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

**BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

# Compte rendu intégral des interpellations et des questions orales

# Integraal verslag van de interpellaties en mondelinge vragen

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

## Commissie voor de infrastructuur, belast met openbare werken en verkeerswezen

**RÉUNION DU**

**MERCREDI 1er OCTOBRE 2008**

**VERGADERING VAN**

**WOENSDAG 1 OKTOBER 2008**

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 Mme Françoise Schepmans 4

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

concernant "de nouvelles lignes de métro à Bruxelles".

Interpellation jointe de M. Rachid Madrane, 4

concernant "le Plan Iris 2".

Interpellation jointe de Mme Céline Delforge, 4

concernant "le Plan Iris 2".

Interpellation jointe de M. Willem Draps, 4

concernant "le Plan Iris 2 de déplacements".

*Discussion conjointe – Orateurs :* **Mme Michèle Carthé, M. Pascal Smet,** ministre, **M. Yaron Pesztat, M. Hervé Doyen, M. Willem Draps, M. Rachid Madrane, M. Willy Decourty,** vice-président. 9

# INHOUD

INTERPELLATIES 4

- van mevrouw Françoise Schepmans 4

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

betreffende "de nieuwe metrolijnen in Brussel".

Toegevoegde interpellatie van de heer Rachid Madrane, 4

betreffende "het Irisplan 2".

Toegevoegde interpellatie van mevrouw Céline Delforge, 4

betreffende "het Irisplan 2".

Toegevoegde interpellatie van de heer Willem Draps, 4

betreffende "het vervoerplan Iris 2".

*Samengevoegde bespreking – Sprekers:* **mevrouw Michèle Carthé, de heer Pascal Smet,** minister, **de heer Yaron Pesztat, de heer Hervé Doyen, de heer Willem Draps, de heer Rachid Madrane, de heer Willy Decourty,** ondervoorzitter. 9

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

## INTERPELLATIONS

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

**INTERPELLATION DE MME FRANÇOISE SCHEPMANS**

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

**concernant "de nouvelles lignes de métro à Bruxelles".**

**INTERPELLATION JOINTE DE M. RACHID MADRANE,**

**concernant "le Plan Iris 2".**

**INTERPELLATION JOINTE DE MME CÉLINE DELFORGE,**

**concernant "le Plan Iris 2".**

**INTERPELLATION JOINTE DE M. WILLEM DRAPS,**

**concernant "le Plan Iris 2 de déplacements".**

**M. le président.-** En l'absence de Mme Françoise Schepmans, excusée, son interpellation est considérée comme retirée.

La parole est à M. Madrane pour son interpellation jointe.

**M. Rachid Madrane.-** Il y a quelque temps, je rappelais que le Plan Iris 2 était un peu l'Arlésienne

## INTERPELLATIES

**De voorzitter.-** Aan de orde zijn de interpellaties.

**INTERPELLATIE VAN MEVROUW FRANÇOISE SCHEPMANS**

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

**betreffende "de nieuwe metrolijnen in Brussel".**

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER RACHID MADRANE,**

**betreffende "het Irisplan 2".**

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE,**

**betreffende "het Irisplan 2".**

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER WILLEM DRAPS,**

**betreffende "het vervoerplan Iris 2".**

**De voorzitter.-** Bij afwezigheid van mevrouw Françoise Schepmans, die verontschuldigd is, wordt haar interpellatie geacht te zijn ingetrokken.

De heer Madrane heeft het woord voor zijn toegevoegde interpellatie.

**De heer Rachid Madrane** *(in het Frans).- Tot voor kort was het plan-Iris 2 een soort van*

de la commission de l'Infrastructure. Je suis heureux d'avoir lu dans la presse qu'un projet de plan adopté par le gouvernement fin septembre est soumis à enquête publique du 1er octobre au 30 novembre 2008. Je souhaiterais dès lors interroger le ministre sur le Plan ou projet de Plan Iris 2, dont la presse s'est fait l'écho il y a quelques semaines.

Vous avez rappelé au sein de cette même commission qu'il était nécessaire de réactualiser les objectifs de ce plan. A lire la presse, il semble qu'une série de priorités aient été définies dans le projet de plan. Pourriez-vous nous communiquer les priorités retenues par le gouvernement ? Par ailleurs, je lis qu'une étude a été réalisée. Pourrais-je savoir si c'est cette dernière qui sera soumise à enquête publique ?

Nous le savons tous, chaque jour, ce sont plus de 700.000 voitures qui se déplacent dans nos rues. Plus de la moitié sont occupées par des navetteurs qui viennent de l'extérieur de la Région. A l'horizon 2015, le nombre de voitures circulant dans la capitale dépassera le million. N'avez-vous pas le sentiment que ce plan favorise ou se concentre prioritairement sur les navetteurs qui rejoignent la capitale pour travailler, et principalement sur les navetteurs néerlandophones ?

Dans ce contexte, que peuvent attendre les Bruxellois de ce plan ? Pouvez vous m'informer de l'échéancier d'adoption du Plan définitif Iris 2 ? Quelles sont les procédures mises en place pour qu'un maximum de Bruxellois puissent prendre part à l'enquête publique ? Dans combien de temps peut-on envisager la consultation des communes ? Qu'y a-t-il de fondamentalement neuf dans ce plan par rapport au Plan Iris 1 ?

Je voudrais également savoir si vous allez tenir compte des remarques qui seront émises lors de l'enquête publique. Le plan tiendra-t-il compte des amendements éventuels ? Sera-t-il amendé en fonction des résultats de l'enquête publique ? Qui financera, et comment financera-t-on les mesures intelligentes et essentielles contenues dans ce plan ?

*(M. Willy Decourty, vice-président, prend place au fauteuil présidentiel)*

*onzichtbaar personage in deze commissie. Het is een goede zaak dat de regering nu een ontwerpplan heeft goedgekeurd dat van 1 oktober tot 30 november wordt onderworpen aan een openbaar onderzoek.*

*Mijnheer Smet, in de kranten staat dat u een aantal beleidskeuzes hebt bepaald in uw plan. Kunt u die toelichten? Ik las ook dat er een studie werd uitgevoerd. Zal de bevolking de resultaten kunnen raadplegen?*

*Dagelijks rijden meer dan 700.000 wagens door de Brusselse straten. Meer dan de helft van die auto's wordt bestuurd door pendelaars. Tegen 2015 zullen er dagelijks meer dan 1 miljoen auto's rondrijden in Brussel. Ik heb de indruk dat u in uw plan vooral aandacht besteedt aan Nederlandstalige pendelaars.*

*Wat mogen de Brusselaars verwachten van het plan? Wanneer wordt het definitieve plan aangenomen? Welke maatregelen neemt u opdat zoveel mogelijk Brusselaars kunnen deelnemen aan het openbare onderzoek? Wanneer krijgen de gemeenten inspraak? Wat zijn de nieuwigheden in het plan?*

*Zult u rekening houden met de opmerkingen die ter sprake zullen komen in het openbare onderzoek? Kan het plan nog worden gewijzigd? Tot slot wil ik ook weten wie al dat moois gaat betalen.*

*(De heer Willy Decourty, ondervoorzitter, treedt als voorzitter op)*

**M. le président.-** En l'absence de Mme Céline Delforge, excusée, son interpellation jointe est considérée comme retirée.

La parole est à M. Draps pour son interpellation jointe.

**M. Willem Draps.-** Depuis de nombreux mois, bon nombre de députés se sont inquiétés du retard pris par l'élaboration du Plan Iris 2, souhaitant que soit réservée au parlement la primeur de son exposé. Il est regrettable que le moment choisi survienne quelques jours avant la rentrée parlementaire. C'est donc uniquement sur base d'articles de presse que les parlementaires ont été amenés à prendre connaissance des intentions du gouvernement en l'espèce.

Après avoir délibérément choisi de retarder jusqu'à la fin de la législature la présentation de ce plan, il est évident que celui-ci se limitera à un effet d'annonce et que la mise en oeuvre des orientations qu'il contient risque de rejoindre rapidement le catalogue d'intentions et les différents plans élaborés par ce gouvernement, qui ne connaîtront qu'un début d'exécution - s'il en est - au cours de cette législature.

Si ce plan est approuvé en seconde lecture encore sous cette législature, il constituera le testament de l'actuel gouvernement en matière de mobilité.

La moindre des constatations que l'on puisse faire, en fonction des échos publiés par la presse, c'est que votre plan fait la part belle à l'extension du réseau de métro, ce qui tranche de manière tout à fait singulière avec l'extrême frilosité de votre déclaration gouvernementale de 2004 en la matière.

En effet, ce gouvernement s'est limité en termes d'infrastructure de métro à continuer à exécuter un plan qui avait été arrêté par l'antépénultième gouvernement, avant 2000, lorsque M. Hasquin était en charge du département. Ce plan visait à prolonger le métro jusqu'à Erasme, puis à boucler la ligne 2, dite "de petite ceinture". Depuis lors, aucune autre décision en matière d'infrastructure de métro n'a été prise.

Je vous ai fait remarquer dès le début de cette législature que, pour la première fois depuis 40 ans,

**De voorzitter.-** Bij afwezigheid van mevrouw Céline Delforge, die verontschuldigd is, wordt haar toegevoegde interpellatie geacht te zijn ingetrokken.

De heer Draps heeft het woord voor zijn toegevoegde interpellatie.

**De heer Willem Draps** *(in het Frans).- Veel parlementsleden maakten zich zorgen over de vertraging die het plan-Iris 2 heeft opgelopen en drongen erop aan dat u het eerst aan het parlement zou voorstellen voordat het wereldkundig werd gemaakt. Het is jammer dat u het blijde nieuws enkele dagen voor het begin van het parlementaire jaar hebt verspreid, want nu hebben de commissieleden er in de pers kennis van moeten nemen.*

*U hebt de voorstelling van uw plan opzettelijk uitgesteld tot het einde van de legislatuur. Dat is een duidelijk marketingtrucje. Ik vrees dat uw plan dode letter zal blijven en nooit helemaal wordt gerealiseerd.*

*Als deze regering het plan in tweede lezing goedkeurt, wordt het haar testament inzake mobiliteit.*

*Door in het plan een uitbreiding van het metronetwerk voorop te stellen, maakt u een scherpe bocht ten opzichte van uw beleidsverklaring van 2004. Tot op heden beperkte deze regering zich tot de uitvoering van het plan dat vóór 2000, onder minister Hasquin, werd opgesteld: de verlenging van de metro tot aan Erasmus en de afwerking van lijn 2.*

*Voor het eerst sinds 40 jaar heeft deze regering geen contracten met studiebureaus, terwijl er voor een vergunningsaanvraag en een openbare aanbesteding onderzoek nodig is, waarvoor zij onmisbaar zijn. Na de oprichting van het gewest kende de uitbreiding van het metronetwerk al een belangrijke vertraging omdat het gewest over te beperkte middelen beschikte. De ingenieurs en studiebureaus die jarenlang studiewerk hebben verricht voor de werkzaamheden aan de Brusselse metro, hebben ondertussen de pensioenleeftijd bereikt of leggen zich toe op andere dossiers.*

*Het huidige plan voorziet in werkzaamheden aan*

on allait arrêter l'étude de projets nouveaux d'extension du réseau de métro à Bruxelles. Certes, dans les faits, depuis la création de la Région, vu la limitation des moyens budgétaires disponibles, les projets d'extension du métro étaient examinés à un rythme singulièrement ralenti par rapport à ce que nous avions connu au cours des décennies précédentes.

Pour la première fois depuis 40 ans, au cours des cinq années qui se sont écoulées sous cette législature, il n'y a plus eu de contrat avec des bureaux d'étude pour que ceux-ci se mettent réellement à la planche à dessin, au sondage des sols et à l'examen d'une série d'éléments qui doivent être pris en compte pour obtenir un dossier permettant de solliciter un permis d'urbanisme et la mise en adjudication de travaux.

Les ingénieurs et bureaux d'étude qui s'étaient mobilisés pendant autant d'années sur les chantiers du métro à Bruxelles ont progressivement atteint l'âge de la retraite ou ont été réorientés vers d'autres tâches. L'étude concrète de projets d'extension du métro bruxellois s'est interrompue depuis lors. Ceci n'est qu'une constatation et non un jugement de valeur.

Par rapport aux extensions du métro, le contraste est total entre la frilosité extrême de 2004 et la volte-face actuelle, qui envisage notamment de reconstruire des ouvrages de métro sur l'axe Nord-Sud.

On sait que, dans ce pays très réglementé, un délai d'au minimum huit ans, voire de plus de dix ans, s'écoule en général entre la décision de principe de construire une grande infrastructure - routière, ferroviaire ou quoi que ce soit d'autre d'important qui nécessite, notamment, une étude d'incidences - et sa mise en service. On peut donc réellement appréhender les conséquences de cinq années d'inactivité en termes d'élaboration de projets de construction d'ouvrages de métro.

Dans ce contexte, et dans l'attente de votre exposé complet, je voudrais simplement vous poser quelques questions.

Comment justifie-t-on, au sein du gouvernement, la modification complète des options en matière de développement du réseau de métro par rapport aux choix qui avaient été faits en début de

*de metrolijn op de Noord-Zuidas.*

*In dit land ligt er meestal minstens acht tot tien jaar tussen de principebeslissing om grote vervoersinfrastructuur aan te leggen en de ingebruikname ervan. Vijf jaar inactiviteit heeft dus grote gevolgen.*

*Waarom verdedigt de regering nu totaal andere keuzes dan bij het begin van de legislatuur met betrekking tot de uitbreiding van het metronet? Welke projecten zullen het eerst worden uitgevoerd (noordelijke of zuidelijke uitbreiding van de noord-zuidas, gedeeltelijke ontdubbeling van de oost-westas, met nieuwe lijnen tussen de Europese wijk en het Vanderkindereplein)? Waarom is precies voor het Vanderkindereplein en Schaarbeek-Vorming gekozen?*

*Hoe zit het met de verschillende uitbreidings-projecten van het tramnet? Wat is het uitvoerings-schema? Op welke verkeersstudies hebt u zich gebaseerd?*

*De regering heeft beslist om het gewestelijk ontwikkelingsplan niet te herzien tijdens deze legislatuur. Die mogelijkheid is in het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening ingeschreven. Vroeger moest er elke legislatuur een GewOP worden opgesteld. Bepaalde opties uit het Iris 2-plan zouden evenwel niet in overeenstemming zijn met het GewOP en het GBP. Moeten die plannen dus niet worden gewijzigd om het Iris 2-plan te legitimeren?*

*De projecten zijn ook niet zonder begrotings-gevolgen. De kostprijs waarover ik beschik dateert uit het begin van de jaren '90. Die prijs is ondertussen veranderd, net als de technieken. Wat is de huidige kostprijs voor een kilometer metronet, met name op grond van de ervaringen met de jongste projecten in het buitenland?*

*De institutionele toekomst van het gewest is onzeker, zeker wat de financiering betreft. De financiering van het plan is dus zeker stof voor discussie.*

législature ?

Un ordre de priorité a-t-il été établi entre les différents projets d'extension du réseau métro (les branches Nord et Sud de l'axe Nord-Sud, ainsi que le dédoublement partiel de l'axe Est-Ouest, avec les lignes nouvelles devant relier le quartier européen à la place Vanderkindere) ? Il serait d'ailleurs intéressant que vous puissiez nous expliquer les choix de la place Vanderkindere et de Schaerbeek-Formation... Mais nous aurons sans doute ultérieurement un débat à ce sujet.

Qu'en est-il des différents projets d'extension du réseau de tramways ainsi que de leur phasage dans le temps ?

Sur la base de quelles études du trafic potentiel futur les options du plan ont-elles été prises ?

D'un point de vue plus planologique - et le ministre-président y a fait allusion dans son exposé de ce matin - ce gouvernement a pris la décision de ne pas mettre en révision le PRD (Plan régional de développement) sous cette législature. Cette possibilité lui est ouverte par le COBAT (Code bruxellois de l'aménagement du territoire) ; rappelons qu'auparavant, il fallait faire un PRD à chaque législature. Il semble qu'une série d'options du Plan Iris 2 ne soit pas conforme au PRD et au PRAS (Plan régional d'affectation du sol). Faut-il, à votre avis, les modifier pour valider le Plan Iris 2 ?

Tout ceci nécessite la mobilisation de moyens budgétaires. Les coûts par kilomètre de métro dont je dispose datent du début des années 90 ; ils ont changé, comme les techniques. Quels sont-ils aujourd'hui, notamment en fonction des références qu'on peut trouver à l'étranger ? N'oublions pas qu'en Belgique, hormis l'achèvement de la ligne 2 selon des techniques qui ne seront peut-être pas celles choisies pour l'extension et la construction de nouveaux axes, il n'y a pas eu de travaux récents portant sur des lignes de métro.

Nous connaissons tous les incertitudes institutionnelles de notre Région, qui sont évidemment liées à son mode de financement. Puisque vous présentez un plan aussi volontariste et aussi ambitieux en fin de législature, nous ne pouvons faire l'économie d'un débat sur les pistes de son financement.

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

*Discussion conjointe*

**M. le président.-** La parole est à Mme Carthé.

**Mme Michèle Carthé.-** Je ne vais pas reprendre ici les propos des précédents orateurs quant au moment choisi pour présenter le Plan Iris 2, qu'il s'agisse des vacances parlementaires ou de l'année de législature. Je souhaiterais simplement intervenir sur un aspect qui vous est très cher : l'indispensable coopération et l'interaction entre les communes et la Région dans différentes matières, notamment en termes de mobilité.

**M. Pascal Smet, ministre.-** Tant qu'il ne s'agit pas de blocages et de freinages, ça va !

**Mme Michèle Carthé.-** Je trouve un peu surprenant que vous parliez de blocage.

Rien qu'à votre réaction, M. le ministre, je vois qu'il s'agit d'un sujet auquel vous êtes particulièrement sensible !

Je vous avais interpellé en novembre 2007 sur la complémentarité et les synergies indispensables entre Région et communes. Elles sont sources de progrès dans la mesure où existe une réelle coopération et une concertation, entretenues dans un esprit de dialogue et de respect plutôt que de concurrence ou de contrainte. Je suis sûre que vous partagez notre appréciation à ce sujet.

Mes propos concernaient plus particulièrement les avancées et la qualité du travail accompli dans le cadre des multiples plans communaux de mobilité, lesquels sont largement subsidiés par la Région. Je m'intéressais également aux modalités suivies par la Région pour assurer la cohérence et la complémentarité entre les plans communaux et les plans régionaux.

La dynamique des plans de mobilité a continué à se développer. Depuis 2003-2004, au moins sept plans

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

*Samengevoegde bespreking*

**De voorzitter.-** Mevrouw Carthé heeft het woord.

**Mevrouw Michèle Carthé** *(in het Frans).- Ik sluit mij aan bij wat mijn voorgangers zeiden over het tijdstip en wil het hebben over de samenwerking tussen het gewest en de gemeenten.*

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).- Als zij de zaken niet blokkeren, is er geen probleem!*

**Mevrouw Michèle Carthé** *(in het Frans).- Het verbaast mij dat u spreekt over blokkeren.*

*Ik merk dat de minister gevoelig is voor dit onderwerp!*

*In november 2007 interpelleerde ik u al over de synergie tussen gewest en gemeenten. Overleg en dialoog in plaats van concurrentie vormen een bron van vooruitgang.*

*Ik had het meer bepaald over de verschillende gemeentelijke mobiliteitsplannen, die in grote mate gesubsidieerd worden door het gewest. Ik vroeg hoe het gewest ervoor zorgde dat deze plannen en de gewestelijke plannen op elkaar afgestemd waren.*

*Sinds 2003-2004 zijn er minstens zeven gemeentelijke plannen afgewerkt of goedgekeurd en zeven andere worden uitgewerkt. Dit slaat dus op een groot gedeelte van het Brusselse grondgebied.*

*In uw antwoord benadrukte u het belang van de samenhang tussen het gemeentelijke en het gewestelijke beleid. Welke rol speelden de gemeentelijke mobiliteitsplannen, waar hard aan*

communaux ont été achevés, voire approuvés, et sept autres sont en cours d'élaboration. Une grande partie du territoire bruxellois est donc concernée.

Dans votre réponse, vous aviez souligné qu'il était pertinent de soulever la question de l'indispensable cohérence entre politiques communales et régionales. Ma question est donc la suivante. Quel est l'apport des plans communaux de mobilité, subsidiés, qui ont demandé beaucoup d'énergie dans les communes, dans la préparation du Plan Iris 2 ?

En réponse à mon interpellation en novembre 2007, vous déclariez que : "Les plans communaux de mobilité constituent un élément important de la politique de mobilité, étant donné qu'ils permettent aux communes de définir à long terme leurs priorités et leurs choix en matière de mobilité et de travaux publics, et de les faire connaître".

Ma seconde question porte sur l'importance de l'enquête publique. Nous sommes particulièrement sensibles à cette forme de participation, tant des citoyens que des instances d'avis et des communes. Nous sommes convaincus que vous tiendrez compte des remarques qui seront transmises au cours de l'enquête publique. Ceci soulignera d'autant plus votre souci de considérer la réalité des quartiers et le vécu des citoyens. Cette réalité est bien connue des communes, lesquelles sont, par définition, proches des citoyens.

Concernant le Plan Iris 2, il convient de trouver des solutions. Il existe par ailleurs déjà des propositions intéressantes, même indispensables. Pour désengorger la Région bruxelloise, il s'agit de ne pas considérer uniquement l'accès vers Bruxelles, mais aussi la mobilité dans Bruxelles, ainsi que la qualité de vie des Bruxellois. Combien de temps comptez-vous consacrer à l'analyse des réactions des citoyens, des instances d'avis et des communes, avant de les intégrer au Plan qui sera présenté en deuxième lecture au gouvernement ? Quel calendrier prévoyez-vous à cet égard ?

**M. le président.-** La parole est à M. Pesztat.

**M. Yaron Pesztat.-** Tout vient à point à qui sait attendre... longtemps. Le Plan Iris 2 pointe enfin le bout de son nez. Il est ouvert à enquête publique et on peut le découvrir sur un site internet, à condition

*gewerkt is, bij de voorbereiding van het plan-Iris 2?*

*Ik heb u in 2007 geïnterpelleerd. Toen verklaarde u dat de gemeentelijke mobiliteitsplannen een belangrijk onderdeel vormen van het mobiliteits-beleid en dat ze prioriteiten en keuzes vastleggen op lange termijn.*

*De PS-fractie hecht veel belang aan het openbaar onderzoek, omdat het de burgers, de adviesorganen en de gemeenten bij het beleid betrekt. De minister zal ongetwijfeld rekening houden met de opmerkingen naar aanleiding van dit openbaar onderzoek en de realiteit van het leven in de wijken. De gemeenten staan dicht bij de burgers en zijn met deze realiteit vertrouwd.*

*Er moeten oplossingen komen voor het Iris 2-plan. Er liggen reeds verschillende interessante voor-stellen op tafel. Niet alleen de vlotte bereikbaarheid van Brussel is van belang, maar ook de mobiliteit in het gewest zelf en de levenskwaliteit van de Brusselaars. Hoeveel tijd is er nodig om de reacties op het openbaar onderzoek te analyseren, vooraleer het plan in tweede lezing aan de regering wordt bezorgd?*

**De voorzitter.-** De heer Pesztat heeft het woord.

**De heer Yaron Pesztat** *(in het Frans).- Het Iris 2-plan is klaar voor het openbaar onderzoek. Wie over de mogelijkheid beschikt om 70 MB te downloaden, kan het raadplegen op het Internet.*

de parvenir à télécharger le document de 70 mégabytes. Je vous suggère d'ores et déjà de rendre disponible une version un peu plus légère du document, afin d'en faciliter l'accès.

En ce qui concerne le fond du document, il faut constater que l'augmentation de l'offre de transport en commun se taille la part du lion. Bien qu'il s'agisse d'une avancée, on peut toutefois être déçu du fait que le Plan Iris 2 sorte au lendemain de la mise en œuvre du nouveau réseau de la STIB. Cela signifie qu'une série de recommandations du Plan Iris 2 n'ont pas pu être intégrées par la STIB. Pourtant, des problèmes tels que la faiblesse de certaines fréquences sur certaines lignes le week-end et en soirée ont été soulevés à de nombreuses reprises, sans être pris en compte dans la refonte actuelle du réseau. De deux choses l'une : soit le calendrier de sortie du Plan Iris 2 nous a fait passer à côté d'une belle opportunité d'amélioration du réseau STIB, soit la STIB ne disposait pas d'un budget suffisant pour appliquer certaines améliorations.

Il devient urgent d'évaluer sans tabou la question du financement et du budget de la STIB et d'évaluer la part des problèmes liés à une mauvaise infrastructure et à des blocages au niveau des communes, et la part des problèmes qui ne peuvent être résolus que par une augmentation de moyens.

J'aimerais également savoir si l'approbation du Plan Iris 2 va s'accompagner d'une augmentation budgétaire en faveur des réalisations envisagées, non seulement en termes d'infrastructure, mais également en termes de frais d'exploitation.

Quant au métro, si l'étude ne met pas en exergue l'utilité de le prolonger au-delà de Verboekhoven, vous annoncez dans la presse que, puisque "tout le monde veut du métro" - ce qui n'est pas spécialement vrai - vous envisagez une extension jusqu'à Evere, voire Schaerbeek-Formation !

Vous évoquez aussi le métro vers l'Altitude 100, le Globe et Calevoet. Pourtant, au vu du nombre de voyageurs à transporter à Bruxelles, même en tenant compte d'une augmentation de fréquentation, dans la plupart des cas, des trams en site propre s'avèrent plus pertinents. Rappelons également que la construction d'un kilomètre de métro coûte 50 millions d'euros, contre 6 à 9 millions pour un kilomètre de tram. Ceci sans parler de la différence

*Misschien is het aangeraden om een lichtere versie aan te bieden.*

*Het grootste gedeelte van het plan bestaat uit een toename van het aanbod van het openbaar vervoer. Het Iris 2-plan wordt echter gepubliceerd aan de vooravond van de inwerkingtreding van de nieuwe structuur van het openbaarvervoersnetwerk. Het was dus onmogelijk om een aantal aanbevelingen van het plan te verwerken in die nieuwe structuur. Zo wordt er geen rekening gehouden met de frequentieproblemen op een aantal lijnen 's avonds en in het weekend. Ofwel is dit een gemiste kans, ofwel beschikt de MIVB over onvoldoende middelen om een aantal verbeteringen uit te voeren.*

*Er is dringend nood aan een evaluatie van de financiering en de begroting van de MIVB. In hoeverre zijn de problemen te wijten aan de slechte infrastructuur, aan gemeenten die dwarsliggen en aan een gebrek aan middelen?*

*Zal de goedkeuring van het Iris 2-plan gepaard gaan met een verhoging van de begroting voor de infrastructuur- en exploitatiekosten?*

*Volgens de studie is het niet nuttig om de metrolijn verder uit te bouwen dan Verboekhoven, maar u kondigt in de pers aan dat iedereen voorstander van de metro is en dat u bijgevolg een uitbreiding overweegt tot Evere en Schaarbeek-Vorming enerzijds en tot het Hoogte Honderdplein, de Globelaan en Calevoet anderzijds. In de meeste gevallen zijn trams in eigen bedding echter een betere oplossing. De bouw van een kilometer metro kost 50 miljoen euro, tegenover 6 tot 9 miljoen euro voor een kilometer tram in eigen bedding. En dan hebben we het nog niet over de grote werken die de bouw van een metro met zich brengen.*

*De studie wijst op een verzadiging van het metronet ondanks de aanzienlijke frequentieverhoging de voorbije jaren, maar vergeet te vermelden dat heel wat gebruikers van het bovengronds net op de metro zijn overgestapt omdat de reissnelheid en de betrouwbaarheid van de bussen en trams te wensen overlaat of omdat ze te vaak moeten overstappen. De oplossing ligt dus niet noodzakelijk in een verhoging van de metrocapaciteit.*

*Ook de kwestie van de luchtkwaliteit komt maar zijdelings aan bod. Het gewest haalt nu de*

de lourdeur des chantiers que cela implique.

De plus, l'étude évoque une saturation du métro, accompagnée d'une forte hausse de fréquentation ces dernières années. Elle fait cependant l'impasse sur le fait que de nombreux usagers du transport en commun de surface ont dû se rabattre sur le métro, soit à cause de la perte de vitesse commerciale et de fiabilité de leurs bus et trams, soit par le mouvement de scission de nombreuses lignes de bus. La solution à la saturation du métro ne réside pas obligatoirement dans l'augmentation des capacités de métro.

La question de la qualité de l'air est également peu abordée. Si l'on a droit à un état des lieux concernant l'oxyde d'azote et les particules fines, aucune prévision chiffrée n'est disponible pour ces dernières. Or, notre Région n'est déjà pas capable aujourd'hui de respecter les normes européennes, et ces dernières deviendront encore plus contraignantes en 2015. Quelles sont les garanties qu'offre le Plan Iris 2 en termes de résultats et d'amélioration de la qualité de l'air, en particulier en ce qui concerne les particules fines les plus meurtrières ?

Le trafic routier est le plus grand responsable des émissions de particules fines. Il faut donc absolument obtenir des résultats en matière de diminution de la pression automobile si l'on veut avoir la moindre chance d'améliorer la qualité de l'air. De même, une amélioration de l'offre de transport en commun n'aboutit à un transfert modal que si des mesures de restriction de la circulation automobile sont prises parallèlement. En mobilité, la carotte doit s'accompagner du bâton, sinon cela ne sert à rien !

A cet égard, j'aimerais connaître les mesures contenues dans le plan pour garantir cette diminution de la pression automobile. Rappelons qu'alors que le PRD prévoyait une diminution de 20%, nous avons jusqu'à présent assisté à une augmentation du trafic. Par ailleurs, le respect du protocole de Kyoto représente, en matière d'émissions de CO2, une priorité évidente. Le Plan Iris 2 respecte-t-il les objectifs dudit protocole ?

En ce qui concerne le stationnement, le plan évoque de nombreux parkings de transit, y compris en Région bruxelloise, où l'espace est déjà si rare et si cher. Pouvez-vous m'expliquer en quoi il serait

*Europese normen inzake stikstof en fijn stof nog niet en die normen zullen tegen 2015 nog strenger worden. Welke waarborgen biedt het Iris 2-plan op dat vlak?*

*Het wegverkeer is de grootste bron van de uitstoot van fijn stof. Als wij de luchtkwaliteit willen verbeteren, moeten wij de verkeersdruk verminderen. Ook een beter openbaar vervoersaanbod zal slechts tot een modale transfer leiden als er tegelijk maatregelen worden genomen om het autoverkeer te verminderen.*

*Welke maatregelen bevat het Iris 2-plan om de autodruk te verminderen? Het GewOP stelt een vermindering met 20% voorop, terwijl momenteel het verkeer nog altijd toeneemt. Leeft het Iris 2-plan ook de doelstellingen van het Kyotoprotocol inzake de uitstoot van CO2 na?*

*Het plan vermeldt tal van overstapparkings, ook op het Brussels grondgebied, terwijl de ruimte er al zo zeldzaam en duur is. Waarom moet Brussel parkings voor pendelaars financieren en daarvoor ruimte vrijmaken? De overstapparkings moeten buiten het gewest worden aangelegd, idealiter in de nabijheid van de GEN-haltes. Het doel is niet dat de pendelaars zo dicht mogelijk bij Brussel komen met de wagen, maar dat zij zo dicht mogelijk bij hun woonplaats het openbaar vervoer nemen.*

*Het feit dat het Iris 2-plan bekrachtigt dat de Brusselaars over meer bewonersparkeerplaatsen moeten beschikken, betekent dat er niet verder wordt gezocht naar oplossingen om het bezit van individuele wagens te ontmoedigen en dat men bereid is nog meer geld en ruimte voor de auto vrij te maken. Het enige positieve punt is dat het aantal parkeerplaatsen voor kantoren wordt beperkt.*

*Het plan voorziet tot slot in een aantal maatregelen ter bevordering van zachte mobiliteit, maar ook daar zijn geen begrotingsramingen gemaakt.*

*Het zwakke punt van het Iris 2-plan is dat er weinig resultaatsverbintenissen zijn. Is het plan getoetst op het Kyotoprotocol en de nieuwe Europese richtlijnen inzake luchtkwaliteit? Zijn er becijferde vooruitzichten opgesteld? Op welke manier zal het plan precies ten uitvoer worden gelegd? Wat zijn de resultaatswaarborgen?*

*Ik wil hier nog enkele persoonlijke opmerkingen*

normal que les Bruxellois financent des parkings à destination des navetteurs et y sacrifient de l'espace urbain ? S'il doit y avoir des parkings de transit, c'est en dehors de la Région, et idéalement, près des gares RER. Le but n'est pas que les navetteurs approchent le plus possible de Bruxelles en voiture, mais qu'ils empruntent les transports en commun au plus près de leur domicile.

Par ailleurs, que le Plan Iris 2 entérine le fait que les Bruxellois doivent disposer de plus de parkings riverains signifie que l'on n'investigue pas plus avant pour diminuer la possession de voitures individuelles, et que l'on est prêt à consacrer encore de l'espace et de l'argent à l'automobile, au lieu de miser sur une incitation à la diminution du taux de possession de voiture par ménage. Le point positif en matière de parking est la diminution du parking lié aux bureaux, réputé pour son rôle d'aspirateur à voitures.

Pour ce qui est des modes de déplacement doux, à savoir la marche et le vélo, le plan prévoit une série de mesures, en ce compris d'infrastructure. Là encore, il n'est cependant pas vraiment question de budget.

Pour conclure, le Plan Iris 2 prévoit de nombreuses mesures impossibles à passer en revue ici ; certaines sont excellentes, d'autres plus controversées. Ses points faibles résident dans le peu de garanties de résultats. Pouvez-vous me dire si le Plan Iris 2 a été analysé en regard du protocole de Kyoto et des nouvelles directives européennes relatives à la qualité de l'air ?

Des projections chiffrées ont-elles été établies ? Pouvez-vous également nous offrir des éclaircissements sur le mode opératoire prévu pour la mise en oeuvre du Plan Iris 2 et nous dire, à l'heure actuelle, quelles sont les garanties de résultats ?

Après avoir lu le texte de l'interpellation de Mme Delforge, je voudrais formuler quelques considérations personnelles.

J'ai quelques questions complémentaires sur la réduction des émissions de CO2. Je lis dans votre document, page 34 - que vous intitulez prudemment "rejoindre les objectifs de Kyoto" et pas "atteindre les objectifs de Kyoto"-, que seul le scénario idéal rencontre les objectifs de diminution

*aan toevoegen.*

*Op pagina 34 schrijft u dat enkel het ideale scenario voldoende is om de Kyotodoelstellingen voor de uitstoot van CO2 te halen. Betekent dit dat we afstevenen op een scenario dat minder ideaal is voor deze uitstoot en dus voor de strijd tegen de klimaatopwarming?*

*Het Brussels Gewest heeft een Plan Lucht-Klimaat 2002-2010 met doelstellingen op het vlak van luchtkwaliteit. Heeft het Iris 2-plan daarmee rekening gehouden? Zoals ik eerder al gezegd heb, heeft een Leuvens studiebureau enkele jaren geleden een studie uitgevoerd over de gevolgen van mogelijke ingrepen in de mobiliteit voor de luchtkwaliteit en de klimaatopwarming. Welk scenario hebt u gekozen en haalt dit de doelstellingen?*

*Een Europese richtlijn verplicht ons om voor grote plannen van de regering steeds een effectenstudie uit te voeren. Ik begrijp niet goed waarom dat niet geldt voor het Irisplan.*

*Het Iris 2-plan is niet wettelijk bindend, in tegenstelling tot het GBP. Staan er zaken in het Iris 2-plan waarvoor het GBP gewijzigd moet worden? In dat geval is er eerst een lange en complexe procedure nodig vooraleer het Iris 2-plan in werking kan treden. Om het GBP te wijzigen, wordt bovendien best eerst het GewOP gewijzigd om de grote lijnen vast te leggen. Binnen welke termijn plant u deze wijzigingen? Zijn die werkelijk nodig voor de doelstellingen uit het Iris 2-plan?*

substantielle d'émissions de CO2. Est-ce à dire qu'on s'achemine déjà vers un scénario qui n'est pas idéal en matière d'émissions de CO2 et, donc, de lutte contre le réchauffement climatique ?

Il y a, en Région bruxelloise, un Plan air climat 2002-2010 qui fixe des objectifs en matière de qualité de l'air. Le Plan Iris 2 a-t-il été élaboré en tenant compte des objectifs du Plan air climat 2002-2010 ? Les atteint-il ? Quel est le scénario préconisé ? Ce scénario atteint-il les objectifs ?

Je rappelle à cet égard, comme je l'avais dit dans une interpellation du 20 avril 2007, que des études ont été réalisées il y a quelques années par un bureau d'études flamand de Louvain. L'étude s'intitulait "Verkennende en vergelijkende studie voor een mobiliteitsstrategie in functie van het milieu in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest". Elle portait notamment sur les effets des différents scénarios de mobilité sur la qualité de l'air et sur le réchauffement climatique. Je ne sais pas si ces études ont été actualisées. Est-ce que les scénarios préconisés permettent d'atteindre les objectifs ?

J'éprouve toujours quelques difficultés quand, en tant que parlementaire, il s'agit d'interpréter la traduction que nous avons faite récemment d'une directive européenne qui impose une étude d'incidences sur les grands plans gouvernementaux. Je ne comprends pas très bien comment il se fait qu'un plan comme le Plan Iris ne doive pas faire l'objet d'une étude d'incidences. J'aimerais que vous m'éclairiez sur ce point.

Ma dernière question complémentaire rejoint pour partie l'intervention de M. Draps. Le Plan Iris 2 n'a pas de valeur réglementaire. Le PRAS a une valeur réglementaire. Le PRD indique dans ses grandes lignes quelles sont les orientations en matière d'aménagement du territoire, en ce compris en lien avec la politique de la mobilité, mais il n'a pas de valeur réglementaire. Y a-t-il dans le Plan Iris des dispositions qui supposent une modification du PRAS ? Dans l'affirmative, le Plan Iris ne pourrait pas être mis en oeuvre avant que le PRAS soit modifié, ce qui suppose une procédure longue et complexe.

Par ailleurs, je signale que si on modifiait le PRAS, ce devrait être en cohérence avec un plan supérieur. Il faudrait donc, idéalement, concevoir d'abord un nouveau PRD, qui indique quelles sont les

dispositions réglementaires du PRAS qu'on souhaite modifier afin d'atteindre les objectifs du Plan Iris. Nous travaillons à l'envers : on prépare le contrat de gestion de la STIB, et puis le Plan Iris, ensuite on dit qu'il faut modifier le PRAS, et puis on se rend compte qu'il faut modifier le PRD. La logique veut qu'on modifie le PRD, puis le PRAS, pour atteindre ensuite les objectifs des plans de mobilité qui nécessitent des modifications du PRAS.

Dans quels délais imaginez-vous une telle modification ? Dans quelle mesure une telle modification est-elle indispensable à la mise en oeuvre des objectifs du Plan Iris ?

**M. le président.-** La parole est à M. Doyen.

**M. Hervé Doyen.-** Mon groupe n'a pas déposé d'interpellation, car il trouvait plus utile d'entendre le ministre d'abord et de l'interroger ensuite.

Sur le fond, tenir rigueur à Pascal Smet d'avoir annoncé son plan à la presse me semble partial. Que l'on me cite un seul ministre qui agisse différemment ! Que le gouvernement annonce un plan à la presse avant de le présenter devant le parlement, cela devient la règle - et j'ignore s'il est encore possible d'agir autrement de nos jours. Lors de mon dernier conseil communal, un membre avait inscrit une question à l'ordre du jour, qui figurait déjà dans la presse, tout comme la réponse ! En effet, le journaliste avait déjà téléphoné à l'échevin, de sorte que tout se trouvait dans le journal avant que ne se tienne la séance.

Pour rendre à César ce qui lui appartient, M. Madrane, la paternité de l'expression "l'Arlésienne du gouvernement", servant à désigner Iris 2, revient à Yaron Pesztat. Je m'en réfère à une interpellation du 20 avril 2007.

J'en viens maintenant à un détail important sur le plan citoyen: je confirme que le document disponible sur le site de Bruxelles Mobilité est impossible à consulter, car il compte 70 mégabytes. J'ai donc dû faire ouvrir le document par le service informatique de mon administration communale. En bref, nous n'avançons pas.

Plus fondamentalement, des choses contradictoires ont été dites. J'ai entendu Mme Carthé espérer que

**De voorzitter.-** De heer Doyen heeft het woord.

**De heer Hervé Doyen** *(in het Frans).- Mijn fractie heeft geen interpellatie ingediend omdat we eerst wilden luisteren naar de uiteenzetting van de minister.*

*De heer Smet is niet de enige minister die zijn plan eerst aan de pers toont alvorens het aan het parlement voor te leggen. Ook op gemeentelijk vlak zijn lekken aan de pers schering en inslag!*

*Op het vlak van de communicatie met de burger loopt er iets fout. Het is onmogelijk het document op de website van Mobiel Brussel te raadplegen, omdat het 70 Mb groot is.*

*Terwijl mevrouw Carthé pleit voor inspraak van de gemeenten, is mevrouw Delforge er zich juist van bewust dat de gemeenten de uitvoering van het plan kunnen bemoeilijken. Worden de gemeenten volwaardige partners van het gewest? Zullen ze de lokale belangen verdedigen zonder roet in het eten te gooien?*

*Deze regering heeft heel wat verwezenlijkt, ook al is niet iedereen het eens met de inhoud van die verwezenlijkingen. Er bestaat onenigheid over de juiste verhouding tussen het tram- en het metro-aanbod.*

*Voor de toekomstige tramlijn 10 wordt er een openbaar onderzoek georganiseerd. Er komt een effectenstudie en er wordt een begeleidingscomité opgericht waarin ook de belanghebbende gemeenten zijn vertegenwoordigd.*

les communes seraient consultées ; quant à Mme Delforge, dont l'interpellation a été lue par M. Pesztat, elle espère que les communes ne vont pas bloquer ce plan. Le dilemme est bien présent. Comment les communes vont-elles se manifester comme partenaires d'un projet régional à part entière ? Comment vont-elle défendre les acquis locaux sans se montrer frileuses ?

Certains ont estimé que peu de choses avaient été accomplies ; or, nous avons beaucoup travaillé sous cette législature, même si on peut discuter du contenu. Je n'ai pas entendu que plus personne ne voulait de métro ; le débat a porté plutôt sur la répartition tram/métro en fonction des capacités de flux de voyageurs.

Pour le dossier de la ligne 10 - devenue ligne 9 -, relatif à la création d'une nouvelle ligne de part en part - ce qui n'avait plus été le cas depuis une cinquantaine d'années au moins - d'un parcours de six ou sept kilomètres, une procédure de consultation a été mise en place, avec étude d'incidences et formation d'un comité d'accompagnement avec les communes qui avaient l'occasion de siéger, dont celle de Jette.

**Mme Michèle Carthé.-** Il ne s'agit pas d'une réelle enquête.

**M. Hervé Doyen.-** Je souligne simplement que la commune associée à un processus décisionnel visant la création d'une ligne a eu l'occasion de le faire pleinement et a siégé dans tous les comités d'accompagnement. L'absence des autres communes relève de leur responsabilité politique. Ma commune a rempli sa mission en matière de participation citoyenne.

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

**M. Pascal Smet, ministre.-** Je présenterai d'abord le Plan Iris 2 et je répondrai ensuite aux questions contenues dans les interpellations qui n'auraient pas trouvé de réponse dans mon exposé. Je participerai avec plaisir au débat qui suivra la présentation.

Le Plan Iris 2 est une actualisation du Plan Iris 1, qui date de 1998. Il reprend la vision de la mobilité pour Bruxelles-Capitale jusque 2020. Ce n'est pas un catalogue d'intentions, comme le dit M. Draps, ou un programme électoral. C'est un plan

**Mevrouw Michèle Carthé** *(in het Frans).- Er komt geen echt onderzoek.*

**De heer Hervé Doyen** *(in het Frans).- Mevrouw Carthé, de gemeente Jette werd volwaardig betrokken bij het besluitvormingsproces en is vertegenwoordigd in alle begeleidingscomités. Als de gemeente Ganshoren niet aan het overleg wil deelnemen, is dat uw zaak.*

**De voorzitter.-** De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).- Het Iris 2-plan actualiseert het Iris 1-plan uit 1998 en biedt een visie op de mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tot 2020. Het is een strategisch plan op lange termijn dat als leidraad moet dienen voor de twee volgende regeringen. Het biedt de gemeenten een algemeen kader voor hun mobiliteitsplannen en het gewest een houvast om deze plannen te beoordelen.*

*Dit plan komt op het juiste moment. De regering*

stratégique à long terme, pas seulement pour ce gouvernement, mais pour le prochain et les deux gouvernements suivants. Ce plan permettra aux communes de savoir dans quel cadre global elles doivent s'inscrire pour réaliser leur plan de mobilité, et à la Région de juger les plans communaux de mobilité.

Ce plan arrive donc à point nommé. Ce gouvernement et moi-même avons beaucoup travaillé sur les questions de mobilité. Nous n'avons pas attendu la naissance du Plan Iris 2, puisque nous en connaissions dans les grandes lignes le contenu. Le contrat de gestion de la STIB tenait compte du contenu du Plan Iris 2. Les deux ont été développés simultanément et le contenu du contrat de gestion de la STIB est en parfaite concordance avec le Plan Iris 2. La STIB a été également impliquée dans la rédaction du Plan Iris 2.

A partir de la définition de cette vision pour notre Région jusque 2020, nous avons déterminé des priorités d'action et une planification budgétaire de financement. Je pense qu'il s'agissait d'un des grands points faibles du Plan Iris 1 : ce plan n'était pas chiffré. Nous avons voulu clairement indiquer combien coûtera la réalisation de ce plan. Tout le monde est donc averti de ce à quoi il s'engage.

Les objectifs d'Iris 2 sont très simples. Tout d'abord, améliorer la qualité de vie. Les gens qui ont les moyens continuent à fuir la ville, parce qu'ils trouvent qu'il y a trop de voitures, pas assez d'espaces verts, trop de pollution, trop de bruit. C'est émouvant de voir le nombre de lettres de petits Bruxellois qui me demandent d'organiser chaque semaine un dimanche sans voitures. Beaucoup d'adultes également le demandent. Il y a un vrai souhait de diminuer le nombre de voitures en ville, ce qui améliorerait la qualité de vie.

Le deuxième objectif est d'assurer une accessibilité aux différentes fonctions urbaines.

Il y a de plus en plus de voitures en ville. Ce n'est pas la faute des navetteurs uniquement, même si leur rôle est important. Leur nombre n'augmente pas considérablement, et reste même assez stable. L'augmentation du nombre de voitures que l'on voit rouler dans cette ville est donc due aux Bruxellois ! Il faut éviter la facilité de nous victimiser et d'accuser les navetteurs. Nous devons avoir collectivement le courage politique de dire aux

*heeft veel werk verricht op het vlak van de mobiliteit. Daarbij werd rekening gehouden met het Iris 2-plan, waarvan de grote lijnen reeds langere tijd bekend zijn. Ook het beheersplan van de MIVB houdt rekening met de inhoud van het Iris 2-plan. Beide werden tegelijkertijd uitgewerkt en hebben elkaar beïnvloed.*

*Vanuit deze visie op de mobiliteit tot 2020, heeft de regering prioritaire initiatieven en een budgettaire planning voor de financiering ervan bepaald, wat ontbrak in het Iris 1-plan.*

*Een betere levenskwaliteit is de hoofddoelstelling van het Iris 2-plan. Zo kan de stadsvlucht worden teruggedrongen. Minder auto's betekent minder vervuiling, minder lawaai en dus een betere levenskwaliteit.*

*De tweede doelstelling is om de toegang tot de verschillende stedelijke functies te waarborgen.*

*Er rijden steeds meer auto's in de stad. Dat is niet zozeer te wijten aan de pendelaars, want hun aantal blijft relatief stabiel. Het is eerder de schuld van de Brusselaars zelf. Pendelaars zijn een gemakkelijk doelwit. We moeten de politieke moed hebben om de Brusselaars te overtuigen om hun auto niet meer te gebruiken voor korte afstanden. Het verkeer zou veel minder druk worden als meer mensen korte afstanden te voet of per fiets aflegden.*

*De derde hoofddoelstelling van het Iris 2-plan is een duurzaam mobiliteitsbeleid. Dat vergt een mentaliteitsverandering.*

*Wat de werkmethode betreft, hebben we een studie en simulaties laten uitvoeren door Stratec. Voorts hebben we een begeleidingscomité en drie werkgroepen opgericht die zich bezighielden met het wegennet, openbaar vervoer, milieu en goederentransport. Het onderzoek was niet beperkt tot het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. We hebben rekening gehouden met de hele GEN-zone.*

*Nu beschikken we dus over een informaticamodel waarmee we gegevens snel kunnen bijwerken. Het zal bijgevolg veel minder tijd kosten om een Iris 3-plan op te stellen.*

*U verwees naar het Iris 2-plan als een onzichtbaar personage of een monster van Loch Ness.*

Bruxellois de ne plus utiliser leur voiture pour les déplacements courts.

Actuellement, ce n'est plus une personne sur cinq qui utilise sa voiture pour parcourir des distances de moins d'un kilomètre, mais une sur quatre ! Si la majorité de ces gens utilisaient la marche ou le vélo, une grande partie du problème serait déjà résolue, et ceux qui doivent utiliser la voiture pour se déplacer pourraient le faire plus facilement.

Le troisième grand objectif du Plan Iris 2 est la gestion durable de la mobilité. Un changement de mentalité durable est nécessaire pour atteindre nos objectifs en termes de mobilité, mais aussi de qualité de l'air.

Quelle méthode avons-nous adoptée ? Stratec a réalisé des études et une modélisation. Il y a eu des aménagements, un comité d'accompagnement et trois groupes de travail, qui se sont penchés sur les routes, les transports publics, l'environnement et les marchandises. Le périmètre d'analyse ne s'est pas limité à la Région. Nous avons examiné la zone RER, au-delà des dix-neuf communes, dans la vraie zone socio-économique et le véritable hinterland bruxellois.

Contrairement au passé, nous disposons donc à présent d'un modèle informatique qui nous permet d'actualiser les données et les résultats. Les choses iront donc beaucoup plus vite pour le Plan Iris 3 qu'aujourd'hui, puisqu'il restait des erreurs et des problèmes de données qui faussaient les résultats de la modélisation.

Vous avez qualifié le Plan Iris 2 d'Arlésienne, de monstre du Loch Ness...

**M. Yaron Pesztat.-** Il existe une différence, d'un point de vue littéraire. Le montre du Loch Ness n'existe pas, tandis que l'Arlésienne existe, mais ne vient jamais à son mariage. Ce n'est pas la même chose !

**De heer Yaron Pesztat** *(in het Frans).- Ik verwees naar l'Arlésienne, een onzichtbaar personage dat wel degelijk bestaat, in tegenstelling tot het monster van Loch Ness.*

**M. Willem Draps.-** On en parle, mais elle n'arrive jamais !

**De heer Willem Draps** *(in het Frans).- Inderdaad: l'Arlésienne is een personage in een toneelstuk dat nooit op de scène verschijnt.*

**M. Pascal Smet, ministre.-** Le Plan Iris 2 est bien là ! Il y avait déjà une petite participation via le panel de citoyens en 2006, et à partir d'aujourd'hui,

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).- Het Iris 2-plan bestaat wel degelijk! Sinds 2006 was er al een beperkte vorm van burgerparticipatie*

l'enquête publique commence.

Nous avons étudié trois scénarios. Le premier équivaut à la réalisation complète du Plan Iris 1. Le second est le scénario idéal, c'est-à-dire que tout est réalisé. Enfin, le troisième est un scénario intermédiaire, que le gouvernement a choisi.

Le premier scénario porte donc sur la réalisation complète du plan de 1998, dont voici les grandes lignes :

- aménagement du territoire basé sur l'accessibilité ;

- gestion du stationnement de longue durée dans le Pentagone et la première couronne ;

- création du RER ;

- offre de transports en commun urbains (fréquences, capacités, sites propres, nouvelles lignes) ;

- ICR ;

- Park&Ride ;

- spécialisation des voiries.

Même en réalisant toutes ces mesures, nous n'atteindrions pas l'objectif du PRD, qui vise une réduction de 20% du nombre des voitures dans la ville. Même dans l'hypothèse d'une réalisation complète, le Plan Iris 1 ne suffirait donc pas.

Le second scénario, qui est le scénario idéal, reprend tous les points du premier scénario, mais y ajoute les éléments suivants :

- gestion du stationnement étendue à la deuxième couronne ;

- paiement par l'automobiliste du stationnement dans les immeubles de bureaux ;

- ramassage scolaire à pied, à vélo ou en bus pour 50% des élèves ;

- gratuité du transport en commun pour les élèves et les étudiants ;

*mogelijk, en vanaf vandaag begint het openbaar onderzoek.*

*We hebben drie scenario's bestudeerd: de volledige uitvoering van het plan-Iris 1, het ideale scenario (alles realiseren) en een scenario daar tussenin, dat de regering gekozen heeft.*

*Het plan-Iris 1 uit 1998 omvatte de volgende hoofdlijnen:*

- *ruimtelijke ordening op basis van toegankelijkheid;*

- *beheer van het langdurig parkeren in de vijfhoek en de eerste kroon;*

- *het GEN;*

- *groter aanbod aan stedelijk openbaar vervoer;*

- *GFR's;*

- *Park & Ride;*

- *specialisatie van de wegen.*

*Het GewOP streeft ernaar om het aantal wagens in de stad met 20% te verminderen. Zelfs als Iris 1 integraal wordt uitgevoerd is dat niet haalbaar.*

*In het ideale scenario komen daar de volgende elementen bij:*

- *beheer van het parkeren in de tweede kroon;*

- *automobilisten doen betalen voor parkeerplaatsen in kantoorgebouwen;*

- *schoolverkeer voor 50% te voet, per fiets of met de bus;*

- *gratis openbaar vervoer voor scholieren en studenten;*

- *derde betaler voor 100% van de prijs van het openbaar vervoer;*

- *tarifiëring van het gebruik van de weg op basis van afstand, plaats, type voertuig en tijdstip.*

*In dit scenario is het GEN, gepland tegen 2015-2016, noodzakelijk. Ook voor het GEN steken*

- tiers payant à 100% pour les travailleurs qui utilisent les transports en commun ;

- tarification de l'usage routier en fonction de la distance, du lieu, du type de véhicule et de l'heure.

Dans ce second scénario idéal, le RER, prévu pour 2015-2016, est indispensable. Le RER est d'ailleurs un nouvel exemple où des communes - comme Watermael-Boitsfort - mettent des bâtons dans les roues et retardent la réalisation d'un projet considéré par tous les niveaux de pouvoir comme crucial. Ce problème pose à nouveau la question de la gestion efficace de Bruxelles et explique pourquoi de nombreuses mesures du Plan Iris 1 n'ont pas été réalisées.

Le troisième scénario que nous avons retenu consiste à ne pas réaliser le stationnement payant pour les parkings de bureaux, ni la tarification d'usage du réseau routier. Le gouvernement a retenu cette troisième option parce que le second scénario - scénario idéal -, dépend du RER, qui sera réalisé en 2015-2016. Cela signifie que nous devrions attendre 2015 avant d'introduire une tarification d'usage du réseau routier, ou une forme de "congestion tax" plus intelligente.

Le gouvernement a choisi de le faire en 2020, date correspondant à la mise en fonction du RER, mais aussi à la mise en orbite du satellite européen Galileo, capable d'organiser ce système de tarification routière en fonction de différents critères. En l'absence de ces deux éléments, le gouvernement a choisi de ne pas faire payer le stationnement de bureau. Les permis d'environnement délivrés d'ici là devront cependant inciter les entreprises à transformer certains stationnements pour les dédier à d'autres utilisations.

En 2001, la situation aux heures de pointe du matin était la suivante :

- voiture conducteur (personne seule dans sa voiture) : 50 % ;

- voiture passager (personne qui accompagne un conducteur) : 10 % ;

- transports publics : 38,5 % ;

*sommige gemeenten, zoals Watermaal-Bosvoorde, stokken in de wielen. Opnieuw steekt het algemene probleem van een efficiënt beheer van Brussel de kop op. Dit verklaart waarom talrijke onderdelen van Iris 1 niet werden uitgevoerd.*

*In het derde scenario worden de parkeerplaatsen van kantoren niet belast en wordt er geen wegentaks ingevoerd. De regering heeft voor die derde optie gekozen, omdat het tweede scenario van het GEN afhangt, dat pas in 2015-1016 zal worden aangelegd.*

*De regering zal pas in 2020 een wegentaks invoeren, omdat het GEN dan in werking treedt en de Europese satelliet Galileo dan gelanceerd wordt, die het mogelijk moet maken het tolsysteem op basis van verschillende criteria te organiseren. Tot zolang zal de regering de kantoor-parkeerplaatsen niet belasten, ook al zullen de bedrijven er in de milieuvergunningen toe worden aangemoedigd om een aantal parkeerplaatsen voor andere bestemmingen aan te wenden.*

*In 2001 bestond tijdens de ochtendspits 50% van het verkeer uit solorijders en 10% uit auto's met passagier. Het openbaar vervoer was goed voor 38,5% en de fiets voor 1,5%.*

*De toepassing van alle maatregelen van Iris 1 moest leiden tot een vermindering van het autoverkeer met 10% (41% solorijders en 9% met passagier), 10% verplaatsingen met de fiets en 40% met het openbaar vervoer.*

*De verwachte resultaten van het derde scenario van Iris 2 voor 2015 zijn 35% solorijders, 9% met passagier, 41% openbaar vervoer en 15% fietsers.*

*Tegen 2020 zou het mogelijk moeten zijn om het autoverkeer terug te brengen tot 38% en het aandeel van het openbaar vervoer en de fiets respectievelijk op te trekken tot 47% en 15%.*

*Binnen de categorie van de pendelaars in de ochtendspits is geen rekening gehouden met de fietsers, aangezien hun aantal te klein is. Van de Brusselse pendelaars komen er 69% met de auto en 31% met het openbaar vervoer. Dankzij Iris 1 is het autoverkeer in Brussel gedaald tot 55%, tegenover 45% voor het openbaar vervoer. Ook Iris 2 doet het openbaar vervoer stijgen. Dankzij Iris 3 moet de verhouding omslaan naar 40% autoverkeer*

- vélo : 1,5 %.

Sans aucune intervention en matière de mobilité, la tendance est au maintien du pourcentage de 60 % pour la voiture, à une légère diminution du pourcentage d'utilisation des transports publics (37 %) et à une augmentation de l'utilisation du vélo (3 %).

Si l'on applique toutes les mesures d'Iris 1, l'on arrive aux résultats suivants :

- voiture conducteur : 41 % ;

- voiture passager : 9 %. Cela représente une diminution de 10 % pour la voiture ;

- transports publics : 40 % ;

- vélo : 10 %.

Les résultats escomptés du troisième scénario d'Iris 2 aux heures de pointe du matin sont les suivants en 2015 :

- voiture conducteur : 35 % ;

- voiture passager : 9 %. Cela représente 44 % pour la voiture ;

- transports publics : 41 % ;

- vélo : 15 %.

Le scénario Iris idéal pour 2020 prévoit une diminution à 38 % pour la voiture, et une augmentation à 47 % pour les transports publics et à 15 % pour le vélo. Ces chiffres sont obtenus sur base de la modélisation qui applique toutes les mesures reprises dans les différents points.

Voilà pour les Bruxellois.

Quant au résultat escompté pour les navetteurs au cours des heures de pointe du matin, nous n'avons pas tenu compte du vélo parce que les distances sont trop longues et que le nombre de tels navetteurs pratiquant le vélo pour arriver à Bruxelles est assez limité et statistiquement insignifiant. Les chiffres sont les suivants : 69 % de personnes arrivent en voiture ; 31 % en transports publics. Iris 1 a permis de diminuer la présence de voitures, qui occupent 55 %, tandis que les

*tegenover 60% openbaar vervoer.*

*Het schema van de vraag naar verplaatsingen op het wegennet tijdens de piekuren wijst niet op een grote stijging van het binnenrijdend pendelverkeer, maar wel op een grotere aanwezigheid van Brusselse auto's (bijvoorbeeld ouders die hun kinderen met de auto naar school brengen).*

*Wat de verdeling per openbaar vervoermiddel volgens de scenario's betreft, zal het aandeel van de trein stijgen door de komst van het GEN. Het aantal treinreizigers zou enorm moeten toenemen door de combinatie van het GEN-aanbod en de tarifering van het gebruik van het wegennet, gepland tegen 2015-2020.*

*De drie fases voor de uitvoering van het plan zijn tegelijk ambitieus en realistisch. We hebben haalbare deadlines gekozen. In de periode 2008-2012 moet scenario 1 volledig worden uitgevoerd en scenario 2 voorbereid. Vanaf 2013 tot 2015 wordt het tweede scenario uitgevoerd en het derde uitgewerkt. In de periode 2016-2020 wordt het derde scenario uitgevoerd.*

*Deze planning moet het autoverkeer aanzienlijk doen dalen tegen 2015 en nog meer tegen 2020.*

*Uit de studie blijkt dat het GEN en het Gewestelijk Ontwikkelingsplan de uitstoot van CO2 zal doen dalen. Tegen 2015 en 2020 rekenen we op een daling van respectievelijk 14% en 36%.*

*De regering heeft negen beleidsprioriteiten bepaald:*

- *het gebruik van zachte vervoermiddelen bevorderen;*

- *het openbaar vervoer aantrekkelijker maken;*

- *het rationeel gebruik van de auto aanmoedigen;*

- *een veilig en gehiërarchiseerd wegennet (met lokale en transitwegen);*

- *een gecoördineerd parkeerbeleid.*

*Alle verkeersexperts zijn het erover eens dat Brussel nood heeft aan een gecoördineerd parkeerbeleid. In Amsterdam heeft het parkeerbeleid ertoe geleid dat het autoverkeer met 20% is*

transports publics couvrent 45 %. Iris 2 augmente également les transports publics, mais Iris 3 permettra d'atteindre 40 % de voitures et 60 % de transports publics.

A présent, voyons le schéma des demandes dans les heures de pointe. Je tiens à souligner un élément en particulier : pour les navetteurs qui entrent dans la Région, nous ne constatons pas de forte augmentation aux heures de pointe, tandis que beaucoup plus de Bruxellois utilisent leur voiture dans la Région bruxelloise. Pour le constater, il suffit d'aller près des écoles : de nombreux parents prennent leur voiture pour rouler sur moins d'un kilomètre.

Quant aux demandes de déplacement sur le réseau de transports publics, nous en examinerons les chiffres plus tard.

Venons-en à la répartition des transports publics en fonction des différents scénarios. Il apparaît fort logiquement que la part du train va augmenter considérablement, dans la mesure où nous devons additionner train et RER. Dans le scénario idéal, le nombre de personnes arrivant en train sera énorme. Il ne faut pas sous-estimer l'effet qu'entraînera la combinaison de l'offre RER avec la tarification routière prévue pour 2015-2020.

Nous avons décidé un phasage de l'exécution du plan en restant à la fois ambitieux et réalistes. Nous n'avons ainsi pas voulu d'un Plan Iris 2 qui annoncerait une diminution de 20, 30 ou 50 % du nombre de voitures, alors que, finalement, rien ne changerait. C'est la raison pour laquelle nous avons communiqué des délais raisonnables. Ainsi, pour la période 2008-2012, le prochain gouvernement devra appliquer complètement le premier scénario et préparer les mesures du scénario intermédiaire. Entre 2013 et 2015, le deuxième scénario devra être exécuté, tandis que le troisième scénario devra être élaboré. Puis, de 2016 à 2020, il s'agira de réaliser celui-ci, c'est-à-dire le Plan Iris au complet.

Ce phasage permettra de réduire considérablement le nombre de voitures, déjà en 2015 et davantage encore en 2020.

Concernant les émissions de CO2 et la vitesse moyenne, l'approche comparative de l'étude selon les différents scénarios permet de constater une réduction des émissions, compte tenu de la

*gedaald.*

*(Rumoer)*

*- mobiliteit en ruimtelijke ordening op elkaar afstemmen;*

*- realtimebeheer en -informatie rond mobiliteit;*

*- de verdeling van de goederen verbeteren;*

*- de governance verbeteren.*

*De eerste prioriteit is de aanmoediging van het gebruik van zachte vervoermiddelen. Voor de fiets moeten wij het sneeuwbaleffect versnellen met het fietsplan. Het zal echter nog zes jaar actief fietsbeleid vragen om het gewestelijk fietsnet te voltooien, fietspaden aan te leggen en weg-markeringen en sassen aan te brengen. Dit jaar zullen wij nog verbindingsweg C voltooien en de groene wandeling in het fietspadennet opnemen.*

*Wij zullen ook 70 km fietspaden aanleggen langs de spoorwegen, die amper niveauverschillen vertonen. Het zal dan bijvoorbeeld mogelijk zijn om via Jette naar de ULB te fietsen langs autovrije fietspaden.*

*Daarnaast zullen wij het aantal fietsstallingen en fietspunten in de stations verhogen en de sensibilisering via acties zoals Vélocity 2009, Dring-Dring en Friday Bike Day verder aanmoedigen.*

*Ook de verplaatsingen te voet maken deel uit van onze eerste prioriteit. In Brussel bedraagt één verplaatsing op vier minder dan 1 km en drie verplaatsingen op vijf minder dan 5 km. In Parijs, Berlijn of Londen leggen mensen dergelijke afstanden te voet af zonder de metro of de bus te nemen. Dat is ook mogelijk in Brussel. Daarom hebben wij de stapperskaart Tap Tap uitgewerkt, waarop de wandelafstand tussen diverse punten wordt aangegeven.*

*De tweede prioriteit is het openbaar vervoer aantrekkelijker maken. In het beheerscontract van de MIVB heeft de regering besloten om de komende vijf jaar 1 miljard euro te investeren in de uitbreiding van het net en van het rollend materieel. De MIVB heeft 102 nieuwe trams besteld die vanaf april 2009 geleverd worden. Dat is*

réalisation du RER et du PRD. La véritable diminution aura lieu en 2020. Concernant la circulation des voitures et des poids lourds, la réduction des émissions de CO2 pourra être perceptible dès 2015 (14 %), et davantage encore en 2020 (36 %). Vous pouvez constater que notre modélisation tient davantage compte de ces dimensions.

Par ailleurs, le gouvernement a défini neuf priorités dans ce cadre. Il s'agit en effet de :

- favoriser les modes de déplacement doux ;

- rendre les transports en commun plus attractifs ;

- encourager l'utilisation rationnelle de la voiture ;

- développer un réseau routier hiérarchisé et sécurisé ;

- appliquer une politique de stationnement coordonnée. Ce point essentiel sera débattu prochainement en commission dans le cadre du projet d'ordonnance. Les experts s'accordent pour déclarer que celle-ci fait cruellement défaut à Bruxelles. Une politique de stationnement coordonnée est en effet fondamentale pour la Région bruxelloise. Bien que n'étant pas populaire de prime abord, la politique de stationnement cohérente et intégrée développée par la ville d'Amsterdam a permis de réduire de 20 % le trafic automobile dans la ville ;

*(Rumeurs)*

- accorder mobilité et aménagement du territoire ;

- donner une information sur la mobilité en temps réel. Beaucoup d'avancées peuvent être réalisées à Bruxelles sur ce point ;

- améliorer la distribution des marchandises ;

- améliorer la gouvernance.

La première priorité consiste à favoriser les modes de déplacement doux, dont le vélo. Il faut accélérer l'effet boule de neige avec le Plan vélo, mais il faudra encore six ans d'une politique active pour boucler le réseau cyclable régional, réaliser des pistes cyclables, effectuer des marquages et mettre des sas pour les vélos sur les voiries régionales.

*uiteraard nog niet voldoende.*

*We moeten heel het gewest bestrijken. Ik denk aan locaties als Thurn& Taxis, het Centraal Station, de Woluwelaan en de middenring-west. De lijnen 26 en 28 worden uitgebouwd. Er komen meer trams, de tarieven worden gerichter en er worden werken uitgevoerd om de commerciële snelheid te verhogen. We plannen ook acht buslijnen met een hoge frequentie en twee andere lijnen.*

*U vindt in de documentatie het tramnet zoals het tegen 2020 gepland is. Tram 4 Esplanade-Stalle zal volledig in eigen bedding rijden. Tram 3 Churchill-Noordstation wordt in eerste instantie uitgebreid tot de Berenkuil (Iris 2). Als het stadion er komt in Schaarbeek-Vorming, moet de lijn binnen zes of acht jaar verlengd worden als metro. Dat is technisch haalbaar.*

*Op lijn 23 en 24 komen er tunnels op de meest kritieke punten: het Meiserplein, tussen de Pleinlaan en de Kroonlaan en in het Terkamerenbos. Lijn 93 en 42 maken een omweg via het Centraal Station en worden verlengd tot Roodebeek.*

*Er staan nog uitbreidingen in het beheerscontract. Tram 33 Westland Shopping Center-Ninoofsesteenweg-Weststation loopt door tot het Noordstation. Er komen nieuwe lijnen Simonis-Jette-Houba de Strooper (lijn 9) en Jette-Expo-Thurn&Taxis-Noordstation-Rogierlaan-Leopold III (lijn 10). Lijn 10 moet uiteindelijk lopen van Wemmel tot Diegem of de luchthaven.*

*Het noordwesten van het Brussels Gewest zal uitstekend bediend worden door het openbaar vervoer. Er komt zelfs een rechtstreekse tramverbinding van Jette en Ganshoren naar de luchthaven. Ik zal dadelijk de vragen van de heer Draps over de metro beantwoorden. Ik voorzie echter niet al te veel problemen. We stellen zeer binnenkort plannen op om een tunnel onder het Noordstation te graven die zowel door trams als metro's kan worden gebruikt. Overigens zullen er ook fietsers door mogen. Dat zal mevrouw Byttebier ongetwijfeld plezieren.*

*Ik wil nog niet te veel details prijsgeven over het toekomstige tramnet, maar er komen waarschijnlijk twee tramtreinen die respectievelijk van Aalst naar Delta en van Wielemans naar Arcaden zullen*

Cette année, nous allons encore marquer des dizaines de kilomètres, boucler la rocade C au Nord et intégrer la promenade verte.

Nous avons également découvert que nous pouvions aménager 70 kilomètres de voies cyclables le long des voies ferrées, lesquelles ne présentent pas de dénivellations. Notre ville est un peu vallonnée, ce qui peut pour certains être dissuasif; on pourrait donc créer des "véloroutes" le long des voies ferrées. Il serait dès lors possible de rejoindre très facilement l'ULB depuis Jette à vélo, à l'écart du trafic.

L'aménagement des stationnements et points vélo aux gares, ainsi que la sensibilisation grâce aux actions Vélocity 2009, Dring-Dring, Friday Bike Day et vélos en libre-service font également partie de cette priorité. Le projet des vélos en libre-service est en cours et je suis certain que nous en parlerons ici dans quelques semaines.

La marche a également sa place dans notre première priorité. Un déplacement sur quatre des Bruxellois porte sur une distance de moins d'un kilomètre et trois déplacements sur cinq s'effectuent sur une distance de moins de cinq kilomètres. Il y a là un énorme potentiel. Nous avons constaté que beaucoup de Bruxellois ont des préjugés et pensent que parcourir une distance à pied prend beaucoup de temps.

Personnellement, j'habite près de la place du Nouveau Marché au grain. Aller du Nouveau Marché au grain au Sablon, cela ne prend pas dix minutes. A Paris, Berlin ou Londres, les gens parcourent de telles distances sans penser à prendre le métro ou le bus ; ils vont à pied. C'est possible à Bruxelles également, et c'est la raison pour laquelle nous avons réalisé la carte Tap Tap, que nous vous avons remise. On peut y voir la distance en minutes entre les différents pôles d'intérêt de la Région.

La deuxième priorité consiste à rendre le transport public plus attrayant. Permettez-moi de rappeler que, dans le contrat de gestion de la STIB, le gouvernement a décidé d'investir un milliard d'euros dans les transports en commun pour les cinq années à venir : extension du réseau, augmentation du matériel roulant - je rappelle que la STIB a commandé 102 nouveaux trams, qui seront normalement fournis à partir d'avril 2009. Evidemment, cela ne suffit pas. Les grandes lignes

*rijden. Als het niet lukt om tramtreinen te laten rijden, komen er gewone trams.*

*Luc Lallemand, gedelegeerd bestuurder van Infrabel, verklaarde onlangs dat er een tweede noord-zuidtunnel moet komen in Brussel. Ik heb de NMBS er reeds op gewezen dat ze die negentiende-eeuwse mentaliteit eens moeten laten varen. Het probleem kan ook worden opgelost door spoorlijnen 26 en 28 beter te gebruiken. Als er tramtreinen worden ingezet en de capaciteit van de noord-zuidverbinding met behulp van een nieuw veiligheidssysteem wordt opgevoerd van 96 tot 120 treinen per uur, is er misschien geen extra tunnel nodig de komende twintig jaar.*

*De tweede beleidsprioriteit bestaat erin om het metronetwerk uit te breiden. Mijnheer Draps, u verbaasde zich daarover. Het klopt dat er in het regeerakkoord nog geen uitbreiding van de metro was gepland. Ik wijs u er echter op dat deze regering een akkoord heeft bereikt over de kwestie, terwijl de vorige regering, waarin u staats-secretaris was, daar niet in is geslaagd en zelfs geen studies liet uitvoeren. U kunt toch moeilijk verwachten dat die studies nu plots klaar zijn?*

*(Rumoer)*

*Deze regering wil niet de fouten van de vorige regering herhalen. We hebben studies besteld.*

*Wat de interpellatie van mevrouw Delforge betreft, kan ik zeggen dat we inderdaad niet overal metrolijnen moeten bouwen in Brussel. Waar het mogelijk is om een tram in eigen bedding te laten rijden of waar de bevolkingsdichtheid te laag is, hebben metro's geen zin. Dat blijkt duidelijk uit studies. Het is echter wel aangewezen om een metrolijn aan te leggen van Schaarbeek-Vorming tot Ukkel-Kalevoet. De bevolkingsdichtheid langs dat traject ligt immers zeer hoog, het is niet mogelijk om er een tramlijn met een eigen bedding aan te leggen en de vraag naar openbaar vervoer zal er in de toekomst nog toenemen.*

*Ik denk dat metrolijn 3 zelfs moet worden doorgetrokken naar het Peter Benoîtplein in Neder-Over-Heembeek of naar het militair hospitaal, ook al blijkt uit de studie dat de bevolkingsdichtheid daar te laag is.*

sont connues, mais je vais entrer dans le détail.

Nous devons couvrir intégralement la Région. Je pense à certains endroits, tels que Tour et Taxis, la gare Centrale, le boulevard de la Woluwe, la moyenne ceinture Ouest. Je rappelle aussi le développement des lignes 26 et 28, chères à Denis Grimberghs. Pour développer une offre de haute qualité, je dois citer les ouvrages dénivelés locaux destinés à améliorer la vitesse commerciale, une politique de tarification plus ciblée, une offre de trams plus étendue. De plus, huit lignes de bus à haut service ainsi que deux autres lignes sont prévues. Ceux qui étaient présents à Paris en ont été informés.

Permettez-moi de vous expliquer à présent le réseau de trams. Vous voyez ici le réseau prévu en 2020. Le tram 4 Esplanade-Stalle, qui existe déjà, circulera entièrement en site propre. Le tram 3 Churchill-Gare du Nord sera étendu dans un premier temps jusqu'à la Cage aux Ours (Iris 2). Toutefois, si nous construisons le stade à Schaerbeek-Formation, nous devrons amender le plan et étendre la ligne en tant que métro en six ou huit ans, selon un partenariat public-privé à discuter. Ce serait techniquement réalisable.

Pour les lignes 23 et 24, nous avons prévu des tunnels aux points critiques : la construction d'un tunnel à Meiser, entre la Plaine et l'avenue de la Couronne, et pour traverser le Bois de la Cambre.

S'agissant du 93 et du 42, nous avons choisi un détournement par la gare Centrale et un prolongement jusqu'à Roodebeek.

J'en viens aux extensions complémentaires, prévues dans le contrat de gestion de la STIB.

La ligne de tram 33 Westland Shopping Center-chaussée de Ninove-gare de l'Ouest ira jusqu'à la gare du Nord.

Une ligne 9 Simonis-haut de Jette-Houba de Strooper est aussi prévue, ainsi qu'une ligne 10 haut de Jette-Exposition universelle-Tour et Taxis-gare du Nord-avenue Rogier, Léopold III. Eventuellement, elle sera prolongée d'un côté jusqu'à Wemmel et de l'autre jusqu'à la gare de Diegem, voire l'aéroport.

*De regering wil het nieuwe voetbalstadion het liefst bouwen op het terrein van Schaarbeek-Vorming. De metrolijn is echter pas tegen 2020 gepland. Ik denk dat die metrolijn al binnen zes tot acht jaar moet worden gerealiseerd. Met behulp van nieuwe constructiemethoden is dat best mogelijk.*

*De nieuwe metrolijn zal ook stoppen aan de Berenkuil (Verboekhovenplein) en het Vredeplein. In het zuiden van het Brussels Gewest komen er onder meer haltes aan Albert en Kalevoet.*

*Mevrouw Schepmans vroeg waarom ik een grote studie in verband met Beliris heb aangekondigd. Welnu, de studie van Stratec heeft de strategische noodzaak van een nieuwe metrolijn aangetoond. De studie in verband met Beliris gaat echter over de concrete realisatie van de metrolijn, en meer bepaald over de technische aspecten.*

*Uit de studie van Stratec blijkt dat het mogelijk is om de frequentie van metrolijn 1 tegen 2020 op te voeren tot 24 metro's per uur. Als de metro's automatisch worden bestuurd, kunnen er misschien 35 metro's per uur stoppen. Toch is gebleken dat dat na 2020 niet voldoende zal zijn. Op termijn is het dus ook nodig om een metroverbinding tussen Merode en Troon te realiseren.*

*Er komt ook een metrolijn 4 die van Simonis via de kleine ring naar Troon zal gaan en vervolgens doorrijdt naar het Luxemburgstation en Flagey en Vanderkindere. Mijnheer Decourty, dat zal veel mobiliteitsproblemen oplossen in Elsene.*

*Brussel krijgt dus een uitgebreid metronet. Daarnaast mogen we de trams niet vergeten.*

*We hebben een strategisch langetermijnplan dat verder reikt dan 2020.*

*De tweede beleidsprioriteit is het GEN. Ik zal het er nu niet over hebben, maar ik herhaal wel dat ik belang hecht aan een intensiever gebruik van treinlijnen 26 en 28.*

*De derde beleidsprioriteit betreft een rationeel gebruik van de auto. We werken voort aan de ontwikkeling van Cambio, dat een groot succes is, met 42 standplaatsen, 120 wagens en meer dan 3.500 klanten. We hopen om tegen 2015 wel 7.500 of zelfs 15.000 klanten aan te trekken. Overigens is Cambio tegenwoordig zelfbedruipend. Ik wijs ook*

Toute cette zone de la ville - Jette, Ganshoren - va être idéalement desservie par les transports en commun. A terme, les gens de Jette et Ganshoren auraient même une liaison directe avec l'aéroport par le tram. Je répondrai tout à l'heure à M. Draps à propos du métro. Il n'y a pas trop de problèmes. Mais la Région doit lancer très rapidement les plans pour creuser un nouveau tunnel sous la gare du Nord, que celui-ci soit destiné au tram ou au métro, avec une sortie à l'avenue Rogier. On prévoit même - cela fera plaisir à Mme Byttebier - une partie réservée aux cyclistes, qui pourraient ainsi utiliser le tunnel pour arriver à Schaerbeek.

En ce qui concerne le réseau tram 2020, je ne vais pas trop entrer dans les détails. Il y a les lignes existantes : 19, 39, 16, 8 et 92. Vous connaissez le réseau de base. L'important, c'est qu'on prévoit aussi deux lignes de tram-train à Bruxelles :

- Ligne 1 : Alost - Bockstael - Tour et Taxis - gare du Nord - Meiser - Delta.

- Ligne 2 : Wielemans - la ligne 28 - Haren - ligne 26 jusqu' à Arcades.

Si le projet de tram-train échoue, nous devrons essayer de le réaliser en tram.

Vous avez entendu les déclarations de M. Luc Lallemand sur le tunnel ferroviaire Nord-Sud à Bruxelles. Nous avons déjà fait remarquer aux chemins de fer belges qu'il fallait sortir un peu de ce carcan de pensée très « XIXe siècle ». Les lignes 26 et 28 peuvent être intelligemment utilisées sur notre territoire. Avec les trams-trains, peut-être le tunnel Nord-Sud n'est-il même pas nécessaire, puisqu'avec le système de sécurité ECTM on peut faire passer la capacité du tunnel Nord-Sud en heure de pointe de 96 à 120 trains - soit une capacité potentielle encore inutilisée de 24 trains. En intégrant alors les lignes 26-28 dans une mobilité urbaine, il ne sera probablement pas nécessaire de s'occuper du Nord-Sud dans les vingt prochaines années.

J'en viens à la deuxième priorité : le développement du potentiel du métro. M. Draps déclare que le gouvernement semble tout à coup redécouvrir le métro. C'est vrai que nous n'avions pas prévu une extension du métro dans l'accord gouvernemental, car nous devions l'étudier.

*op de complementariteit met de MIVB en de invoering van Mobib.*

*Het taxiplan wordt reeds toegepast.*

*Het rationeel gebruik van de auto betreft ook vervoersplannen voor scholen, bedrijven en evenementen. De regering werkt aan een ontwerp van ordonnantie over het thema.*

*U kent reeds mijn beleidsprioriteiten inzake verkeersveiligheid.*

*Mijn vierde beleidsprioriteit betreft een veilig en gehiërarchiseerd wegennet. De wegen worden met andere woorden in categorieën ingedeeld. We hebben een nieuwe categorie bedacht, namelijk wijkverzamelwegen. Het is ook duidelijk geworden dat bepaalde wegen in de praktijk ook tot een andere categorie behoren dan we dachten en bijvoorbeeld dienen om het verkeer van een wijk te laten doorstromen naar de grote verkeersassen. Zulke wegen worden voortaan in het groen aangeduid op de kaart.*

*Er komen ook studies over infrastructuurwerken op drie locaties om het verkeer vlotter te laten circuleren.*

*Aan het Meiserplein komt er een tramtunnel en eventueel een nieuwe autotunnel.*

*Dan zijn er nog de problemen rond Plein-Bascule, de Terkamerenboslaan en de De Troozsquare. We wachten de resultaten van de studies af alvorens knopen door te hakken.*

*Het plan omvat ook projecten die het comfort verhogen maar geen rechtstreekse invloed hebben op de mobiliteit, zoals de tunnel onder de Keizer Karellaan of de heraanleg van de Gulden Vlieslaan, de Louizalaan en het Schumanplein.*

*Over de eventuele verbreding van de ring zullen we het op 15 oktober uitgebreid hebben. We wachten nog op de resultaten van de effectenstudie. Tijdens de redactie van het Iris 2-plan hebben we het advies van het Vlaams Gewest ingewonnen. Vervolgens is er een model uitgetekend waarbij het aanzuigeffect van de ring wordt versterkt (zonder capaciteitsverhoging voor de E40 en de E19). Volgens dit model zal het aantal auto's op de ring toenemen, en zullen er in de stad minder auto's*

M. Draps, ce gouvernement est parvenu à se mettre d'accord sur une extension du métro, alors que le gouvernement auquel vous avez participé en tant que secrétaire d'Etat chargé de l'Urbanisme n'a pas réussi, pendant la période 1994-2004, à trouver un accord sur un plan d'extension du métro, ni même à donner l'ordre de réaliser des études. Si je suis votre raisonnement, les études devraient être prêtes maintenant. Mais c'est votre gouvernement qui aurait dû les commander à l'époque !

*(Rumeurs)*

Ce gouvernement n'a pas voulu commettre l'erreur du gouvernement précédent. Nous avons décidé d'initier les études.

Pour répondre dans la foulée à l'interpellation de Mme Delforge, c'est vrai qu'il ne faut pas construire un métro partout à Bruxelles. Lorsque la possibilité de réaliser un tram en site propre existe et lorsqu'il n'y a pas assez de densité de population, le métro est inutile. L'étude d'incidence l'a d'ailleurs démontré. Par contre, la nouvelle ligne 3 que l'on propose entre Schaerbeek-Formation et Calevoet est pertinente, car la densité y est énorme, la réalisation d'un tram en site propre pose problème et la demande va encore augmenter à l'avenir. Il est donc justifié d'y construire un métro.

Il s'agit là de la nouvelle ligne de métro que nous envisageons. La ligne 3 reliera Calevoet à Schaerbeek-Formation. Personnellement, j'estime que cette ligne de métro ne doit pas commencer à Schaerbeek-Formation, mais à la place Peter Benoît à Neder-over-Heembeek, ou éventuellement à l'Hôpital militaire. Je sais que l'étude démontre une insuffisance de capacité, mais je reste convaincu qu'il faut commencer la ligne à Neder-over-Heembeek.

Ensuite se pose le débat de Schaerbeek-Formation et du stade. Diverses opinions - en ce compris celle du gouvernement régional - vont dans le sens de la construction du stade national à Schaerbeek-Formation. Or, la réalisation de cette ligne est prévue en 2020. Il faudra donc accélérer sa construction pour la réaliser en six à huit ans. C'est faisable, mais il faudra utiliser d'autres méthodes, comme Madrid ou Athènes l'ont fait.

Ensuite, on ira vers la Cage aux Ours et la place de

*rijden.*

*De vijfde prioriteit is het gewestelijk parkeerbeleid.*

*Er zullen ondergrondse parkings komen, met name onder het Van Meenenplein en het Sint-Bonifaasplein, om de gezelligheid en de toegang tot die pleinen te verbeteren voor de inwoners. Het aantal parkeerplaatsen zal worden verhoogd van 2.600 tot 15.000. Er zijn ontwerp-BBP's en richtschema's in de maak voor de sites Delta, Heizel en Erasmus. Er zullen 500 transitparkeerplaatsen komen als het Vlaams en het Waals Gewest bereid zijn soortgelijke parkings aan te leggen.*

*De zesde prioriteit bestaat erin mobiliteit en ruimtelijke ordening op elkaar af te stemmen. Wij moeten de toegankelijkheid van dichtbevolkte zones verbeteren, onder meer via de uitbouw van het metronet.*

*Daarnaast moeten wij het realtime beheer en informatie rond mobiliteit verbeteren.*

*Deze zevende prioriteit is reeds aan bod gekomen in het kader van het project Mobiris. De eerste dynamische verkeersborden zullen in 2009 worden geplaatst en zullen onder meer een betere verkeerscontrole in de tunnels mogelijk maken.*

*De maximumsnelheid is opgetrokken van 50 naar 70 km/u in de Leopold II-tunnel (tussen Sainctelette-Basiliek), de Belliardtunnel (in de richting van de E40, na de bocht) en de Reyerstunnel. Het gaat om rechte, vlakke stukken zonder in- en uitritten.*

*Op de Kleine Ring en de Louizalaan blijft de maximumsnelheid beperkt tot 50 km/u. Tussen Sainctelette en de Hallepoort zullen variabele verkeersborden worden geplaatst, waardoor de maximumsnelheid kan worden beperkt tot 50 km/u bij druk verkeer en worden opgetrokken tot 60 of 70 km/u bij minder druk verkeer.*

*Zowel het BIVV, de politiezones, de burgemeesters, de automobilisten als ikzelf vinden dat een goede maatregel. We zijn het er ook over eens geworden met het parket en de politiezones om de digitale verkeerscamera's te installeren zodra de technische problemen van de baan zijn. Er komen controles om de snelheidslimieten na te gaan.*

Paix. De l'autre côté du métro Nord-Sud existant, on va aller vers Albert, l'Altitude 100, le Globe et Calevoet.

Dans son interpellation, Mme Schepmans demande pourquoi j'ai annoncé une grande étude dans Beliris. C'est simple : l'étude Stratec a montré au niveau stratégique, macro, que cette ligne était nécessaire, mais l'étude prévue dans Beliris, souhaitée par Mme Onkelinx et par d'autres, porte sur sa concrétisation. Sur le terrain, cela doit-il prendre place sous le canal ou au-dessus, combien de mètres faudra-t-il creuser, comment va-t-on le faire, quels sont les arrêts... ? Tous ces éléments doivent être étudiés en détail. Tel est l'objet de l'étude détaillée que nous allons réaliser.

L'étude préalable de Stratec a montré qu'avant 2020, il est possible d'augmenter les fréquences de la ligne 1 jusqu'à 24 passages par heure, et éventuellement d'automatiser et d'aller jusqu'à 35 passages par heure - c'est ce que nous avons prévu. Toutefois, nous avons constaté qu'après 2020, il y a un problème et qu'il y a une surcharge, même avec une automatisation. On doit donc dédoubler la ligne entre Merode et Trône. Ce dédoublement de la ligne 2 va permettre une réorganisation complète.

Il y a aussi une nouvelle ligne - ou un prolongement de ligne - qui est prévue : il s'agit de la nouvelle ligne 4 qui va partir de Simonis, utiliser la petite ceinture du métro, mais qui est détournée par la station Trône et via la gare du Luxembourg par Flagey - M. Decourty, cela va résoudre beaucoup de problèmes de mobilité chez vous - jusque Vanderkindere.

Cela dessine déjà une nouvelle organisation des lignes de métro, qui permettra à notre ville d'être bien desservie par les métros, mais il faut l'associer à la carte des trams.

Il s'agit d'un plan stratégique à long terme, qui porte au-delà de 2020.

La deuxième priorité pour les transports en commun concerne le RER. Je n'entrerai pas dans le détail de ce dossier, dont nous avons déjà beaucoup parlé, mais je confirmerai ce qui a déjà été dit concernant le renforcement essentiel de la fréquence des lignes 26 et 28.

La troisième priorité porte sur une utilisation

*In feite regulariseren we gewoon de situatie. Op enkele uitzonderingen na, respecteert immers bijna niemand de maximumsnelheid in de tunnels.*

rationnelle de la voiture.

Dans ce cadre, nous développons notre politique de l'usage de Cambio, qui remporte actuellement un grand succès avec 42 stations - contre quatre stations en 2004 -, 120 voitures et plus de 3.500 clients. Nous espérons atteindre le chiffre de 7.500, voire de 15.000 clients en 2015. Il importe de souligner que Cambio est autosuffisant et n'a plus besoin de l'aide régionale pour survivre. Il faut également indiquer la complémentarité avec la STIB et l'adoption du système de billetterie MOBIB.

Le Plan taxi est déjà en route.

L'utilisation rationnelle de la voiture comprend aussi les plans de déplacements pour les écoles, les entreprises et les événements. Le gouvernement débat actuellement d'un projet d'ordonnance qui devrait être approuvé en novembre, après première et deuxième lecture, consultation, commission de mobilité, etc.

En matière de sécurité routière, vous connaissez déjà nos priorités.

La quatrième priorité porte sur la hiérarchisation et la sécurisation du réseau routier. Nous avons créé une nouvelle catégorie, c'est-à-dire des collecteurs de quartier-axes, qui n'existaient pas jusqu'à aujourd'hui. Nous avons constaté que les lignes vertes étaient en réalité indiquées en gris, c'est-à-dire comme voiries de quartier, alors que certaines devaient être placées plus haut dans la hiérarchisation et collecter du trafic du quartier ou relier vers des axes, pour faciliter la circulation inter-quartiers. C'est pourquoi, elles sont désormais indiquées en vert sur la carte.

Nous voulons également étudier et réaliser trois infrastructures locales pour la circulation.

D'abord, la place Meiser, où un tunnel devra être percé pour le tram et où l'on étudie encore la possibilité d'un tunnel pour les voitures. Vient ensuite la problématique Plaine-Bascule, qu'il conviendra d'étudier de manière plus approfondie. Il en va de même pour l'avenue du Bois de la Cambre et le square de Trooz. Toutes ces infrastructures ont un impact sur la mobilité dans la ville, ainsi que sur la qualité de vie en ville. La question n'est pas tranchée, car nous devons

attendre les résultats des études avant de prendre une décision.

Le plan a repris également des ouvrages dépourvus d'effet sur la mobilité, mais qui influencent la qualité de vie. Je pense à l'avenue Charles Quint. Si nous creusons un tunnel entre l'E40 et la sortie Basilique, cela ne changera pas grand-chose en termes de mobilité. En revanche, sur le plan de la qualité de vie, le changement sera énorme. Il en va de même pour les aménagements de l'avenue de la Toison d'Or, de l'avenue Louise ou du rond-point Schuman. Nous devrons en discuter à l'avenir et, pour être complets, nous avons repris ces points dans les actions programmées.

Nous ne nous étendrons pas sur la question du Ring aujourd'hui, car nous en parlerons abondamment durant la matinée du 15 octobre. Je ne me prononcerai pas davantage concernant son éventuel élargissement, parce que nous devons au préalable connaître les résultats de l'étude d'impact.

Durant l'élaboration d'Iris 2, nous avons consulté la Région flamande et une modélisation du renforcement du rôle de distribution du Ring, sans augmentation de la capacité de l'E40 et de l'E19, a été esquissée. Elle montre un accroissement du nombre de voitures circulant sur le Ring et une diminution du nombre de voitures en ville. Ce n'est pas un débat facile, car la fonction du Ring est d'extraire les voitures de la ville. Des travaux sur le Ring Nord auront des conséquences sur Bruxelles, en termes de diminution du nombre de voitures. J'aurai le plaisir de vous répondre à ce sujet au nom du gouvernement, le 15 octobre.

J'en arrive à la cinquième priorité : la politique régionale de stationnement, qui fera l'objet de débats ultérieurement.

Il s'agit de développer des parkings de transit souterrains, notamment sous les places Van Meenen et Saint Boniface, afin d'améliorer la convivialité et l'accessibilité de ces sites aux résidents. Il convient, par ailleurs, d'augmenter le nombre de places de stationnement de 2.600 aujourd'hui à 15.000 places supplémentaires. Le Plan Iris 1 ambitionnait une augmentation de 8.500 places supplémentaires. Il importe d'aménager de nouveaux sites et de renforcer les sites existants. Des projets de PPAS sont prévus et des schémas directeurs sont en cours pour les sites

de Delta, Heysel et Erasme. 500 parkings de transit sont prévus. La Région bruxelloise est disposée à aménager des parkings de ce type, pour autant que les Régions flamande et wallonne procèdent à des réalisations semblables.

La sixième priorité vise à harmoniser la mobilité et l'aménagement du territoire. Il importe de développer l'accessibilité dans les zones densément peuplées, notamment par le développement du réseau de métro dans la ville.

J'en arrive à la septième priorité. Il s'agit de développer l'information et la gestion de la mobilité en temps réel. Cette priorité, déjà évoquée dans le cadre du projet Mobiris, est au centre des préoccupations de la Région. Les nombreux chantiers en cours l'attestent. Les premiers panneaux de signalisation dynamique seront installés à partir de 2009, et un renforcement du contrôle routier sera organisé, notamment dans les tunnels.

Depuis aujourd'hui, la vitesse maximale a été augmentée dans trois tunnels et passe de 50 à 70 km/h. Il s'agit des tunnels Léopold II (tronçon Sainctelette-Basilique), Belliard (en direction de l'E40 et après la courbe, lorsque la voirie devient rectiligne) et Reyers. Il s'agit en effet de tronçons rectilignes, dépourvus d'entrées et de sorties, et de pentes.

Sur la petite ceinture et l'avenue Louise, la vitesse maximale reste fixée à 50km/h. Entre Sainctelette et la Porte de Hal, des panneaux à signalisation variable seront placés, lesquels permettront de réduire la vitesse à 50 km/h en cas de trafic dense, et d'augmenter celle-ci à 60 km/h ou 70km/h en cas de densité moindre. Le seuil à fixer doit encore être déterminé en concertation avec l'IBSR.

L'Institut de sécurité routière était d'accord, les zones de police également, elles le demandaient même, ainsi que les bourgmestres, les automobilistes, et moi-même. Nous avons pris nos responsabilités avec les bourgmestres concernés. En accord avec le Procureur et les zones de police, quand les problèmes techniques dus à l'installation des caméras fixes automatiques et numériques seront résolus, celles-ci seront installées. Septante n'est pas nonante, il y aura des contrôles pour que cette limite ne soit pas dépassée.

Nous régularisons en fait une situation existante. Il n'y a que moi, comme ministre, vous aussi comme députés, je l'espère, et peut-être certains bourgmestres qui respectons la limitation à cinquante km/h, mais le reste de la population s'énerve quand quelqu'un roule à cette vitesse.

**M. Yaron Pesztat.-** Des caméras seront-elles placées là, où la vitesse reste limitée à cinquante ?

**M. Pascal Smet, ministre.-** Des caméras vidéos vont être installées partout. Elles vont calculer la vitesse moyenne dans les tunnels et permettre de constater les problèmes, d'indiquer des avertissements sur des panneaux et de contrôler la ventilation dans les tunnels.

La huitième priorité consiste à améliorer la logistique. Iris 2 est à ce point de vue dans la continuité de Iris 1. La neuvième priorité a trait à l'amélioration de la gouvernance. Plusieurs questions ont été posées à ce sujet, suggérant que nous travaillerions à l'envers.

Nous travaillons dans le bon sens ! Au début, le gouvernement a dit que l'on ne changerait pas le PRD et le PRAS. Le Plan Iris 2 est maintenant prêt. D'ici à la moitié de l'année prochaine, voire à la fin de celle-ci, tous les schémas directeurs doivent être connus.

Le prochain gouvernement disposera de toutes les informations et des cartes relatives à Iris 2. Les partenaires en disposeront aussi lors des négociations gouvernementales. Ils pourront confirmer le plan et lancer immédiatement les processus de révision du PRD et du PRAS. Les cartes que je viens de proposer viendront remplacer les cartes existantes et auront donc une valeur réglementaire. Ainsi, dans un an, la prochaine majorité et le prochain parlement pourront immédiatement démarrer et poursuivre la politique initiée.

Nous n'agissons pas trop tard, au contraire ! Nous avons continué à réaliser le Plan Iris 1, déjà un peu adapté, et nous l'avons actualisé. Le prochain gouvernement aura tout pour démarrer. J'espère que ce sera avec moi. L'électeur en décidera.

Nous avons non seulement prévu une adaptation des cartes, mais aussi un pilotage efficace, avec des

**De heer Yaron Pesztat** *(in het Frans).- Komen er ook camera's op plaatsen waar de maximum-snelheid beperkt blijft tot 50 km/u?*

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).- Ja, er komen overal camera's die de gemiddelde snelheid in de tunnels berekenen en problemen kunnen registreren, maar ook dienen om de ventilatie van de tunnels te controleren en waarschuwingen te laten verschijnen op informatieborden.*

*De achtste prioriteit betreft de logistiek. Wat dat betreft, is het Iris 2-plan een voortzetting van het eerste Irisplan.*

*De negende prioriteit betreft een beter bestuur.*

*Tegen het midden of het einde van volgend jaar zullen alle richtschema's gekend zijn. De volgende regering zal dus over alle gegevens en kaarten betreffende Iris 2 beschikken en zal dus onmiddellijk de herziening van het GewOP en het GBP in gang kunnen zetten.*

*Wij hebben dus niet getalmd! Wij hebben de uitvoering van Iris 1 voortgezet en bijgewerkt. Wij hebben niet alleen de kaarten aangepast, maar ook een doeltreffende controle ingebouwd. Dat is een grote ommekeer sinds 1989.*

*De manier waarop het vervoer is georganiseerd in dit gewest, dat een institutioneel geheel vormt, maar op sociaal-economisch vlak uit een stad met negentien gemeenten en een hinterland bestaat, is niet efficiënt. Er zijn vier operatoren en gezagsniveaus.*

*Wij moeten nog veel verder gaan, niet alleen op strategisch vlak, maar ook wat de coördinatie van de diensten, de tarieven of de marketing betreft. Vandaag kunnen wij de NMBS niet verplichten om een marketingbeleid voor de bestaande spoorlijnen te voeren. Er zijn nog altijd inwoners van Jette die niet weten dat ze met de trein op tien minuten in het centrum van Brussel geraken! Wij moeten daarin*

tableaux de bord pour tout suivre ! Il s'agit de la plus grande révolution dans mon administration depuis 1989. Elle est nécessaire.

La manière dont le transport est organisé, dans ce qui est institutionnellement une Région, mais socio-économiquement une ville de dix-neuf communes avec une zone RER, n'est pas efficace. Il y a quatre opérateurs et quatre pouvoirs décisionnels.

Nous devons réellement avancer encore beaucoup plus, non seulement sur le plan stratégique, mais aussi sur le plan de la coordination des services, de l'harmonisation des billets et des tarifs, ou du marketing. Aujourd'hui cependant, nous ne disposons d'aucun moyen pour forcer la SNCB à mener une politique de marketing pour les lignes ferroviaires existantes. Qu'on en fasse la promotion aux Bruxellois ! Il y a encore des Jettois qui ne savent pas qu'ils peuvent se rendre dans le centre en dix minutes ! La SNCB ne l'explique pas ! Il y a beaucoup de démarches à entreprendre pour changer tout cela.

Je vais résumer les nouvelles initiatives : trams et bus à haut niveau de service, les nouvelles lignes de tram 9, 10, 30, 33 et 42, l'extension des lignes 10, 30, 83, 93, l'extension des lignes de métro, les tunnels, les parkings souterrains pour les riverains. Il s'agit d'un travail dur et neuf pour les Bruxellois. J'ai parfois entendu des gens qui se demandaient si le plan n'était pas réservé aux navetteurs. Ce n'est pas le cas. Beaucoup d'investissements sont programmés à destination des Bruxellois, même s'il est exact que le RER est destiné aux navetteurs. Si nous voulons que ces derniers prennent les transports en commun, alors il faut investir dans ceux-ci - ce qui revient à investir dans la zone socio-économique bruxelloise.

Voilà le débat actuel et le malentendu qui apparaît quand nous parlons de la Région bruxelloise - et je répète qu'elle doit le rester -, car en termes socio-économiques ce n'en est pas une, mais une ville. La vraie Région sur le plan socio-économique, selon moi, est comprise dans la zone RER. Cela complique le débat.

Je n'ai pas voulu élaborer de plan sans en chiffrer le coût à titre indicatif. Je suis d'accord avec vous : il est très facile de promettre des actions sans en donner le coût. Quand j'ai conçu mon Plan taxi, mon Plan vélo, mon Plan pluriannuel de travaux

*verandering brengen!*

*Ik zal de maatregelen voor het openbaar vervoer kort samenvatten: bussen en trams met een hoge reisfrequentie, nieuwe tramlijnen, uitbreiding van een aantal lijnen, meer metrolijnen, tunnels en ondergrondse parkings voor buurtbewoners. Sommige commissieleden beweren dat het Iris 2-plan vooral bedoeld is voor pendelaars. Dat klopt niet. Zeer veel investeringen zijn rechtstreeks voor Brusselaars bedoeld, al is het GEN natuurlijk vooral een goede zaak voor pendelaars. Als we willen dat pendelaars het openbaar vervoer gebruiken, moeten we er ook in investeren. Het probleem is dat Brussel in institutionele zin een gewest is, maar in sociaal-economische zin een stad met een hinterland dat ongeveer samenvalt met de GEN-zone. Dat gegeven maakt het debat moeilijk.*

*Naar gewoonte heb ik heb de kosten van alle maatregelen in het plan becijferd. Ik heb de cijfers als bijlage toegevoegd aan het document, zodat iedereen ze kan raadplegen.*

*De gewestelijke uitgaven voor openbaar vervoer stegen tijdens deze regeerperiode met 35% (met 28% voor de dotatie aan de MIVB en met 79% voor de andere financieringsmethoden).*

*Voor de periode 2008-2020 betekent dat een totaal bedrag van 1.558 miljoen euro, of ongeveer 120 miljoen euro. Het gewest en Beliris beschikken nu over 70 miljoen. Daar moet dus jaarlijks 50 miljoen bijkomen om alle plannen te realiseren.*

*Tijdens de eerste onderhandelingsronde over de staatshervorming heeft Brussel dit gevraagd en zelfs meer gekregen. De andere gewesten zijn bereid geld te geven als het gebruikt wordt voor een betere mobiliteit en voor openbare werken.*

*Bij de nieuwe onderhandelingen vormt het mobiliteitsplan een document met een filosofie, een basisstudie en voldoende cijfers om onze vraag voor 50 miljoen euro extra per jaar te ondersteunen. Dit geld kan gevonden worden via een betere Brusselse organisatie, meer hulp van de federale overheid of een publiek-private samenwerking. Dat laatste betekent nog geen privatisering.*

*Het openbaar onderzoek begint vandaag en wordt*

publics, tout était chiffré. C'est le cas ici aussi. Vous trouverez les estimations en annexe.

Ce document doit servir de base de consultation. Sinon, des ingénieurs vont encore intervenir pour demander combien cela coûtera.

Il est intéressant de constater que les dépenses régionales pour le transport public ont augmenté de 35 % sous cette législature, de 79 % pour les autres moyens de financement - DTP, infrastructures VICOM et de 28 % pour la dotation de la STIB.

Pour la période 2008-2020, cela représente une somme de 1.558 millions d'euros, soit une moyenne annuelle d'environ 120 millions d'euros. Actuellement, la Région et Beliris ont 70 millions à disposition. Par conséquent, pour réaliser tous ces plans pendant quinze ans, il faudrait disposer de 50 millions d'euros supplémentaires par an.

Durant le premier cycle de négociations relatives à la réforme de l'Etat, Bruxelles a demandé 50 millions d'euros de financement et en a reçu davantage. Les Régions flamande et wallonne ont manifesté la volonté d'accorder plus de moyens à Bruxelles, à condition que cet argent serve une meilleure mobilité et des travaux publics à Bruxelles, ce qui est logique de leur point de vue.

Dans le cadre de la reprise des négociations, le plan de mobilité constitue un document chiffré, avec une philosophie et une étude de base, qui justifient notre demande de 50 millions annuels supplémentaires pour les transports en commun bruxellois et pour certains travaux publics. Cette somme pourra peut-être être trouvée par le biais d'une meilleure organisation de Bruxelles, d'un renforcement de l'aide du fédéral et pourquoi pas par des constructions de PPAS comme celui, par exemple, de la réalisation d'une ligne de métro. Nous devons oser lancer ce débat, sans envisager pour autant de privatisation.

L'enquête publique démarre aujourd'hui. Les avis vont paraître prochainement dans les journaux.

Quatre séances d'information à destination du grand public sont prévues en novembre. Nous avons sollicité l'avis de la Commission régionale de la mobilité, celui du Conseil économique et social, de l'IBGE, des Régions wallonne et flamande et des communes. Par la suite, le dossier sera transmis au

*binnenkort aangekondigd in de kranten.*

*In november volgen vier informatievergaderingen voor het grote publiek. We hebben een advies gevraagd van de gewestelijke commissie Mobiliteit, de Economische en Sociale Raad, Leefmilieu Brussel, de andere gewesten en de gemeenten. Later passeert het dossier langs het parlement voor definitieve goedkeuring.*

*Het openbaar onderzoek loopt vanaf heden tot 30 november. Naargelang van het aantal reacties kan die termijn worden verlengd.*

*Vervolgens zullen de adviezen toekomen en waarschijnlijk in december bestudeerd worden. De regering zal vóór het einde van dit jaar over de adviezen van de gemeenten kunnen beschikken. In januari kan de regering dan opnieuw duidelijkheid verschaffen.*

*Het is een open vraag of deze regering of de volgende het Iris 2-plan zal goedkeuren. Het zal in ieder geval opnieuw aan bod komen bij de regeringsonderhandelingen.*

*Er bestaat inderdaad een probleem om het Iris 2-plan te downloaden. Er is een oplossing hiervoor in de maak.*

*De exploitatiekosten werden inderdaad nog niet berekend, maar omdat het aantal gebruikers enorm zal toenemen, zullen ook de inkomsten stijgen.*

*De verzadiging van de metro is vooral te wijten aan het toegenomen aantal reizigers. Een verbetering van het aanbod leidt automatisch tot meer gebruikers.*

*Het plan houdt rekening met de CO2-uitstoot en met PM 10. Het gehalte PM 10 bedroeg in 2001 tot 148 µgr/m³. De planning voor 2020 is enkel nog tot 35 µgr/m³.*

*Als antwoord op de interpellaties van mevrouw Schepmans en de heer Draps kan ik meedelen dat Citeo werd opgericht om de regering ruimte te geven op de begroting en om in middelen te voorzien voor de toekomstige investeringen in het metronet.*

*Helaas heeft Eurostat een negatief advies over Citeo gegeven. Wij hebben niettemin een oplossing*

parlement pour approbation définitive.

Nous avons prévu que l'enquête publique se déroule à partir de maintenant jusqu'au 30 novembre. Nous verrons en fonction des réactions si ce délai doit être prolongé. Ces dates sont un peu flexibles.

Ensuite, tous les avis vont arriver. Nous les analyserons probablement au mois de décembre. Nous aurons les avis des communes avant la fin de cette année, puisque j'imagine que les communes voudront d'abord connaître les remarques de la population. Ensuite, normalement en janvier, nous nous prononcerons de nouveau.

Est-ce que c'est encore ce gouvernement qui approuvera le Plan Iris 2 définitif ou laissera-t-on le dossier au prochain gouvernement ? A mon sens, c'est ouvert. On peut en débattre. De toutes façons, si ce gouvernement se prononce dans le cadre des négociations gouvernementales et du nouvel accord gouvernemental, cela sera probablement à nouveau débattu.

Mme Delforge, je sais qu'il y a des problèmes de téléchargement. Je l'ai moi-même constaté. L'administration a promis de résoudre ces problèmes. Un fichier zippé, donc moins lourd, devrait être disponible et permettre de résoudre ces problèmes.

Il est vrai que les frais d'exploitation ne sont pas prévus ici, mais il ne faut pas oublier qu'il y aura une importante augmentation de la clientèle qui sera à l'origine de revenus qui pourront servir à couvrir les frais d'exploitation. Nous ne nous inquiétons pas à ce propos.

La saturation du métro n'est pas vraiment provoquée par le manque d'attractivité de la vitesse commerciale des trams pour les usagers. C'est simplement parce que de nombreuses personnes utilisent ce moyen de transport en commun. On constate que chaque fois qu'on fait une amélioration, il y a une réaction immédiate du public et qu'il y a une augmentation de la clientèle.

Dans le plan, on tient compte du CO2 et des micro-particules. Pour donner un exemple, pour les micro-particules, en 2001, on allait jusqu'à 148 µgr/m3 et dans le scénario 2020, on va jusqu'à 35 µgr/m3. Tout cela est pris en considération dans la

*gevonden. Vanaf volgend jaar zal de MIVB uit de consolidatieperimeter van het gewest worden gehaald. Dat moet ons, in combinatie met publiek-private samenwerkingsverbanden, in staat stellen om grotere investeringen te doen.*

*Tijdens de regeringsonderhandelingen is het misschien mogelijk om bepaalde punten te versnellen. Zo kan de nieuwe consensus over de bouw van het stadion op Schaarbeek-Vorming de gelegenheid zijn om de aanleg van de metro te versnellen.*

*De huidige prioriteit is de uitbreiding van de noord-zuidverbinding naar het noorden. Daarna zal metrolijn 1 tussen Merode en Troon worden ontdubbeld en volgt de uitbreiding van de noord-zuidverbinding naar het zuiden en de verbinding tussen het Luxemburgstation en Vanderkindere. Als er evenwel wordt beslist om het voetbalstadion op Schaarbeek-Vorming te bouwen, moeten wij onze prioriteiten herzien en eerst een metrolijn aanleggen tussen Albert en Schaarbeek-Vorming/Neder-Over-Heembeek.*

*Dat is mogelijk in zes tot acht jaar tijd, op voorwaarde dat het dossier niet wordt geblokkeerd en er geen bijzondere procedures vereist zijn.*

*Dwarsliggers kan ik missen als de pest. Als we willen dat de metrolijn er snel komt, moet iedereen meewerken.*

*Mevrouw Carthé, u stelde vragen over het openbare onderzoek. Welnu, dat komt er. Ik sta dichtbij de mensen en zal rekening houden met de opmerkingen van de man in de straat. In het buitenland verwondert men zich er soms over dat wij zo dicht bij het gewone volk staan! De gemeenten overdrijven soms zelfs een beetje en hebben last van het nimby-syndroom. Ik kan onmogelijk rekening houden met alle opmerkingen, maar sta uiteraard open voor constructieve en redelijke suggesties.*

*In Ukkel verzetten de bewoners zich tijdens de jaren 50 en 60 tegen de komst van de metro. Die houding breekt hen nu zuur op. Hetzelfde probleem zien we bij winkeliers die niet van winkelwandel-straten houden, tot ze begrijpen dat dat goed is voor hun zaak!*

*Ik ben niet in de politiek gegaan om slaafs de kudde*

modélisation.

En réponse à la demande d'interpellation de Mme Schepmans, et à M. Draps, CITEO a été créé pour deux raisons. D'abord, et principalement, pour donner une masse budgétaire au gouvernement, et ensuite, pour les investissements dans le métro à l'avenir.

Malheureusement, Eurostat a remis un avis négatif sur la création de CITEO. Nous avons pu résoudre les problèmes qui se posaient, essentiellement pour cette année. N'oublions pas que la STIB sera normalement déconsolidée l'année prochaine. Nous avons déjà pris contact avec la Banque nationale à ce sujet. Dès lors, pendant la période de grands investissements, la STIB sera déconsolidée hors périmètre de la Région et, en combinaison avec des partenariats public-privé, nous pourrons investir beaucoup plus.

A cet égard, nous devrons mener un débat dans le cadre des négociations gouvernementales sur la manière d'accélérer certains points. Le nouveau consensus créé autour de la construction du stade sur le site de Schaerbeek-Formation sera aussi l'occasion d'accélérer la réalisation du métro.

Concernant les questions de M. Draps, je répète que nous sommes dans les temps. Vous vous scandalisez du fait que certains fonctionnaires n'ont plus de travail. Au contraire, ce ne sont pas les travaux qui manquent, notamment avec le métro, le tram, la construction du tunnel à Meiser et à la gare du Nord. C'est vrai qu'il y a eu quelques départs à la retraite, mais il s'agissait de départs naturels, qui ont été compensés par du personnel de l'administration.

La priorité actuelle pour le métro, c'est la liaison Nord-Sud vers le Nord. Ensuite, ce sera le dédoublement de la ligne 1 Mérode-Trône, puis la liaison Nord-Sud vers le Sud, et enfin, la liaison gare du Luxembourg-Vanderkindere. Cependant, si le gouvernement bruxellois, le gouvernement fédéral et la SNCB décident cette année de construire le stade de football sur le site de Schaerbeek-Formation, nos priorités devront être revues et la Région devra s'engager à construire une ligne de métro au moins entre Albert et Schaerbeek-Formation/Neder-over-Heembeek.

C'est réalisable en six à huit ans, mais soyons

*te volgen. Een politicus moet de ambitie hebben om het volk te leiden. Dat vergt politieke moed. Wij politici worden betaald om keuzes te maken. Een land waar het volk alles beslist, eindigt in een dictatuur!*

*(Rumoer)*

*Ik wil de lokale besturen zeker niet aan de kant schuiven. Het gewest dient de grote beleidslijnen uit te stippelen, waarna de lokale verantwoordelijken hieraan een concrete invulling moeten geven. Logischerwijs is elk gemeentelijk mobiliteitsplan een omzetting van het gewestelijke mobiliteitsplan.*

clairs : aucun blocage ne sera permis et des procédures spéciales seront peut-être nécessaires, tant pour l'implantation du stade que pour les travaux du métro et la connexion du site Schaerbeek-Formation avec le Ring et les autoroutes sur le territoire de la Région flamande.

Je ne veux pas d'enquiquineurs. Nous devons tous nous orienter clairement vers cet objectif. Sans quoi, ce plan ne sera pas réalisable.

Les questions de Mme Carthé portaient principalement sur la consultation du public. J'y ai répondu précédemment ; cette consultation est organisée. Allons-nous tenir compte de toutes les remarques émises par les communes ? Vous les dites proches des gens ; j'estime l'être aussi. A l'étranger, on s'étonne toujours de notre sens de la proximité ! Toutefois, les communes sont parfois trop proches des citoyens. Il convient alors de sortir du syndrome nimby. Je vous le dis donc dès maintenant : nous n'allons probablement pas tenir compte de toutes les remarques. Evidemment, si elles sont justes, constructives, raisonnables et destinées à améliorer le plan, nous allons les écouter.

Prenons l'exemple typique d'Uccle. Dans les années 50 et 60, les habitants de cette commune étaient opposés au métro. Maintenant, ils regrettent amèrement ce choix. Il en va de même avec les commerçants qui n'aiment pas les piétonniers, jusqu'au moment où ils sont en place et qu'ils se rendent compte qu'ils en retirent des avantages financiers !

C'est pour ces raisons que nous faisons de la politique. Je ne suis pas entré en politique pour jouer au mouton suivant le berger. J'espère que vous avez au moins l'ambition de diriger. Voilà la fonction de la politique - et je ne dis pas cela à titre personnel ! En d'autres termes, nous devons témoigner de courage politique et opérer des choix politiques. C'est à cette fin que vous êtes payés et que je le suis aussi par les contribuables. Sinon, nous sommes dans une démocratie à la suisse, où le peuple décide de tout ! Vous savez cependant comment ce genre de régime se termine : en dictature !

*(Rumeurs)*

Je n'ai jamais dit qu'il fallait abandonner le pouvoir local, mais je veux que la Ville-Région détermine les grandes lignes de la politique, qui seront traduites au niveau local par d'autres personnes. La Région ne doit pas déterminer où il faut placer des stationnements, cela peut être fait par un pouvoir local. Nous n'allons pas ouvrir le débat sur les compétences des communes et de la Région aujourd'hui. Evidemment, les plans communaux de mobilité sont la traduction du plan régional de mobilité. C'est logique.

**Mme Michèle Carthé.-** Non, ce n'est pas la traduction. Ce n'est pas l'un avant l'autre, mais parallèlement.

**M. Pascal Smet, ministre.-** Concernant les plans communaux de mobilité : actuellement, on regarde s'ils répondent aux plans Iris 1 et Iris 2. Il faut évidemment un plan global. C'est la base de la gestion d'une entreprise, d'une ville ou d'une commune d'avoir une vision globale, qui est ensuite traduite sur le territoire au niveau local. Cela se passe ainsi partout dans le monde, et il faut qu'il en soit également ainsi à Bruxelles. Notre ville aura alors un avenir. Sinon, je vous garantis que cette ville va mourir, Mme Carthé.

Le Plan Iris 2 a pris un peu de retard, mais je ne suis pas mécontent qu'il arrive maintenant. Il vient en effet au bon moment pour les négociations institutionnelles au niveau fédéral. Nous disposons désormais également d'un document de base qui peut nous servir pour la formation du prochain gouvernement régional. Ce plan a été bien étudié et nous nous sommes concertés avec des experts, et pas seulement avec des fonctionnaires qui partagent notre avis. Maintenant, nous allons récolter les avis de la population, des communes, des Régions flamande et wallonne. Sur cette base, nous pourrons mieux nous déplacer à l'avenir dans Bruxelles.

Pour réaliser ce plan, il faudra de l'argent. Je ne pense pas qu'il soit problématique d'en trouver et je suis relativement optimiste sur ce plan.

Il faut cependant aussi du courage politique. A ce propos, je suis également devenu plutôt optimiste, puisque j'ai pu constater au cours des quatre dernières années un changement de mentalité chez tout le monde. Sur ce plan, la Région et les communes prennent ensemble les choses en main et

**Mevrouw Michèle Carthé** *(in het Frans).- Neen. Het gaat om twee evenwaardige plannen, die parallel tot stand komen.*

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).- De gemeentelijke mobiliteitsplannen moeten beantwoorden aan de twee Irisplannen. Goed beheer betekent dat men uitgaat van een globale visie die op lokaal niveau in concrete maatregelen wordt gegoten. Zonder globale visie kan deze stad niet overleven, mevrouw Carthé.*

*Doordat Iris 2 enige vertraging heeft opgelopen, valt het plan samen met het institutionele overleg op federaal niveau. Bovendien zal het een werkdocument zijn voor de volgende gewestregering. Het plan is gebaseerd op grondig studiewerk door externe experts. Nu zullen we het voorleggen aan de bevolking, aan de gemeenten en aan het Vlaams en het Waals Gewest.*

*Ik denk dat we voor de uitvoering van het plan de nodige middelen kunnen vinden.*

*Er is ook politieke moed nodig. Ook daar ben ik optimistisch over; ik heb de afgelopen vier jaar een mentaliteitswijziging gezien bij iedereen. Het gewest en de gemeenten nemen samen de zaken in handen, zodat ze eindelijk in beweging komen.*

ne bloquent plus les processus de réalisation. C'est positif, car en quatre années de mandat, ma plus grande frustration a été de voir souvent de bons projets ralentis pour de mauvaises raisons !

**M. le président.-** La parole est à M. Madrane.

**M. Rachid Madrane.-** Je n'ai pas vraiment le sentiment que vous avez répondu à mes questions. Ce n'est pas grave, parce que j'en ai d'autres. J'espère que vous voudrez bien répondre à celles-ci.

*(Rires)*

Vous m'avez entendu dire tout à l'heure que je trouvais que ce plan était un peu trop conçu pour les navetteurs, et particulièrement pour les navetteurs néerlandophones.

A la page 117, relativement au plan de tarification, il est dit : « La tarification de l'usage de la voiture sera mise en place lorsque le RER constituera une alternative crédible pour l'ensemble des navetteurs. » Il s'agit donc d'une alternative crédible pour les non-Bruxellois et du fait que les Bruxellois vont payer. Vous nous expliquez que les Bruxellois vont non seulement payer une taxe de roulage, mais qu'il y aura aussi une tarification sur l'usage de la voiture. Est-ce qu'il faudra un accord de coopération avec les trois Régions avant la mise en place de ce service ?

Je voudrais soulever un autre problème, qui va toujours dans le même sens : celui de l'intérêt des Bruxellois. On parle beaucoup des parkings de transit, mais nettement moins des parkings pour les Bruxellois dans la ville ! Pouvez-vous nous expliquer pourquoi le Plan Iris 2, qui a étudié de manière aussi poussée les parkings de transit pour les navetteurs, n'a pas vraiment exploré la question du stationnement des Bruxellois ? Page 95, on parle de 14.600 places au total, qui vont coûter 370 millions d'euros. Un effort similaire sera-t-il consenti pour les Bruxellois dans les quartiers ?

Comment va-t-on coordonner et discuter avec les autres Régions la question des portes d'entrée sur Bruxelles ? Le Ring de Bruxelles se trouve en effet presque entièrement dans les autres Régions. Qu'en est-il des communes ? Allez-vous tenir compte des plans communaux de mobilité pour faire évoluer ce

**De voorzitter.-** De heer Madrane heeft het woord.

**De heer Rachid Madrane** *(in het Frans).- U hebt mijn vragen niet beantwoord. Ik zal er daarom andere stellen.*

*(Gelach)*

*Ik zei eerder dat het plan te veel op maat is van de (vooral Nederlandstalige) pendelaars.*

*Op pagina 117 zegt u dat de tarieven voor het autoverkeer zullen ingaan zodra het GEN een valabel alternatief is voor de pendelaars. De Brusselaars moeten dus betalen als er een alternatief is voor de niet-Brusselaars. Is er een samenwerkingsakkoord met de andere gewesten nodig om de autobestuurders te doen betalen?*

*Er wordt veel over transitparkings gesproken, maar niet over parkings in de stad voor de Brusselaars. Waarom gaat het Iris 2-plan daar niet op in? Pagina 95 vermeldt een totaal van 14.600 plaatsen, ter waarde van 370 miljoen euro. Komt er in de wijken een soortgelijke inspanning?*

*Hoe zult u met de andere gewesten de toegang tot Brussel regelen? De Brusselse Ring ligt bijna volledig buiten het gewest. Zult u rekening houden met de gemeentelijke mobiliteitsplannen?*

*Ik dacht dat u het idee van een forfait voor een taxirit had laten varen na onze debatten, maar in een andere formulering vind ik het weer terug op pagina 75. Zult u dit systeem inderdaad invoeren?*

*U sprak er ook kort over om de MIVB volgend jaar te deconsolideren. Dat is belangrijk nieuws. Kunt u ons daar meer over vertellen?*

plan-ci, de manière à y reprendre ce qui pourrait être utile et positif ?

Vous évoquez les forfaits des taxis, sujet dont nous avons déjà eu l'occasion de débattre et qui semblait avoir été abandonné. Il se retrouve pourtant, sous une autre formulation, à la page 75 de votre plan. Cela signifie-t-il que cette idée revient par la tangente et qu'elle se retrouvera dans le Plan Iris 2 ?

Vous avez aussi annoncé brièvement que la STIB serait déconsolidée l'année prochaine et que la Banque nationale ferait ce qu'il convient de faire. Il s'agit là d'une nouvelle importante. Pourriez-vous nous en dire plus sur ce point ?

*(M. Willy Decourty, vice-président, prend place au fauteuil présidentiel)*

**M. le président.-** La parole est à M. Draps.

**M. Willem Draps.-** Je ne vous poserai pas de questions, mais réagirai à ce que vous avez affirmé tout à l'heure concernant le calendrier d'établissement des projets de métro à Bruxelles. Je ne ferai ici que rapporter sommairement les faits historiques, sans porter de jugement de valeur.

Ce n'est pas dans les années 50 ou 60 qu'Uccle a refusé le métro. La construction du métro bruxellois a débuté en 1964, 1965. La première ligne de pré-métro a été inaugurée en 1969. Les travaux ont progressé rapidement, sous l'égide de l'Etat national de l'époque, en laissant une grande autonomie à la structure, que l'on appelait "service spécial d'étude", et très peu de contrôle politique au niveau bruxellois. Le réseau s'est très vite agrandi dans les années 80, non pas nécessairement en fonction des priorités objectives, mais en fonction de la facilité de tirer des longueurs d'axe à certains endroits. L'objectif était plutôt la performance en termes de construction que le fait d'arrêter les premières priorités.

A partir de la régionalisation, le ministre Thys a poursuivi les projets en cours tout en étant forcé de constater que les sources de financement étaient plus difficiles à trouver et qu'il y avait un ralentissement du programme. Il a clairement

*(De heer Willy Decourty, ondervoorzitter, treedt als voorzitter op)*

**De voorzitter.-** De heer Draps heeft het woord.

**De heer Willem Draps** *(in het Frans).- Ik wil het hebben over het tijdschema voor de metroprojecten in Brussel. Ik overloop kort de historiek.*

*Ukkel weigerde de metro niet in de jaren 50 of 60. De bouw van de metro begon in 1964. De eerste premetrolijn werd geopend in 1969. De werken verliepen snel en met weinig politieke controle op Brussels niveau. In de jaren 80 werd het net snel uitgebreid, vaak volgens de gemakkelijkste routes in plaats van de nuttigste routes. Het bouwen leek een doel op zich.*

*Na de regionalisering heeft minister Thys de projecten voortgezet, maar dan trager, omdat het moeilijker werd om geld te vinden. De heer Hasquin, die begin jaren 90 minister werd, gaf duidelijk de voorkeur aan andere vervoers-middelen.*

*Hij verlengde de metro tot Erasmus, maar besloot ook de Kleine Ring te sluiten, een project dat voordien enkel bestudeerd werd. Over het metrodepot Jacques Brel werd toen nog geen beslissing genomen.*

*De vorige regering hoefde geen studies te ondernemen, want met de lopende projecten was er*

privilégié un autre moyen de transport dans le développement du transport public urbain jusqu'en 1995, lorsque M. Hasquin est devenu ministre.

M. Hasquin a privilégié une autre option en décidant, d'une part, de prolonger la ligne de métro jusqu'à Erasme et, d'autre part, de boucler la petite ceinture. Lorsque le précédent gouvernement s'est installé, le prolongement des travaux jusqu'à Erasme était en cours, le bouclage de la petite ceinture était à l'étude. La question du dépôt de métro Jacques Brel (anciennement Vandermeeren) n'était pas encore tranchée.

Il n'y avait aucune nécessité de lancer d'autres projets d'étude sous le précédent gouvernement, puisqu'il restait des travaux à mener jusqu'à la fin de cette législature-ci. La meilleure preuve en est que le bouclage de la petite ceinture ne sera inauguré que l'an prochain.

La responsabilité de ce gouvernement lorsqu'il s'est formé était précisément qu'il n'y ait pas d'interruption, non pas en 2004, mais en 2009, 2010 et au-delà. Vous assumez totalement cette responsabilité puisque vous ne parvenez pas à trouver un consensus sur la question du métro dans votre accord de gouvernement.

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

**M. Pascal Smet, ministre.-** M. Madrane, je répondrai à votre question concernant les taxes en citant intégralement les extraits suivants : "Une réforme de la taxe de circulation et de la taxe de mise en circulation sera d'abord mise en oeuvre pour avantager les véhicules les moins polluants et les moins puissants". Dans une deuxième phase, "La tarification d'usage du réseau routier pour les voitures particulières sera installée moyennant une tarification progressive, dès le moment où le RER constituera une alternative crédible pour l'ensemble des navetteurs, en s'appuyant sur des techniques GPS-Galileo-gsm, lorsqu'elles seront fiables et abordables". Celle-ci est prévue pour 2012, et sera probablement effective en 2014.

"Le relèvement de la tarification sera accompagné des correctifs sociaux appropriés et par des réductions de taxes au bénéfice des Bruxellois dans d'autres domaines que la mobilité".

*nog werk genoeg tot het einde van de huidige regeerperiode. Het beste bewijs is dat de Kleine Ring pas volgend jaar definitief gesloten wordt.*

*Deze regering moest ervoor zorgen dat de werken niet stilvielen in 2009-2011. U bent hiervoor verantwoordelijk, want u bereikte in het regeerakkoord geen consensus over de metro.*

**De voorzitter.-** De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).- Mijnheer Madrane, in eerste instantie worden de verkeersbelasting en de belasting op de inverkeersstelling hervormd om minder vervuilende en minder krachtige wagens te bevoordelen. In tweede instantie voeren we een tol in op het gebruik van de wegen, vanaf het moment dat het GEN een aanvaardbaar alternatief vormt voor de pendelaars en de noodzakelijke GPS-Galileo-gsm-techniek betrouwbaar en betaalbaar is. Dit zal waarschijnlijk het geval zijn tegen 2014.*

*Deze tol zal gepaard gaan met sociale correcties en met belastingsverminderingen voor de Brusselaars op andere domeinen dan de mobiliteit.*

**M. Rachid Madrane.-** Cela signifie-t-il que la taxe régionale sera supprimée et remplacée par une taxe voiture ?

**De heer Rachid Madrane** *(in het Frans).- Wordt de gewestbelasting afgeschaft en vervangen door een wagentaks?*

**M. Pascal Smet, ministre.-** Elle sera compensée. Si les Bruxellois peuvent continuer à utiliser leur voiture - ce qu'ils font déjà massivement, à raison d'un sur quatre pour une distance de moins d'un kilomètre - et que l'on évite l'entrée d'autres automobilistes dans Bruxelles, le nombre d'entre eux qui utilisent la voiture augmentera encore, ce qui n'est pas logique. On parle simplement d'une correction sociale.

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).- Er komen compensaties. Als de Brusselaars hun wagens verder kunnen gebruiken, terwijl andere automobilisten ontraden wordt naar Brussel te komen, zullen de Brusselaars alleen nog maar meer rijden, terwijl nu al een kwart van de ritten korter is dan een kilometer. Er komt wel een sociale correctie.*

**M. Rachid Madrane.-** Le Bruxellois paiera deux fois.

**De heer Rachid Madrane** *(in het Frans).- De Brusselaars zullen twee keer betalen.*

**M. le président.-** Dans d'autres instances que celles-ci, au niveau de négociations des pays du Benelux, il est prévu de suivre les Pays-Bas, qui sont beaucoup plus avancés dans ce secteur, et de conclure un accord de coopération entre les trois Régions belges et la France pour adopter un système de taxation de l'usage de la voiture en fonction du type de voiture, du moment et du lieu où elle est utilisée, données qui seront centrées par le système Galileo. Tout cela remplacera une taxation de la voiture selon les critères actuels.

**De voorzitter** *(in het Frans)***.-** *De Beneluxlanden hebben besloten het Nederlandse voorbeeld te volgen en een samenwerkingsakkoord af te sluiten tussen de drie Belgische gewesten en Frankrijk om een wagenbelasting in te voeren op basis van het type voertuig en de plaats en het tijdstip van het gebruik. De gegevens zullen verzameld worden door het Galileosysteem.*

**M. Rachid Madrane.-** Je l'avais bien compris. Je dis simplement que le Bruxellois va payer la taxe de roulage comme tout le monde, plus la taxe voiture.

**De heer Rachid Madrane** *(in het Frans).- Ik zeg alleen dat de Brusselaars de vervoersbelasting moeten betalen zoals iedereen en daarnaast ook nog eens de voertuigtaks.*

**M. Pascal Smet, ministre.-** Non. La taxe de roulage sera abolie.

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).- Neen. De vervoersbelasting wordt afgeschaft.*

**M. le président.-** On passera d'une taxation sur la possession de la voiture à une taxe proportionnelle à l'utilisation de la voiture et aux heures d'utilisation.

**De voorzitter** *(in het Frans)***.-** *We gaan van een belasting op het bezit van een wagen naar een belasting op het gebruik ervan.*

**M. Rachid Madrane.-** Donc, les trois Régions paieront cette taxe ?

**De heer Rachid Madrane** *(in het Frans).- De inwoners van de drie gewesten zullen die belasting dus moeten betalen?*

**M. le président.-** Oui, mais pas seulement elles.

**De voorzitter** *(in het Frans)***.-** *Ja, maar niet alleen zij.*

**M. Pascal Smet, ministre.-** Tout le monde.

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

**M. le président.-** Les pays du Benelux, et probablement la France.

**M. Pascal Smet, ministre.-** Et peut-être aussi l'Allemagne.

**M. le président.-** Ces débats sont en cours, mais cette question n'est pas propre à la Région bruxelloise.

**M. Pascal Smet, ministre.-** Deuxièmement, pour le parking pour résidents, c'est moi qui ai insisté pour qu'il figure dans le plan. A la page 92, vous voyez déjà dix localisations. Sur cette carte, vous voyez la congestion du stationnement à 17h30. Nous avons choisi des endroits tels que la place Elisabeth, la place Collignon, la place Houwaert, le square Plasky, la place du Tomberg.

**M. Rachid Madrane.-** Combien de places disponibles pour les Bruxellois cela fait-il au total ?

**M. Pascal Smet, ministre.-** Elles sont toutes disponibles pour les Bruxellois.

**M. Rachid Madrane.-** Mais non, ce n'est pas de cela dont je vous parle.

Dans l'autre étude, il est question d'environ 14.600 places de transit, mais il n'est pas précisé combien seront destinées aux Bruxellois.

Ma question est donc la suivante : en étudiant de manière plus approfondie le transit, ne vous êtes-vous pas concentré sur celui-ci au détriment des parkings pour les Bruxellois ? C'est pourquoi j'ai le sentiment que vous vous occupez d'abord des navetteurs.

**M. Pascal Smet, ministre.-** Non, le modèle ne s'intéresse simplement pas au transit interbruxellois. Mais si j'ai voulu depuis quatre ans une agence régionale de stationnement, c'est pour pouvoir financer ce projet. Dans l'étude consacrée à l'impact interbruxellois sur le parking, cette question sera expliquée.

De plus, l'impact sur la mobilité est limité, puisque ce sont des parkings de qualité de vie.

**De voorzitter** *(in het Frans)***.-** *Iedereen in de Benelux, en de Fransen misschien ook.*

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).- Misschien ook de Duitsers.*

**De voorzitter** *(in het Frans)***.-** *Er wordt over gedebatteerd, maar op een ander niveau dan het Brussels Gewest.*

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).- Ik heb erop aangedrongen dat er in het plan rekening zou worden gehouden met de parkings voor bewoners. Op bladzijde 92 staan er tien locaties. Er is ook een kaart waarop staat aangegeven hoeveel parkeerplaatsen bezet zijn rond 17.30 uur. We plannen bewonersparkings op meerdere plaatsen.*

**De heer Rachid Madrane** *(in het Frans).- Hoeveel parkeerplaatsen komen er in totaal voor de Brusselaars?*

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).- Alle parkeerplaatsen kunnen door Brusselaars worden gebruikt.*

**De heer Rachid Madrane** *(in het Frans).- Dat bedoel ik niet. Er was sprake van 14.600 parkeerplaatsen op transitparkings, maar u verwijst niet naar de parkeerplaatsen voor Brusselaars.*

*Besteedt u niet te veel aandacht aan transitparkings, ten nadele van parkeerplaatsen voor Brusselaars? Ik heb de indruk dat u pendelaars bevoordeelt.*

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).- Neen, ik besteed niet enkel aandacht aan transitparkings. Ik dring al sinds vier jaar aan op een gewestelijk parkeeragentschap om mijn projecten te financieren. De impact van de bewonersparkings op mobiliteit is beperkt. Ze zijn vooral bevorderlijk voor de levenskwaliteit.*

**M. Rachid Madrane.-** Par exemple, le parking des institutions européennes n'est pas occupé la nuit. Combien de places pour les Bruxellois qui habitent le quartier ?

**M. Pascal Smet, ministre.-** La réponse est dans le plan.

**M. Rachid Madrane.-** Je n'ai pas vu de réponse.

**M. Pascal Smet, ministre.-** Il est écrit que le parking privé-public doit être transformé en parking de résidents.

Bien sûr, pour l'Europe, c'est impossible.

**M. Rachid Madrane.-** Dans l'étude Iris 2, on a approfondi le transit, mais pas l'autre question.

**M. Pascal Smet, ministre.-** La réponse y figure.

Quant aux plans communaux de mobilité, ils concrétisent au plan local ce que contient le plan.

Pour les forfaits taxis, il s'agit d'une solution alternative. Nous sommes en train de consulter le secteur à cette fin. Tant que nous n'aurons pas trouvé d'autre solution, rien ne changera.

**M. Rachid Madrane.-** Tel que c'est formulé dans le document, nous avons le sentiment que rien n'a encore été fait.

**M. Pascal Smet, ministre.-** Non, nous nous en tenons à l'accord conclu avec le secteur.

Enfin, la déconsolidation de la STIB est un enjeu futur.

*- Les incidents sont clos.*

**De heer Rachid Madrane** *(in het Frans).- De parkings van de Europese instellingen staan 's nachts leeg. Hoeveel parkeerplaatsen voor Brusselaars komen er in de Europese wijk?*

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).- Mijn antwoord staat in het plan.*

**De heer Rachid Madrane** *(in het Frans).- Dat heb ik niet gezien.*

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).- In het plan staat dat de publiek-private parkings bewonersparkings moeten worden. Het is echter ondenkbaar dat de Europese instellingen hun parkings openstellen voor bewoners.*

**De heer Rachid Madrane** *(in het Frans).- Het Iris 2-plan besteedt aandacht aan transitparkings, maar verwaarloost andere aspecten.*

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).- Het antwoord staat in mijn plan.*

*Met de gemeentelijke mobiliteitsplannen wordt het Iris 2-plan eigenlijk op lokaal niveau gerealiseerd.*

*Het is misschien een goed idee om forfaitaire tarieven voor taxi's in te voeren. We zijn daarover aan het onderhandelen met de sector. Zolang er geen oplossing is, verandert er niets.*

**De heer Rachid Madrane** *(in het Frans).- Als ik uw document lees, heb ik de indruk dat er nog steeds niets is gebeurd.*

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).- Neen, we houden ons aan het akkoord dat we met de taxisector hebben afgesloten.*

*In de toekomst zullen we nog een oplossing moeten vinden om de MIVB uit de consolidatieperimeter te krijgen. Dat is nog een uitdaging.*

*- De incidenten zijn gesloten.*