxelles - Hal - Braine-le-Comte : décembre 2006

Ligne 50 Bruxelles - Denderleeuw (via Jette et retour par la ligne 28) : décembre 2008

Ligne 60 Bruxelles - Termonde : décembre 2008

Ligne 161 Bruxelles - Ottignies : 2005 (avec travaux d'extension à quatre voies)

Ligne 124 Bruxelles - Nivelles : 2005 (avec travaux d'extension à quatre voies)

Ligne 50A Bruxelles - Denderleeuw (via Ceria) : un train par heure, provisoirement.

En comité de pilotage du RER du 29 septembre, nos représentants ont finalement accepté cette affectation de matériel intermédiaire : cent nouvelles automotrices et 81 à relifter.

Toutefois, ils n'ont marqué leur accord sur cette commande transitoire qu'aux conditions suivantes :

- il s'agit explicitement d'un matériel intermédiaire ou transitoire;

- du matériel spécifique devra être commandé dès que toute la clarté sera faite sur le prix élevé remis lors de l'appel d'offre (vérification de l'impact des exigences particulières sur le prix remis). Cette clarification doit intervenir au plus tard en janvier 2006;

- le matériel spécifique RER est plus léger : il n'y a pas de raison qu'il soit plus cher ('benchmarking' avec le matériel RER à l'étranger);

begeleidingsmaatregelen. Daarover is er geen akkoord, maar we werken nu constructief samen met de andere gewesten.

- le plan d'investissement devra être adapté pour tenir compte des implications de cette nouvelle commande en temps utile;

- les 'face lift' de ce matériel City-Rail constituent également une valeur ajoutée pour une utilisation non RER, ce qui devrait permettre de réaffecter ce matériel au réseau classique lorsque le matériel spécifique aura été acquis.

Quant aux mesures d'accompagnement, elles ont déjà été longuement évoquées et tout le monde les connaît. On peut les joindre au rapport. Aucun accord n'est intervenu sur ces mesures, mais les sujets qui ne pouvaient être discutés jusqu'il y a peu font maintenant, de plus en plus, l'objet d'une écoute constructive de la part des deux autres Régions, y compris la Région flamande. On continue à y travailler.

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

M. Denis Grimberghs.- Je suis quelque peu étonné que l'on considère comme superflu d'expliquer pourquoi le RER ne peut être commencé dans le délai prévu. J'aimerais savoir pourquoi.

Cette histoire de permis n'est qu'une blague et ça me choque ! Pourquoi, lorsqu'on signe, dans le cadre d'un accord de coopération, un document le 11 octobre 2001, annonçant que l'on fera quelque chose pour le 31 décembre 2005, ne peut-on s'organiser pour le faire ? C'est fort peu rassurant pour la suite des événements. Pourquoi les nouveaux délais seraient-ils tout à coup crédibles ? Il me semble normal que, lorsqu'on prend la première décision et qu'on la confirme trois ans plus tard, on exprime clairement notre volonté que ces dispositions aboutissent.

On fait état de «deux lignes» dans la convention ; mais on ne sait pas lesquelles. Une annexe dit de quelles lignes il s'agit ; des lignes pour lesquelles il est évident que des travaux doivent encore être réalisés ; - cela figure en toutes lettres dans l'annexe -. Il est d'ailleurs intéressant de remarquer que cette annexe parle de lignes de RER. Vous me parlez de lignes ordinaires de la SNCB, ce qui n'est évidemment pas la même chose. Cela ne me rassure pas sur les informations que la SNCB vous donne.

De voorzitter.- De heer Grimberghs heeft het woord.

De heer Denis Grimberghs *(in het Frans).- U vindt het blijkbaar niet nodig om uit te leggen waarom het GEN niet binnen de geplande termijn van start kan gaan. Waarom werd het samenwerkingsakkoord van 11 oktober 2001 niet uitgevoerd? Dat voorspelt weinig goeds voor de geloofwaardigheid van de nieuwe termijnen.*

De conventie zou spreken over twee lijnen, maar niemand weet welke. Volgens de bijlage zijn het lijnen waarvoor de werken nog uitgevoerd moeten worden. De bijlage spreekt trouwens over GEN-lijnen, terwijl u het hebt over NMBS-lijnen. Ik stel mij vragen bij de inlichtingen die u krijgt van de NMBS. De bijlage vermeldt de lijnen R4B en R6, GEN-lijnen dus. "Het GEN-aanbod van lijn R4B omvat dat van lijn 26". Die lijn wordt gebruikt bij gebrek aan een spoorwegtunnel tussen Brussel-Schuman en Schaarbeek-Josaphat. Iedereen wist dat die eind 2005 niet klaar zou zijn. Problemen met de vergunningen volstaat niet als verklaring.

Dit is een vorm van permanente chantage. De beslissingen over de vergunningen hadden inderdaad wat sneller gemogen. Soms heeft de NMBS zelf de vergunningen niet op tijd aangevraagd. De vergunningen zijn er nu en er is nog steeds geen exploitatieschema. Op een dag

Dans l'annexe de la convention, que le parlement fédéral a ratifiée tout récemment, on parle bien, pour l'application de l'article 30, de la ligne R4B et de la ligne R6. On fait donc bien allusion à des lignes de type RER. Pour la ligne R4B, on dit, à titre transitoire, "l'offre RER ferroviaire de la R4B comprend l'expérience pilote de la ligne 26" - qui nous intéresse bel et bien -. On met en évidence le fait qu'il s'agit d'une conséquence : on met cette ligne en service en l'absence du tunnel ferroviaire entre Bruxelles - Schuman et Schaerbeek -Josaphat. On savait donc bien que le tunnel ne serait jamais prêt pour le 31 décembre 2005, et personne ne l'a d'ailleurs jamais imaginé. Je ne pense pas que l'histoire des permis constitue réellement une explication à cette question.

Je voudrais attirer votre attention, en tant que ministre bruxellois, sur quelque chose qui me rassure moins. L'histoire des permis est un chantage perpétuel. "Tout cela, ce serait de notre faute, on n'a pas été assez rapides pour les permis". Monsieur le ministre, je suis sans doute d'avis qu'on aurait pu être un peu plus rapide dans la prise de certaines décisions à propos des permis. Mais attention quand même à l'origine même du retard : parfois, la SNCB n'a pas déposé elle-même les demandes de permis à temps et à heure. Peu importe ; on peut considérer que nous aurions pu être un peu plus rapides. C'est vrai. Cependant, les permis sont presque tous délivrés. Ce qui m'inquiète surtout c'est le fait que la SNCB soit en possession de ces permis, tandis que nous n'avons toujours pas de schéma d'exploitation. La décision se prendra bien, un jour ou l'autre et nous en serons alors simplement avertis. C'est ainsi que les choses risquent de se passer. On exploitera évidemment les nouvelles infrastructures : la SNCB ne les aura tout de même pas mises en place sans avoir la volonté de les exploiter. Mais on nous aura fait avaler la pilule en prétendant que c'était nécessaire pour le RER. Depuis le début, il fallait se poser la question de savoir si ces dispositions étaient bel et bien destinées au RER !

On nous revend certains projets soi-disant liés au RER alors que ceux-ci existent déjà depuis bien plus longtemps à la SNCB ! C'est le cas du projet Diabolo.

La SNCB continue à demander à l'Etat fédéral et

komen we voor voldongen feiten te staan. De NMBS zal uiteraard de nieuwe infrastructuur exploiteren. Ze heeft ons de pil laten slikken door ons te doen geloven dat dit nodig was voor het GEN. We hadden ons van meet af aan moeten aanvragen of de werken wel bedoeld waren voor het GEN!

Een aantal projecten worden voorgesteld alsof ze met het GEN verbonden zijn, terwijl die al lang bij de NMBS bestaan. Ik denk met name aan het Diabolo-project.

De NMBS blijft de federale overheid en de gewesten investeringswaarborgen vragen, terwijl ze vandaag een exploitatiemaatschappij met andere opdrachten is.

Het Gewest kan de NMBS rekenschap vragen over de manier hoe ze het GEN zal exploiteren op de infrastructuur die haar ter beschikking wordt gesteld.

In een aantal vergunningen (zoals die voor de Schuman-Josaphattunnel) wordt de NMBS voorwaarden opgelegd met betrekking tot het rollend materieel. Die vergunningen vervallen als de NMBS haar verbintenissen niet nakomt.

Ik hoop dat u de NMBS tot rede zult kunnen brengen. Het is hoog tijd dat er een eind aan deze kakofonie komt. We moeten met één stem spreken en zo snel mogelijk een concreet akkoord uitwerken.

Wat het aantal stopplaatsen op het Brussels grondgebied betreft, hadden we graag geweten wat de resultaten van de bestelde studies zijn. Het GEN moet ook de Brusselaars ten goede komen en de voorstellen van de NMBS lijken ons niet echt bevredigend. Daarnaast moeten we onderzoeken hoe het bestaande spoornet beter kan worden benut.

Deze studie dateert uit april 2005, dus onder het bestuur van Jannie Haek.

aux Régions des garanties en termes de plan d'investissements, alors qu'elle est aujourd'hui une société d'exploitation dont les tâches sont réparties différemment.

La Région est en droit d'exiger de la SNCB la manière dont celle-ci compte exploiter le RER par les infrastructures mises à sa disposition.

Dans un certain nombre de permis, les accords sont conditionnés - bien que ceux-ci aient été douloureusement acquis - au bénéfice de la SNCB par les engagements pris par celle-ci quant au type de matériel roulant.

Le certificat d'urbanisme et le permis relatifs au tunnel Schuman-Josaphat requièrent de la SNCB de faire usage d'un matériel roulant spécifique. Le permis n'est plus valide si celle-ci ne respecte pas ses engagements. Mais si personne ne le lui rappelle, la SNCB risque de l'ignorer.

J'espère, M. le ministre, que vous ferez preuve de plus de diplomatie que moi-même auprès de la SNCB pour lui faire entendre raison. Certes, il est arrivé que la Région commette certaines maladresses envers la SNCB. Mais aujourd'hui, il est temps de mettre fin à cette cacophonie. Exprimons-nous d'une seule voix afin de trouver les voies et moyens pour un accord concret et immédiat.

Ceci est d'ailleurs en corrélation directe avec les objectifs poursuivis en matière de mobilité évoqués en début de commission. Je souhaite que, dès le début de l'année prochaine, cette commission mette des séances de travail sur ces questions à l'ordre du jour.

Quant au potentiel d'arrêts sur le territoire Bruxellois, nous aimerions examiner les études commandées en commission sur ce point, car nous n'avons jamais été saisis de ce dossier. La documentation de la SNCB relative aux points d'arrêts du réseau RER en Région bruxelloise n'est en effet pas conforme à nos souhaits. Il ne nous est donc pas possible de marquer notre accord sur ce point, dans la mesure où nous n'en avons encore jamais débattu. Il s'agit de mieux appréhender le bénéfice des arrêts intra-bruxellois en termes de desserte ferroviaire. Il est tout aussi urgent de

réfléchir à l'amélioration de la desserte des transports publics par la structure ferroviaire dont on dispose.

Celle-ci a déjà l'immense bénéfice d'avoir pour éditeur responsable : Jannie Haek. Elle date d'avril 2005.

M. le président.- Nous en demanderons pour tous les membres de la commission.

M. Pascal Smet, ministre.- Mon cabinet en possède.

M. Denis Grimberghs.- Je me réjouis de ce que nous puissions être saisis dans l'ordre de nos travaux des études dont je parle. Pourriez-vous nous donner un calendrier ?

M. Pascal Smet, ministre.- Je vérifierai et vous en informerai.

- L'incident est clos.

De voorzitter.- We zullen een exemplaar vragen voor elk commissielid.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Mijn kabinet beschikt over exemplaren.*

De heer Denis Grimberghs *(in het Frans).- Ik ben blij dat we de studies kunnen bespreken. Is er al een tijdschema?*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Ik houd u op de hoogte.*

- Het incident is gesloten.

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE M. JOËL RIGUELLE

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

concernant "les difficultés des taxis rue du Luxembourg".

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JOËL RIGUELLE

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

betreffende "de problemen voor de taxi's in de Luxemburgstraat".

M. le président.- Vu l'absence de l'auteur, excusé, et avec l'accord du ministre, la question est lue par M. Denis Grimberghs (art. 106.3e lid alinéa du Règlement).

La parole est à M. Grimberghs.

M. Denis Grimberghs.- Monsieur le ministre, nous avons été alertés par des exploitants de taxi au sujet d'une difficulté particulière qu'ils rencontrent dans le tronçon de la rue du Luxembourg entre la rue du Commerce et la place du Trône, qui est en partie réservé aux couloirs de bus de la STIB. Les dispositions du code de la route prévoient que les taxis peuvent emprunter ces couloirs, à condition d'être en charge. A ce jour, il me revient que la police verbalise les taxis qui empruntent ce tronçon, qu'ils soient ou non en charge.

De nombreux clients utilisent les taxis pour se rendre dans le quartier Léopold, afin de rejoindre le terminal Thalys ou l'Eurostar. Les taxis sont amenés à éviter cette partie de la rue du Luxembourg, si bien que les clients sont mécontents de la durée du trajet et des conséquences financières de ce détour. Une signalisation adaptée permettrait peut-être de rappeler que les taxis peuvent emprunter ce tronçon. Par ailleurs, un contact avec la zone de police concernée favoriserait sans doute la dissipation des malentendus inutiles.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Le site propre de la STIB situé rue du Luxembourg est en grande partie accessible aux taxis. Seul le dernier tronçon, allant de la rue du Commerce à la place du Trône, leur est interdit. Cette interdiction, jointe à un réglage des feux de signalisation, doit permettre aux bus de la STIB de traverser le carrefour de la place du Trône en toute sécurité. Il s'avère toutefois que les taxis empruntent la rue du Luxembourg dans les deux sens de circulation.

Le 19 septembre dernier, la Direction des Taxis a informé les différents organismes professionnels et les centrales téléphoniques de l'action lancée par la

De voorzitter.- Bij afwezigheid van de indiener, die verontschuldigd is, en mits instemming van de minister, wordt de vraag door de heer Denis Grimberghs voorgelezen (art. 106.3e lid van het Reglement).

De heer Grimberghs heeft het woord.

De heer Denis Grimberghs *(in het Frans)*.- *De taxichauffeurs ondervinden heel wat problemen in het deel van de Luxemburgstraat tussen de Handelsstraat en het Troonplein, dat gedeeltelijk wordt ingenomen door busstroken. Volgens het verkeersreglement mogen taxichauffeurs gebruik maken van deze stroken. Toch worden ze door de politie geverbaliseerd.*

Taxichauffeurs brengen vaak klanten van de Leopoldwijk naar bijvoorbeeld het Zuidstation, waar ze de Thalys of Eurostar nemen. Ze zijn geneigd om het voornoemde deel van de Luxemburgstraat niet te gebruiken. Hun klanten zijn dan niet tevreden, omdat er een omweg wordt genomen en ze meer betalen. Misschien moet duidelijk worden aangegeven dat taxichauffeurs de busbanen mogen gebruiken of moet er overlegd worden met de politiezone om het misverstand op te lossen.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans)*.- *De eigen bedding van de MIVB in de Luxemburgstraat is toegankelijk voor taxi's, behalve het laatste deel, van de Handelsstraat tot het Troonplein. Dit deel is bedoeld om de bussen veilig het Troonplein te laten oversteken.*

Op 19 september 2005 bracht de Directie Taxi's de verschillende beroepsorganisaties en telefooncentrales op de hoogte van de actie van de MIVB en de politie tegen het misbruik van deze eigen bedding. Hierbij werden heel wat taxi's op de bon geslingerd.

STIB en collaboration avec la police. Cette action concernait l'utilisation abusive du site propre de la rue du Luxembourg. De nombreux taxis ont été verbalisés au cours de ce contrôle, ce qui a provoqué beaucoup de réactions indignées qui ne m'ont pas échappé.

Comme je l'ai mentionné dans mon plan taxi, je souhaite rendre les sites propres pour tram et bus accessibles aux taxis. Pour ne pas pénaliser la sécurité routière ni la vitesse commerciale de la STIB, cette mesure ne peut être appliquée de manière générale. Elle doit être examinée au cas par cas. C'est pourquoi j'ai demandé à mon administration un relevé de tous les sites propres pour tram et bus, avec mention de ceux qui sont accessibles aux taxis.

En ce qui concerne la rue du Luxembourg, mon collaborateur s'est rendu hier sur place avec un représentant de la STIB et des membres de la Direction des Voiries de l'AED. J'ai demandé, par l'intermédiaire de mon collaborateur, la réalisation d'une étude concrète concernant les adaptations à apporter à la signalisation et aux feux, en vue d'autoriser les taxis dans ce dernier tronçon de la rue du Luxembourg. Cette étude me sera transmise cette année encore.

Ik wil de eigen beddingen van trams en bussen toegankelijk maken voor taxi's. Dat kan niet overal, omdat we de veiligheid en de reissnelheid van de MIVB-voertuigen moeten vrijwaren. Mijn administratie stelt een lijst op van alle eigen beddingen en bekijkt welke toegankelijk zijn voor taxi's.

Gisteren heeft mijn medewerker de Luxemburgstraat bezocht met vertegenwoordigers van de MIVB en het BUV. Ik heb een studie gevraagd van de aanpassingen aan de signalisatie die nodig zijn om de taxi's op het laatste stuk eigen bedding toe te laten. Die komt er nog dit jaar.

- L'incident est clos.

- Het incident is gesloten.

QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE

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

concernant "la promotion du car-sharing en Région bruxelloise".

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

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "de bevordering van carsharing in het Brussels Gewest".

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mme Céline Delforge.- M. le ministre, voici deux ou trois semaines, la presse a largement relayé la campagne de publicité destinée à promouvoir le "car-sharing" (système de voiture partagée) à travers le partenariat entre la STIB et la société Cambio. L'idée est évidemment excellente, puisque le car-sharing symbolise l'utilisation rationnelle de la voiture par excellence. Par ailleurs, c'est un excellent moyen de diminuer les besoins des habitants en matière d'espace de parking. De plus, cela crée de l'emploi non délocalisable dans notre Région ; ce qui ne gâche rien puisqu'il s'agit, enfin, d'une PME qui ne pourra pas quitter Bruxelles. C'est une très bonne nouvelle.

Parmi les mesures évoquées dans la presse, il était également question de modifier le code de la route pour accorder enfin un statut légal aux fameuses places de parking réservées aux voitures partagées, puisque c'est bien là que réside tout l'intérêt du système.

Dans le même esprit, certains citoyens font le choix rationnel et civique de renoncer à l'utilisation de leur voiture individuelle. Quand certains le font en recourant au car-sharing, c'est au bénéfice de tout le monde - y compris des gens qui possèdent un véhicule, vu qu'ils ont plus de place en rue pour se garer. Il serait dès lors intéressant....

M. le président.- Madame Delforge, vous devez en rester à votre texte ; il s'agit d'une question orale.

Mme Céline Delforge.- Donc, afin de ne pas discriminer les citoyens qui optent pour les choix les plus civiques, ne conviendrait-il pas d'octroyer une carte de riverain ou de prendre une mesure équivalente pour les usagers des voitures de car-sharing ? De la sorte, ils pourraient, dans les mêmes conditions que leurs voisins, accèder au parking voisin de leur domicile.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Les véhicules de Cambio sont garés dans des "stations" où des emplacements leurs sont spécifiquement réservés. Le code de la route sera bientôt adapté en ce sens. J'ai adressé pour cela une demande au ministre fédéral de la Mobilité, demande qui a suivi toute la

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- Sinds een tweetal weken wordt er een uitgebreide promotiecampagne voor autodelen of carsharing gevoerd. Ik ben voorstander van dit systeem, dat een rationeel gebruik van de wagen voorstaat. Het doet ook de behoefte aan parkeerplaatsen in de buurt afnemen en zorgt voor duurzame werkgelegenheid.*

Er zou ook een wijziging van het verkeersreglement worden overwogen om parkeerplaatsen voor gedeelde wagens te reserveren. Wie voor autodelen kiest, neemt een verstandige en verantwoorde beslissing. Iedereen heeft er baat bij.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge, u dient zich aan de tekst van uw mondelinge vraag te houden.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- Is het niet wenselijk om autodelers een bewonerskaart te bezorgen of er op een andere manier voor te zorgen dat ze in hun buurt kunnen parkeren?*

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- De wagens van Cambio staan op gereserveerde standplaatsen. Op mijn verzoek wordt de wegcode binnenkort daaraan aangepast.*

Niet enkel de gereden kilometers worden

procédure et aboutira au début de l'année prochaine.

Dans le système du car-sharing, les kilomètres parcourus sont facturés à l'utilisateur, mais aussi le temps d'utilisation, afin qu'un utilisateur ne conserve pas inutilement un véhicule. La durée de stationnement d'un véhicule de car-sharing en dehors de sa station a pour vocation d'être limitée. C'est la raison pour laquelle, jusqu'à présent, la délivrance de la carte de riverain n'était pas encore prise en considération. Cependant, je ne veux pas écarter votre suggestion. Dans le cadre de l'ordonnance stationnement, nous étudierons la possibilité de prévoir une réglementation spécifique pour toute la Région.

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

Mme Céline Delforge.- L'utilisateur de voitures partagées peut très bien garer sa voiture la nuit près de son domicile. Par ailleurs, il y a la question des zones à parcmètres.

M. Pascal Smet, ministre.- Le système adopté répond à une logique et votre suggestion à une autre. C'est la raison pour laquelle nous ne voulons pas l'écarter.

- L'incident est clos.

aangerekend, maar ook de huurtijd, zodat de wagens niet te lang nutteloos stilstaan. Daarom werd tot nu toe nog geen rekening gehouden met de bewonerskaart. Ik wijs uw suggestie echter niet af. We zullen de mogelijkheid onderzoeken van een specifiek reglement voor het hele gewest.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Carine Delforge *(in het Frans).- Een autodeler kan de wagen 's nachts bij zijn huis parkeren en dan zijn er nog de parkeermeters.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Zowel het huidige systeem als uw voorstel beantwoorden aan een zekere logica. Daarom willen we die niet uitsluiten.*

- Het incident is gesloten.

QUESTION ORALE DE M. RENÉ COPPENS

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

concernant "les bandes urbaines et la sécurité dans les transports en commun ".

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER RENÉ COPPENS

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

betreffende "de stadsbendes en de veiligheid in het openbaar vervoer".

De voorzitter.- De heer Coppens heeft het woord.

M. René Coppens *(en néerlandais).- Selon la cellule SBU (Stadsbendes - Bandes urbaines) de la police fédérale, les agressions violentes dans les transports en commun auraient sensiblement baissé. Il semblerait aussi que cinq stations de métro demeurent peu sûres à cause de bandes urbaines et de criminels individuels.*

A propos du récent rapport de la police fédérale sur les bandes urbaines en Région bruxelloise, le ministre fédéral des Affaires intérieures a répondu au parlementaire fédéral M. de Donnea que, si nécessaire, la lutte contre les bandes urbaines pouvait être inscrite comme priorité dans le plan de sécurité zonal à l'initiative des autorités locales.

Quelles mesures prendrez-vous contre les bandes urbaines aux environs des stations de métro en question ? Comment y améliorerez-vous la sécurité ?

Soutiendrez vous l'initiative d'inscrire la lutte contre les bandes urbaines dans le plan de sécurité zonal ?

De heer René Coppens.- Volgens de SBU-cel (Stadsbendes - Bandes urbaines) van de federale politie blijkt, uit een vergelijking van de eerste gegevens van de jaren 2004 en 2005 met het vorige analyserapport, dat de 'gewelddadige agressie' in het openbaar vervoer gevoelig is gedaald.

Uit datzelfde rapport blijkt echter ook dat een vijftal Brusselse metrostations nog steeds onveilig worden gemaakt door stadsbendes en individuele criminelen. Op een vraag van federaal volksvertegenwoordiger François-Xavier de Donnea aangaande het recent verslag van de federale politie over de stadsbendes in het Brussels Gewest antwoordde federaal minister van Binnenlandse Zaken Patrick Dewael dat "op initiatief van de lokale overheid de strijd tegen de stadsbendes, indien nodig, als prioriteit in het zonaal veiligheidsplan kan worden ingeschreven".

Welke maatregelen zult u nemen tegen de stadsbendes rond bepaalde metrostations? Hoe zult u de veiligheid in die stations verbeteren?

Zult u het initiatief steunen om de strijd tegen de stadsbendes als prioriteit in het zonaal veiligheidsplan in te schrijven?

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

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).- La lutte contre ce phénomène fait partie des tâches de la police fédérale et locale. La STIB doit faire en sorte que les trams, bus et métros roulent et que la sécurité soit garantie dans les stations.*

C'est à la police qu'il incombe de combattre les activités criminelles des bandes urbaines. Les services de police, la justice et la STIB mènent quatre fois par an une action coordonnée sur l'ensemble du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. Des actions de sécurité - qui mettent l'accent sur le contrôle des billets - sont menées deux fois par mois environ, selon la disponibilité des services de police et sur proposition de la STIB.

Nous soutenons des actions de prévention, comme les "Responsible Young Passengers", ainsi que ce qu'on appelle des ambassades de la prévention, qui

De heer Pascal Smet, minister.- Het is vooral een taak van de federale en lokale politie om tegen dit fenomeen op te treden. We mogen geen politietaken doorschuiven naar de MIVB, die ervoor moet zorgen dat de trams, bussen en metro's rijden en dat de veiligheid in de stations wordt gegarandeerd.

Stadsbendes houden zich onledig met criminele feiten, en het is de taak van de politie om er iets aan te doen. Er gebeuren echter wel degelijk gecoördineerde acties. De MIVB werkt mee aan diverse veiligheidsacties. Zulke acties kunnen verspreid zijn over het hele gewest, of beperkt zijn tot wekelijkse ticketcontroles. Vier maal per jaar voeren de politiediensten, justitie en de MIVB samen een gecoördineerde actie over het volledige grondgebied van het Brussels Gewest. Er worden, afhankelijk van de beschikbaarheid van de

sont des espaces destinés à accueillir les gens. Il y a aussi un lieu de rencontre spécifique pour la communauté africaine dans le quartier Matonge, où l'on s'occupe des jeunes Africains qui traînent dans le métro.

La STIB collabore actuellement à deux études sur les bandes de jeunes, commandées par le Service Public Fédéral Intérieur aux universités de Gand et de Louvain. Il y a donc des échanges d'information entre la STIB, la police fédérale et les universités.

La police doit considérer la lutte contre les bandes urbaines comme une priorité absolue. Mais les services de police décident de cela de manière assez autonome.

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

M. René Coppens *(en néerlandais).- Je constate avec satisfaction que les actions et les contacts se multiplient afin de conforter la sécurité dans certaines stations de métro.*

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

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).- Nous y installerons également plus de caméras.*

- L'incident est clos.

politiediensten en op voorstel van de MIVB, ongeveer twee keer per maand veiligheidsacties gevoerd. De klemtoon ligt daarbij op ticketcontrole.

We ondersteunen ook heel wat preventieacties, zoals "Responsible Young Passengers". Verder zijn er zogenaamde preventieambassades: ruimtes in de metrostations waar mensen kunnen opgevangen worden. Er is ook een ontmoetingsplaats in Matonge, die specifiek is bedoeld voor de Afrikaanse gemeenschap. Afrikaanse jongeren die in de stations rondhangen kunnen er worden opgevangen.

De MIVB werkt op dit ogenblik mee aan twee universitaire studies over jeugdbendes van de universiteiten van Gent en Luik die door de FOD Binnenlandse Zaken zijn besteld. Er wordt dus informatie uitgewisseld tussen de MIVB, de federale politie en de universiteiten.

Ik ben er uiteraard voorstander van dat de politie de strijd tegen stadsbendes als een prioriteit beschouwt. Eerlijkheidshalve moet ik echter toegeven dat de politiediensten daar redelijk autonoom over beslissen.

De voorzitter.- De heer Coppens heeft het woord.

De heer René Coppens.- Ik stel met voldoening vast dat er raakpunten en gecoördineerde acties zijn in de strijd voor meer veiligheid in bepaalde metrostations.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Er zullen ook meer camera's in de metrostations komen.

- Het incident is gesloten.

QUESTION ORALE DE M. DENIS GRIMBERGHS

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

concernant "l'évaluation du plan de circulation de la commune de Saint-Josse et ses conséquences sur les transports publics".

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

M. Denis Grimberghs.- La commune de Saint-Josse a effectué un test grandeur nature relatif à son nouveau plan de mobilité. L'évaluation de ce test est actuellement diffusée par la commune. Celle-ci aurait interrogé les habitants qui, à 70%, considèrent que la situation est soit identique, soit meilleure en phase de test qu'avant celui-ci.

Je note néanmoins deux points noirs identifiés par la commune qui devraient vous interpeller dans votre fonction de ministre régional de la Mobilité.

Le premier concerne la vitesse commerciale des bus, qui n'a pas augmenté et stagnerait autour des 11 km.

Le deuxième porte sur le fait que les grands axes de circulation qui amènent les navetteurs au coeur de Saint-Josse constituent toujours un très grand problème.

Sur la première question, je souhaiterais savoir dans quelle mesure la STIB a été associée à l'élaboration du test du plan de mobilité et à son évaluation.

Sur le second point, je souhaiterais vous entendre sur les initiatives prises pour organiser les entrées de ville en amont d'une commune telle que St-Josse, ainsi que sur la coordination des initiatives prises entre les différentes communes bruxelloises afin de ne pas piéger les navetteurs par les

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DENIS GRIMBERGHS

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

betreffende "de evaluatie van het verkeersplan van de gemeente Sint-Joost en de gevolgen ervan voor het openbaar vervoer".

De voorzitter.- De heer Grimberghs heeft het woord.

De heer Denis Grimberghs *(in het Frans).- De gemeente Sint-Joost heeft haar verkeersplan op ware grootte getest. Uit de evaluatie blijkt dat 70% van de ondervraagde inwoners vindt dat de situatie ofwel dezelfde is gebleven ofwel is verbeterd.*

De gemeente heeft niettemin twee zwarte punten geïdentificeerd die u als gewestelijke mobiliteitsminister moeten interpelleren.

Ten eerste stagneert de reissnelheid van de bussen rond 11 km/uur. Werd de MIVB betrokken bij het mobiliteitsplan en de evaluatie ervan?

Ten tweede zijn er nog altijd problemen op de grote verkeersassen die de pendelaars naar het centrum van Sint-Joost moeten brengen. Zijn er initiatieven genomen om de invalspoorten bij het binnenrijden van de stad beter te organiseren? Plegen de verschillende Brusselse gemeenten overleg om te voorkomen dat de pendelaars in de problemen komen door de individuele beslissingen van de gemeenten?

décisions prises par chacune des entités communales.

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

M. Pascal Smet, ministre.- La STIB était en effet associée aux démarches de la commune.

En matière de transports en commun, deux lignes de bus étaient directement concernées : les lignes 59 et 61, qui se croisent place Houwaert. Le test grandeur nature a permis d'expérimenter les solutions avancées pour répondre en particulier à deux points noirs rencontrés à Saint-Josse par les transports publics.

Un filtre a été installé au square Armand Steurs dans l'axe de la rue des Moissons, afin de bloquer le trafic de transit vers la ville et de faciliter le passage des bus de la ligne 61. Pour ce faire, la largeur de la voirie a été réduite et un signal C3 interdisant toute circulation, à l'exception de celle des bus, a été mis en place.

Un second filtre a été instauré pour rendre la rue du Mérinos inaccessible au trafic automobile et ainsi favoriser le passage du bus 59.

Les filtres auraient dû se faire sous la forme d'écluses à bus mais l'essai n'a pris en compte que des plaques d'interdiction de trafic. L'évaluation a montré qu'un certain nombre de conducteurs n'a pas respecté la nouvelle signalisation et a continué à emprunter leur trajet habituel. De ce fait, aucun changement sensible n'a pu être observé au niveau de la vitesse commerciale des bus de la ligne 61.

En ce qui concerne la ligne 59, il n'a pas été possible de mesurer l'impact des nouvelles mesures. Pendant toute la durée de l'essai, les bus ont été déviés, en raison de travaux d'égouttage rue des Coteaux. Ils n'ont donc pas emprunté le dispositif mis en place rue du Mérinos.

Le collège a arrêté son plan de mobilité en fonction des conclusions du test. Il a demandé à la STIB que les écluses à bus (square Steurs et rue du Mérinos) ne fonctionnent uniquement qu'aux heures de pointe. La STIB étudie comment mettre en œuvre

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans)*.- *Sint-Joost heeft de MIVB bij haar verkeersplan betrokken, met name voor de buslijnen 59 en 61, die elkaar kruisen op het Houwaertplein.*

Er werden twee filters geplaatst: de eerste om het doorgaand verkeer via de Oogststraat onmogelijk te maken en de doortocht van bus 61 te vergemakkelijken, de tweede om de Mérinosstraat ontoegankelijk voor het autoverkeer te maken en de doortocht van bus 59 te vergemakkelijken.

Normaal gezien hadden er bussluizen moeten komen, maar in de testfase werd enkel het wegdek versmald en werden er C3-verbodsborden geplaatst. Een aantal automobilisten hebben die nieuwe bewegwijzering niet in acht genomen en zijn hun gebruikelijk traject blijven volgen. Daarom werd er geen aanzienlijk verbetering van de reissnelheid van bus 61 genoteerd. Voorts was het niet mogelijk de gevolgen voor buslijn 59 te meten, omdat die bussen tijdens de hele testfase werden omgeleid wegens werken in de Wijnheuvelenstraat.

Het College heeft de MIVB gevraagd om de bussluizen enkel tijdens de spitsuren te doen werken. De MIVB zoekt momenteel naar een technische oplossing.

Uit de evaluatie blijkt ook dat de reissnelheid van bussen waarvan het traject door zeer nauwe straten loopt, slechts kan worden verbeterd als die bussen voorrang krijgen. Bovendien gaat het om drukke buslijnen met vrij lange opstaptijden. De regelmaat van de buslijnen werd niet geëvalueerd, terwijl dit aspect volgens mij veel belangrijker is dan de snelheid in dichtbevolkte wijken.

De doelstellingen van het plan zijn dus in overeenstemming met de verwachtingen: minder verkeer in bepaalde wijken en tevreden inwoners. Vooral de voetgangers en de fietsers hebben er baat bij. Nog een doelstelling van het IRIS-plan die aldus bereikt werd.

techniquement cette demande de la commune.

L'évaluation rappelle aussi que ce type de ligne traversant des rues très étroites ne peut gagner en vitesse commerciale que si elle bénéficie de priorités. Ces aspects-là n'ont pas été mis en œuvre. En plus, il s'agit de lignes très chargées où la durée d'embarquement est importante. La régularité des bus n'a pas fait l'objet d'une évaluation. Il me semble que cet élément est beaucoup plus important que la vitesse pour les lignes traversant des quartiers aussi denses.

Elle montre aussi que les objectifs du plan sont conformes aux attentes en termes de réduction de trafic dans les quartiers que la commune cherchait à protéger et de satisfaction des habitants, même si certains itinéraires 'parasites' n'ont pas encore été limités. Les piétons et les cyclistes sont les principaux bénéficiaires. Il s'agit là aussi d'un objectif du plan IRIS qui est ainsi atteint.

L'axe qui est le plus dense en matière de trafic - en valeur absolue -, n'est autre que la chaussée de Louvain, reprise en interquartier au PRD. Nous parlons d'un maximum de 300 véhicules ; soit moins d'un pour mille du trafic dans la Région.

Le consultant a, de plus, relevé que, par des petites mesures d'accompagnement en voirie régionale, il était possible d'améliorer la fluidité des voiries interquartier, dont la chaussée de Louvain. Il s'agit par exemple de supprimer dix places de stationnement rue Verbist pour créer une bande supplémentaire devant les feux. Cela suppose la mise en place d'une gestion du stationnement aux abords de la place Saint-Josse, de manière à diminuer la pression des voitures ventouses et permettre une meilleure rotation des places de stationnement au profit des nombreux commerces locaux. Un nouveau réglage des grilles des feux aurait dû avoir lieu pour profiter des changements d'intensité de trafic sur les voiries locales.

Bien évidemment, la principale mesure pour diminuer le flux des navetteurs aux portes de Saint-Josse consiste à mettre en oeuvre le RER, dont nous venons de parler, notamment en direction de Louvain. Mais il y a aussi d'autres mesures, comme, par exemple, mettre une ligne de bus en site propre dans la chaussée de Louvain. C'est une

De drukste verkeersas is de Leuvensesteenweg, een interwijkenweg volgens het GewOP. Het gaat om maximaal 300 voertuigen, dat is minder dan een duizendste van het verkeer in het Gewest.

Bovendien blijkt dat met kleine begeleidingsmaatregelen voor het gewestelijk wegennet de doorstroming van het verkeer op de interwijkenwegen verbeterd kan worden. Zo kan bijvoorbeeld een extra rijstrook worden gecreëerd aan de verkeerslichten in de Verbiststraat, door daar tien parkeerplaatsen af te schaffen. Een parkeerbeleid in de omgeving van het Sint-Joostplein moet ervoor zorgen dat er een betere rotatie komt van de parkeerplaatsen. Dat komt de vele lokale handelszaken ten goede.

Uiteraard is de belangrijkste maatregel voor de vermindering van het pendelverkeer in Sint-Joost de inrichting van het GEN, met name in de richting van Leuven. Een andere mogelijke maatregel die we onderzoeken is de aanleg van een eigen bedding voor de buslijn op de Leuvensesteenweg. De komende dagen zullen we een heraanleg van het Sint-Joostplein voorstellen die rekening houdt met de verschillende problemen.

Vervolgens kan de manier waarop de gewestelijk overheid de mobiliteitsplannen van de verschillende gemeenten behandelt, aanzienlijk verbeterd worden. Hieraan zal in de komende twee jaren bijzondere aandacht besteed worden.

des mesures que nous examinons, puisqu'on a marqué des réserves dans le plan de réaménagement de la place Saint Josse et que d'autres problèmes demeurent, comme celui du passage des bus. Dans les jours qui viennent, nous proposerons un réaménagement différé de la place Saint-Josse qui tiendra compte des différents problèmes.

Ensuite, la manière dont l'administration régionale traite les plans de mobilité de différentes communes pourrait être considérablement améliorée. Dans le cadre de sa réorganisation et du recrutement de 72 personnes dans les deux années à venir, une attention particulière sera accordée à ce sujet.

M. Le président.- La parole est à M. Grimberghs.

M. Denis Grimberghs.- J'ai deux observations.

Premièrement, M. le ministre, je vous invite à vérifier que les initiatives que l'on envisage de prendre soient conformes aux permis de bâtir tels qu'ils ont été délivrés. Beaucoup de questions, notamment sur un site très protégé pour des raisons patrimoniales, le square Armand Steurs, sont posées à cet égard et, parfois, les ministres ne disent pas tous la même chose à propos de ce qu'il y a lieu de faire en ce qui concerne la prescription urbanistique, indépendamment des manières d'améliorer la fluidité des transports publics.

Deuxièmement, je pense qu'on pourrait améliorer la situation en amont. L'idée de la mise en place d'une limitation à l'entrée de la ville devrait être gérée en amont. Elle continue à ne pas l'être malgré l'inscription des entrées de ville dans le PRD, toutes 'générations' confondues. Je ne sais pas combien de fois on va réécrire qu'on compte réaliser des entrées de ville qui vont effectivement montrer qu'on marque la différence de type d'aménagement. Ce n'est pas à Saint-Josse qu'on peut régler ce problème ; c'est en amont qu'il faut le faire.

- L'incident est clos.

De voorzitter.- De heer Grimberghs heeft het woord.

De heer Denis Grimberghs *(in het Frans).- Ik heb twee opmerkingen.*

Ten eerste, mijnheer de minister, kunt u nagaan dat de initiatieven die wij willen nemen in overeenstemming zijn met de bouwvergunningen? Er rijzen vele vragen, voornamelijk wat de Armand Steurssquare betreft. De ministers nemen niet altijd allemaal hetzelfde standpunt in over onder meer het stedenbouwkundig voorschrift.

Ten tweede kan de situatie vanuit het Gewest worden verbeterd. De begrenzing aan de ingang van de stad moet daar beheerd worden. Ik weet niet hoe vaak men nog gaat beweren dat er stadspoorten zullen komen die echt een verschil maken. Dat probleem moet niet door Sint-Joost worden opgelost.

- Het incident is gesloten.