



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

—

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

—

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

—

**RÉUNION DU
MERCREDI 5 DÉCEMBRE 2012**

—

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

—

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

—

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

—

**VERGADERING VAN
WOENSDAG 5 DECEMBER 2012**

—

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

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

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

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

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

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

SOMMAIRE**INHOUD**

INTERPELLATIONS	4	INTERPELLATIES	4
- de Mme Viviane Teitelbaum	4	- van mevrouw Viviane Teitelbaum	4
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles- Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "le projet de la Région flamande de créer quatre lignes de tram vers le centre de Bruxelles".		betreffende "het project van het Vlaams Gewest voor de aanleg van vier tramlijnen naar het centrum van Brussel".	
Interpellation jointe de Mme Brigitte De Pauw,	4	Toegevoegde interpellatie van mevrouw Brigitte De Pauw,	4
concernant "le 'Réseau Brabant' et la problématique de la mobilité autour de Bruxelles".		betreffende "het Brabantnet en de mobiliteitsproblematiek rond Brussel".	
<i>Discussion conjointe – Oratrices : Mme Cécile Jodogne, Mme Céline Delforge, Mme Annemie Maes, Mme Olivia P'tito, Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Viviane Teitelbaum, Mme Brigitte De Pauw.</i>	8	<i>Samengevoegde bespreking – Sprekers: mevrouw Cécile Jodogne, mevrouw Céline Delforge, mevrouw Annemie Maes, mevrouw Olivia P'tito, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Viviane Teitelbaum, mevrouw Brigitte De Pauw.</i>	8

*Présidence : M. Jamal Ikazban, président.
Voorzitterschap: de heer Jamal Ikazban, voorzitter.*

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE MME VIVIANE TEITELBAUM

**À MME BRIGITTE GROUWELS,
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA
RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE,
CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET
DES TRANSPORTS,**

concernant "le projet de la Région flamande de créer quatre lignes de tram vers le centre de Bruxelles".

INTERPELLATION JOINTE DE MME BRIGITTE DE PAUW,

concernant "le 'Réseau Brabant' et la problématique de la mobilité autour de Bruxelles".

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

Mme Viviane Teitelbaum.- La Région flamande va lancer une consultation populaire jusqu'au 11 janvier 2013 au sujet de la création de quatre lignes de tram qui auraient comme point d'aboutissement la gare du Nord. Cette initiative s'inscrirait dans le prolongement des annonces faites par la Région flamande d'améliorer la desserte de la périphérie bruxelloise et de réduire la pression automobile autour de la capitale.

Toutefois, on est en droit de s'interroger sur la réelle nécessité de faire aboutir les quatre lignes envisagées à la gare du Nord. À titre d'exemple, la ligne Boom - Londerzeel - Meise ne pourrait-elle

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM

TOT MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,

betreffende "het project van het Vlaams Gewest voor de aanleg van vier tramlijnen naar het centrum van Brussel".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW BRIGITTE DE PAUW,

betreffende "het Brabantnet en de mobiliteitsproblematiek rond Brussel".

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).- *Het Vlaams Gewest zal tot 11 januari 2013 een openbaar onderzoek organiseren over de aanleg van vier tramlijnen met als eindhalte het Noordstation. Doel is de bediening van de Brusselse Rand te verbeteren en de autodruk rond de hoofdstad te verminderen.*

De hamvraag is of het echt nodig is om die vier lijnen tot aan het Noordstation te laten lopen. Zo zou de lijn Boom-Londerzeel-Meise kunnen worden beperkt tot het metrostation Heizel. De verbinding tussen de Heizel en het Noordstation werd vroeger door lijn 81 verzekerd, maar door de MIVB

être limitée à la station de métro Heysel ? Pourquoi cette liaison Heysel-gare du Nord, qui était assurée antérieurement par la ligne 81 et qui a été supprimée par la STIB ? On peut se demander où se situe la logique, si ce n'est de restreindre la clientèle sur le réseau de la STIB ?

Cette remarque vaut aussi pour la ligne Heist-op-den-Berg - Zaventem - gare du Nord. À notre connaissance, l'aéroport de Zaventem est suffisamment bien desservi en relations ferroviaires depuis l'instauration du Diabolo. Pourquoi vouloir prolonger par une ligne de tram la desserte Zaventem - gare du Nord ? La Région bruxelloise ne pourrait-elle être plus proactive et faire avancer l'extension de la ligne 94 au-delà du musée du Tram et la faire aboutir à Zaventem ?

Les commentaires qui précèdent sont aussi valables pour la ligne Ninove - gare du Nord, dont le parcours pourrait se limiter à la gare de l'Ouest. Ici aussi, on peut se demander pourquoi la liaison prévue dans le précédent contrat de gestion entre le Westland Shopping et la gare du Nord via la gare de l'Ouest reste dans les cartons.

Vous constaterez que la Région bruxelloise semble rester en retrait dans ses ambitions de doter le réseau bruxellois de relations performantes pouvant aller dans certains cas à des points névralgiques sur le plan de l'intermodalité.

Où en est le contrat de gestion de la STIB, qui a déjà pris un sérieux retard ? Quelle est la position du gouvernement de la Région bruxelloise vis-à-vis de ce plan ? Ce projet ne présente-t-il pas certains doublons par rapport au réseau existant ou futur de la STIB ? Une meilleure coordination entre les deux Régions ne pourrait-elle être instaurée dans ce cas ?

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

Mme Brigitte De Pauw (en néerlandais).- *La présentation du projet Réseau Brabant par la ministre flamande de la Mobilité le 8 novembre dernier a marqué le lancement d'une consultation populaire concernant la création potentielle de quatre lignes de tram en périphérie bruxelloise. Dans ce cadre, une approche globale des problèmes de mobilité à Bruxelles et dans sa*

afgeschaft. Wat is de logica? Wil men het aantal reizigers op het MIVB-net beperken?

Hetzelfde geldt voor de lijn Heist-op-den-Berg-Zaventem-Noordstation. Sinds de realisatie van het Diabolo-project beschikt de luchthaven van Zaventem over uitstekende treinverbindingen. Waarom dus die tramlijn doortrekken van Zaventem tot het Noordstation?

De lijn Ninove-Noordstation zou dan weer kunnen worden beperkt tot het Weststation. In het vorige beheerscontract van de MIVB was sprake van een verbinding tussen het Westland Shoppingcentrum en het Noordstation via het Weststation. Waarom is daar geen werk van gemaakt?

Hoe ver staat de opmaak van het nieuwe beheerscontract van de MIVB? Wat is het standpunt van de Brusselse regering met betrekking tot de plannen van het Vlaams Gewest? Zullen die lijnen niet voor overlappingsen zorgen met de bestaande of toekomstige lijnen van de MIVB? Moeten de plannen van de twee gewesten niet beter op elkaar worden afgestemd?

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

Mevrouw Brigitte De Pauw.- Op 8 november 2012 stelde Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken Hilde Crevits het Brabantnet voor. Daarmee werd het startschot gegeven voor een publieke consultatie over het onderzoek naar vier nieuwe potentiële tramlijnen in de nabije omgeving van Brussel. Er is nood aan een verdere integrale aanpak van de mobiliteitsproblematiek in

périphérie est nécessaire.

Sur les seize tronçons d'autoroutes concernés par des embouteillages structurels, dix sont situés en Brabant flamand et en périphérie bruxelloise. Des études indiquent que cette congestion est principalement due à des voitures individuelles, venant de la périphérie bruxelloise. En outre, ce phénomène génère des problèmes de circulation sur les routes secondaires de la périphérie flamande et en Région bruxelloise.

L'extension du réseau de transport public dans les environs immédiats de Bruxelles, et notamment dans la zone du RER, est cruciale. La qualité des transports publics en liaison avec Bruxelles est, paradoxalement, plus médiocre dans les environs immédiats de la capitale.

Seule une approche intégrée permettra de résoudre la problématique de la mobilité, par le développement des infrastructures cyclables, celui des transports en commun, comme la création de lignes de bus et des quatre nouvelles lignes de tram, et en complémentarité avec l'offre ferroviaire dans le cadre du RER.

Puisque les problèmes de mobilité s'étendent au-delà des limites régionales, mon groupe estime qu'une collaboration approfondie avec le gouvernement flamand et la province du Brabant flamand est utile. Nous avons appris dans l'intervalle que des réunions avaient été planifiées avec votre homologue flamande, la STIB et de Lijn. Nous nous en réjouissons.

Cette collaboration ne peut qu'être bénéfique et contribuera, je l'espère, à résoudre les problèmes de mobilité à Bruxelles et en Flandre. La Région wallonne n'est pas exclue pour autant, puisqu'il existe également des opportunités de ce côté-là.

Le projet de lignes de tram annoncé par Mme Crevits doit être réalisé de manière réfléchie et en complémentarité avec l'offre existante de la STIB.

Il est souhaitable que la Flandre consente des efforts pour étendre son propre réseau vers Bruxelles et conclue un accord avec la STIB afin de faciliter le passage d'un réseau à l'autre. Améliorer la rapidité, la régularité et le confort des transports publics ne peut que renforcer leur attractivité.

en rond Brussel. Van de zestien snelwegsegmenten met structurele files liggen er tien in Vlaams-Brabant en de Rand rond Brussel.

Uit studies blijkt bovendien dat het voornamelijk gaat om een groot aantal personenwagens. Het aandeel van het vrachtverkeer bedraagt gemiddeld 13% en is daarmee kleiner in de andere regio's in Vlaanderen. De grootste verkeersstromen worden veroorzaakt door het autoverkeer vanuit de dichte Rand rond Brussel. Dat maakt dat de grote congestieproblemen op de snelweg gepaard gaan met een enorm sluipverkeer op de lokale wegen in de Vlaamse Rand, maar zeker ook in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De uitbreiding van het openbaar vervoer in de directe omgeving van Brussel, en in het bijzonder de GEN-zone, is zeker nuttig en ook waardevol. Op het eerste gezicht lijkt het misschien contradictorisch, maar de rijsnelheid van het openbaar vervoer in relatie met Brussel scoort het minst goed in de directe nabije omgeving van Brussel. Ondanks de nabije geografische omgeving met Brussel staan de snelheid en het aanbod van het openbaar vervoer niet in verhouding met de nabije ligging.

Men kan de integrale benadering van de mobiliteitsproblematiek bekomen door sterk in te zetten op meer fietsinfrastructuur, door het openbaar vervoeraanbod te verbeteren, zoals extra buslijnen en vier nieuw tramlijnen in de Vlaamse Rand, en ook door een complementaire aanpak met het treinaanbod in het kader van het GEN.

De mobiliteitsproblemen stoppen niet aan de gewestgrenzen. Daarom is de CD V-fractie sterk overtuigd van het nut van een intensieve en positieve samenwerking met de Vlaamse regering en de provincie Vlaams-Brabant met betrekking tot het mobiliteitsdossier.

We hebben vernomen dat er ondertussen al constructieve overlegmomenten werden gepland met uw collega in de Vlaamse regering en samen met de mensen van De Lijn en van de MIVB. We kunnen dat alleen maar toejuichen. Die samenwerking zal alleen maar lonen en ik hoop dat ze zal worden voortgezet bij de verdere ontwikkeling en het uittekenen van oplossingen voor de mobiliteitsproblemen in Brussel en in het Vlaams Gewest. Ik sluit uiteraard ook de collega's

Il ne faudrait pas que la Flandre développe unilatéralement ses lignes jusqu'à la gare de Bruxelles-Nord, sans tenir compte des quartiers qu'elles traversent. Ce projet de De Lijn doit donc être réalisé en concertation avec la STIB pour assurer une desserte coordonnée, sans concurrence entre les réseaux.

Le réseau de transports publics sera attractif s'il assure une desserte régulière, ponctuelle, coordonnée et suffisamment étendue.

L'instauration d'un ticket commun aux quatre opérateurs, via la carte Mobib, est importante, mais n'est malheureusement pas prévue de sitôt.

Où en est le projet de quatre lignes de tram en Région bruxelloise ? Qu'en est-il de la coordination entre l'offre de De Lijn et celle de la STIB ? Quelles mesures prévoyez-vous afin d'harmoniser l'offre, les correspondances et les tickets des différents opérateurs ? Quels seront les effets positifs pour les Bruxellois ?

in het Waals Gewest niet uit, want ook daar zitten opportuniteiten.

De vier potentiële tramlijnen die mevrouw Crevits aankondigde, moeten op een doordachte manier ingeplant worden. Ze zouden het best complementair zijn met het bestaande aanbod van de MIVB.

Het is meer aangewezen dat Vlaanderen ook zijn deel van de inspanningen levert bij de uitbreiding van het openbaar vervoersnet, eventueel tot aan de gewestgrenzen, en dat het een akkoord afsluit met de MIVB om het overstappen te vergemakkelijken tussen de twee netten.

Reizigers zullen aangetrokken worden door een beter aanbod van openbaar vervoer, als dit snel is (sneller dan met de wagen), stipt en comfortabel. Als mensen te lang moeten wachten om over te stappen, haken ze meestal af.

Het is ook belangrijk dat er geen eenzijdige verzadiging wordt gecreëerd. Het is niet de bedoeling dat de Vlaamse trams allemaal in één rechte lijn naar het Noordstation rijden, zonder rekening te houden met de plaatsen waar ze door rijden. Het is heel goed dat De Lijn hier bussen inzet, maar via goede afspraken met de MIVB, zouden zij op hetzelfde traject meer kunnen verwezenlijken.

Als alles goed op elkaar afgestemd wordt, zouden de nieuwe Vlaamse tramlijnen zeker een goede aanvulling zijn, ook voor de Brusselaars, zonder te veel concurrentie tussen de netten. Pas met een voldoende uitgebouwd openbaar vervoer, met een ruim aanbod, korte overstap- en reistijden, worden reizigers aangetrokken.

Het gezamenlijke ticket is daarbij ook belangrijk. Ik vernam recent in de media dat de integratie van de tickets van de vier openbare vervoersmaatschappijen via de Mobibkaart nog niet voor morgen is. Ook hoorde ik dat zou het comfort van de reiziger zal verhogen, dus hoop ik dat deze integratie er zo snel mogelijk komt.

Hoever staat het met de Brusselse invulling van de vier potentiële tramlijnen op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest? Hoe zit het met de coördinatie tussen het aanbod van De Lijn en dat van de MIVB?

Discussion conjointe

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

Mme Cécile Jodogne.- Les différentes interventions relèvent toutes de la même cohérence. On ne peut en effet ni boudier ni rejeter d'un revers de la main un projet de mobilité à Bruxelles. Il ne s'agit pas non plus de se voir imposer un projet qui ne serait pas équilibré et qui ne serait pas réalisé aussi au bénéfice des Bruxellois.

Ce projet doit donc être élaboré en complémentarité, et non en concurrence, voire en commun entre la STIB et De Lijn au bénéfice des navetteurs francophones et flamands, du Brabant flamand et des Bruxellois. Ces projets nécessitent un accord global pour la création de lignes de De Lijn pénétrant dans Bruxelles, pour l'extension des lignes de la STIB vers le Brabant flamand- je songe notamment à la ligne 4 -, pour une cohérence tarifaire, et pour une utilisation commune de la carte Mobib, afin d'en faciliter l'usage.

Il est nécessaire d'établir un accord global en termes de gestion, de choix des lignes et d'investissements, que l'on pourrait étendre en complémentarité avec la SNCB, et les TEC afin d'assurer une desserte maximale dans et autour de Bruxelles. Nous aurons une présentation plus technique et précise à la suite de cette commission.

Comme mes collègues, je tiens néanmoins à faire part de mon étonnement quand on voit que l'on veut faire pénétrer trois des quatre lignes au niveau de la gare du Nord, alors que celle-ci est déjà saturée. Pourquoi ne pas desservir en priorité des nœuds extérieurs comme le Heysel, ou Bordet, qui sera assorti d'une nouvelle station de métro Nord, ou encore Simonis ou Erasme pour ce qui est de la partie ouest de Bruxelles.

Quelle est la position du gouvernement ? Quelle est celle de la STIB ? Où en sont les discussions entre la STIB et de Lijn. Ce projet ne pourrait voir le jour

Welke maatregelen zult u nemen om het aanbod, de overstaptijden en de reisbiljetten nog beter op elkaar af te stemmen? Welke positieve gevolgen kunnen de Brusselaars zelf hiervan verwachten?

Samengevoegde bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Jodogne heeft het woord.

Mevrouw Cécile Jodogne *(in het Frans).*- *Niemand wil een mobiliteitsproject in Brussel zomaar verwerpen, maar we willen het ook niet goedkeuren als het niet evenwichtig is en de Brusselaars niet ten goede komt.*

Het is dus belangrijk dat dit project complementair wordt aan het netwerk van de MIVB en De Lijn, en de Waalse, Vlaamse en Brusselse reizigers ten goede komt. We moeten tot een algemeen akkoord komen over de nieuwe lijnen van De Lijn die Brussel binnenkomen, de uitbreiding van MIVB-lijnen naar Vlaams-Brabant, coherente tarieven en een gemeenschappelijk gebruik van de Mobibkaart.

Ook is het belangrijk dat we een algemeen akkoord bereiken over het beheer, de keuze van de lijnen en de investeringen. Straks zal er een meer technische presentatie volgen.

Verder ben ik ook verbaasd te horen dat drie van de vier lijnen tot het Noordstation zouden binnenrijden, terwijl deze zone al oververzadigd is. Waarom niet eerder kiezen voor een knooppunt zoals de Heizel, Bordet, Simonis of Erasmus?

Wat is het standpunt van de regering en van de MIVB hierover? Hoe ver staan de besprekingen tussen De Lijn en de MIVB?

sans un accord entre ces deux opérateurs. Voici les questions qui ont effleuré toute personne qui a été informée de cette enquête publique et qui s'intéresse à la mobilité.

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

Mme Céline Delforge.- Nous pouvons nous féliciter du fait qu'aujourd'hui, notre commission est tout entière consacrée à l'étude d'un problème global et que nous prenons le temps de l'analyser.

Mettre en œuvre plus de transports publics là où des dessertes ne sont pas assurées est incontestablement une bonne chose. Chacun sera d'accord à ce propos, puisque notre angoisse permanente est de savoir comment faire face à la congestion automobile qui touche notre Région et comment atteindre nos objectifs de réduction de 20% de ce trafic. A priori, cette initiative est donc intéressante.

Néanmoins, elle pose également toute une série de questions qui méritent des réponses. Certaines sont similaires à celles concernant le RER. À partir du moment où l'on aménage des lignes transrégionales qui ont pour objectif premier de répondre aux demandes de navettes, la question des mesures d'accompagnement se pose : comment envisage-t-on les réductions de voiries ?

Puisqu'on souhaite éviter un nouvel exode urbain, on veut aujourd'hui avant tout, d'une part, que les personnes qui utilisent aujourd'hui leur voiture utilisent demain le tram et, d'autre part, que ceux qui "rament" aujourd'hui dans les transports en commun aient une meilleure qualité de déplacement demain. Il ne s'agit évidemment pas de venir gonfler les rangs des navetteurs qui quittent Bruxelles pour aller habiter en périphérie.

Cette question s'adresse donc davantage à Mme la ministre qu'à De Lijn : que prévoit-on pour éviter l'exode urbain et que met-on en œuvre comme mesures d'accompagnement ? Ces dernières ont-elles déjà été réfléchies ?

Par ailleurs, à l'instar du RER, d'autres mesures doivent être idéalement mises en place en amont. Comme on sort à cet égard du territoire bruxellois, j'ignore si nous obtiendrons des éléments de réponse aujourd'hui, puisque c'est un opérateur de

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Het is een goede zaak dat we dit dossier vandaag aandachtig bestuderen.*

Het is eveneens onmiskenbaar een goede zaak dat er meer openbaar vervoer komt in zones die slecht worden bediend. Iedereen weet dat het Brusselse autoverkeer tegen 2020 met 20% moet afnemen.

Toch heb ik een aantal bedenkingen bij de plannen van De Lijn, net zoals ik me ook vragen stel over het GEN. De tramlijnen zouden tot diep in het Vlaamse binnenland gaan en zijn vooral bedoeld voor pendelaars. In dat geval moet men volgens mij ook overwegen om het aantal autowegen te verminderen. We moeten stadsvlucht vermijden. Meer openbaar vervoer moet ertoe leiden dat meer mensen hun auto laten staan en dat mensen die nu al het openbaar vervoer gebruiken, in de toekomst beter worden bediend. Het mag zeker niet de bedoeling zijn om de stadsvlucht in de hand te werken.

Mevrouw Grouwels, welke maatregelen overweegt u om te vermijden dat die nieuwe tramlijnen tot stadsvlucht leiden?

Er moeten nog meer voorbereidende maatregelen worden genomen. Aangezien de tramlijnen grotendeels over Vlaams grondgebied zullen lopen, denk ik niet dat we vandaag antwoord zullen krijgen op al onze vragen.

Hoe zit het trouwens met de plannen voor de verbreding van de Ring? Als er wordt geïnvesteerd in openbaar vervoer van Brussel naar de Rand, zullen de plannen voor die verbreding hopelijk worden opgeborgen.

Is er vooruitgang geboekt in de besprekingen over het interregionale openbaar vervoer en de verbreding van de Ring?

Worden de uurregelingen enkel afgestemd op pendelaars, of wordt er ook rekening gehouden met

transports publics et non un pouvoir public responsable de l'aménagement du territoire qui est concerné.

Enfin, concernant la réduction des capacités routières instaurée dans le but d'opérer un report modal, qu'en est-il de l'élargissement du ring ? Si l'on veut développer de manière volontariste la desserte de la périphérie vers Bruxelles en transports publics, j'ose espérer que les moyens seront mis là où ils sont souhaitables plutôt que dans l'extension des capacités routières.

Les discussions ont-elles permis de progresser sur la création ou l'extension de ces lignes interrégionales, ainsi que sur le projet d'élargissement du ring ?

Les horaires dans les stations ont-ils été définis dans le seul intérêt des navetteurs entrants ou d'autres besoins que le trajet entre domicile et lieu de travail ont-ils été pris en considération ?

Un autre projet, dont nous avons la totale maîtrise, est celui de l'extension du métro Nord à l'horizon 2023. Nous devrions réfléchir au type de réseau que nous souhaitons. Une proposition intéressante de création de nouvelles lignes nous a été soumise par un opérateur extérieur. Elle devrait nous inciter à nous interroger sur l'organisation de notre maillage et à ne pas attendre passivement les offres d'autrui. Faute de cela, nous serons dépendants d'un projet intéressant, certes, mais qui ne répond pas à tous nos besoins. Nous devrions agir de manière plus volontariste et cohérente.

Nous avons déjà un aperçu des lignes qui seront développées. L'amélioration de la desserte de Zaventem me gêne : vu le taux exceptionnel de vacance des bureaux dans cette zone, elle pourrait générer des délocalisations d'activités tertiaires en raison de taxes et de loyers plus attractifs. Dispose-t-on d'études sur cette question ?

Une part du projet serait financée, en Flandre, par un partenariat public-privé (PPP). Or, le seul exemple de PPP dans les transports publics en Belgique, c'est le Diabolo, lequel entraîne une surtaxe de quatre euros par trajet ! Pouvez-vous me garantir que l'utilisateur, qu'il soit flamand ou bruxellois, n'aura pas à supporter le coût du choix qui sera opéré ?

andere gebruikers?

Een ander project is de uitbreiding van de metro tegen 2023. We zouden moeten nadenken over wat voor netwerk van openbaar vervoer we willen. De Lijn heeft ons een interessant voorstel gedaan, maar we zouden het heft in eigen handen moeten nemen en niet wachten tot anderen met voorstellen komen.

Ik vind het geen goede zaak dat er een tramlijn naar Zaventem is gepland. Aangezien daar zeer veel kantoren leegstaan, zou zo'n lijn ertoe kunnen leiden dat Brusselse bedrijven uitwijken naar die zone. Bestaan er studies over de kwestie?

Een deel van de tramlijnen zou in Vlaanderen worden gerealiseerd met een publiek-private samenwerking. Het Diabolo-project werd ook op die manier gefinancierd, wat tot duurdere treintickets leidde! Kunt u garanderen dat er geen prijsverhoging komt voor de Vlaamse of Brusselse gebruikers van het openbaar vervoer?

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

Mme Annemie Maes (en néerlandais). - *Mon groupe est favorable au développement des transports publics, quel que soit l'opérateur du réseau. L'essentiel est qu'il bénéficie aussi aux Bruxellois.*

Quelles sont les garanties que l'offre de De Lijn sera effectivement complémentaire à l'offre actuelle de la STIB ? Ce projet ne risque-t-il pas d'inciter la STIB à supprimer certaines lignes ? Dans le cadre des débats relatifs au contrat de gestion de la STIB, nous avons à plusieurs reprises souligné l'importance de la complémentarité avec les autres opérateurs. Les arrêts seront-ils aménagés pour que les usagers puissent y emprunter à la fois les véhicules de De Lijn et de la STIB ?

L'information, les horaires, la fréquence et les correspondances doivent également être harmonisés pour renforcer l'attractivité des transports publics.

Comment se déroule la collaboration avec votre homologue flamande ? Comment se déroulent les contacts entre la STIB, Bruxelles Mobilité et De Lijn et l'administration flamande ?

Où en sont les contacts avec la SNCB ? A-t-il été clairement affirmé que les quatre lignes supplémentaires de De Lijn seront complémentaires à l'offre du futur RER ou du réseau actuel de la SNCB ?

Comment se déroulent les contacts entre les communes bruxelloises et celles du Brabant flamand ?

Disposez-vous de chiffres qui attestent que le potentiel visé est suffisant ? Quel est le profil de votre groupe cible ?

Disposez-vous de chiffres relatifs au transfert modal ?

Avez-vous analysé d'autres facteurs qui freinent le passage de l'automobile aux transports en commun, comme les voitures de société ou les parkings gratuits ?

Existent-ils des données chiffrées comparatives en matière de temps de parcours d'un même trajet

De voorzitter. - Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes. - Onze fractie is uiteraard voorstander van extra openbaar vervoer ongeacht wie de organisator is; of dat nu de NMBS is of de MIVB of De Lijn. Hoe meer openbaar vervoer, hoe beter. De voorwaarde is wel dat de Brusselaars er ook iets aan hebben. De tramlijnen moeten er ook zijn. Het is hier al aangehaald.

Welke garanties hebt u dat het aanbod voldoende complementair zal zijn met het huidige aanbod van de MIVB? Zal dat ook gevolgen hebben voor het huidige MIVB-aanbod? Als De Lijn een aanbod creëert, betekent dit dan dat de MIVB bepaalde lijnen gaat schrappen? Of gaat het dan om een extra aanbod?

In het kader van de besprekingen over het beheerscontract met de MIVB hebben we al verschillende keren gesteld dat de complementariteit met De Lijn of andere operatoren, zoals TEC en NMBS, niet alleen bestaat uit het bezitten van een Mobibkaart. We vragen ook om de haltes zodanig aan te leggen dat de gebruiker niet hoeft na te denken of het een halte van De Lijn dan wel van de MIVB is. Gaat er in het huidige project voldoende aandacht naar die unieke haltes?

Daarnaast is gedeelde informatie belangrijk. Als reiziger dient men het aanbod te kunnen aflezen op de borden zodat men weet wanneer men een tram dan wel een bus heeft. Ook de frequentie moet voldoende op elkaar worden afgestemd. Er is niets ergers dan uit een tram te stappen en vast te stellen dat men net twee minuten te laat is om zijn of haar traject te vervolgen. Dat zijn allemaal hindernissen voor mensen om het openbaar vervoer te nemen.

Hoe verloopt de samenwerking? Er is al een traject afgelegd op verschillende vlakken, samen met uw Vlaamse partijgenote Hilde Crevits. Hoe verlopen de contacten tussen de MIVB en Mobiel Brussel met De Lijn en de Vlaamse administratie?

Hoe verlopen de contacten met de NMBS? Wordt uitdrukkelijk gezegd dat het aanbod van vier extra lijnen van De Lijn complementair is aan het toekomstige GEN of het huidige NMBS-aanbod?

Hoe verlopen de contacten met de gemeenten in Brussel en in Vlaams-Brabant?

effectué en voiture ou en tram ?

Studies geven vaak aan dat er momenteel al een goed aanbod aan openbaar vervoer is, maar dat het niet helemaal goed gebruikt wordt. Soms zijn er andere factoren die ervoor zorgen dat mensen toch niet het openbaar vervoer gebruiken. Beschikt u over cijfers waaruit blijkt dat het potentieel dat u wilt aanboren, voldoende groot is? Welke doelgroep wilt u bereiken? Welk profiel hebben deze mensen?

Uit studies blijkt soms dat er een verschuiving is van de trein naar de tram, maar dat de auto-gebruikers niet overstappen op het openbaar vervoer. Hebt u daar cijfers over? Hoe zit het met de fietsers die overstappen op het openbaar vervoer?

Uiteindelijk is het doel toch om de autodruk te verminderen door een goed alternatief aan te bieden in het openbaar vervoer. Zo is er het fenomeen van de bedrijfswagens. U kunt nog zo'n goed aanbod creëren, maar als iemand gratis en voor niets een bedrijfswagen krijgt, maakt dat niet zoveel uit. Hetzelfde geldt voor een gratis parkeerplaats. Hebt u dit soort bijkomende factoren geanalyseerd?

De autogebruikers verwijzen ook vaak naar de reissnelheid als reden om niet over te stappen op het openbaar vervoer, zelfs als daar enkel op een deel van het traject een probleem mee is. Een tram kan bijvoorbeeld een groot deel van de rit een hoge reissnelheid halen, maar komt dan nadien toch vast te zitten, waardoor de auto nog altijd sneller is. Bestaat daar cijfermateriaal over?

M. le président.- La parole est à Mme P'tito.

Mme Olivia P'tito.- Je me joins aux interpellations de mes collègues pour en savoir plus sur l'annonce, par le réseau Brabant, de ces quatre lignes de tram complémentaires.

On parle d'une consultation populaire qui serait lancée au niveau de la Région flamande. J'aimerais en savoir plus sur le projet dans son ensemble, ainsi que sur une éventuelle consultation similaire en Région bruxelloise. Cela me paraît important.

Ensuite, au sortir des débats budgétaires, je me demande s'il y a une implication financière par rapport à la Région bruxelloise. Sauf erreur de ma part, il n'en a jamais été question lors de nos débats

De voorzitter.- Mevrouw P'tito heeft het woord.

Mevrouw Olivia P'tito (*in het Frans*).- *Net zoals mijn collega's had ik graag meer uitleg gekregen over dit Vlaams project.*

Zal er naast het openbaar onderzoek in Vlaanderen ook een openbaar onderzoek in het Brussels Gewest plaatsvinden?

Zal dit project een begrotingsweerslag hebben voor het gewest?

Vallen die plannen binnen het samenwerkingsakkoord tussen de TEC, De Lijn en de MIVB voor wat betreft het Brussels grondgebied? Vormen ze een aanvulling op het Brussels netwerk? Zullen ze

en commission.

Je suppose donc que cette collaboration et ce projet s'intègrent dans l'accord de coopération entre TEC, De Lijn et la STIB au niveau de la Région bruxelloise, en toute complémentarité donc par rapport au maillage de la mobilité bruxelloise et dans l'intérêt des Bruxellois également. Pourriez-vous me fournir des explications à ce sujet ?

Il y a vraisemblablement eu une explication au gouvernement bruxellois, ce qui est positif. Aujourd'hui, nous bénéficions d'une présentation en commission et je ne peux que la saluer également.

Je m'interroge à l'heure actuelle sur l'agenda qui serait prévu, sur la véritable concertation qui s'instaure entre nos deux Régions ainsi que, très pragmatiquement, quant aux infrastructures De Lijn qui sont envisagées.

S'agira-t-il de rails STIB et de trams De Lijn ? Cela me semble être une manière correcte et légitime d'envisager les choses, car il s'agit d'une matière totalement régionale. Cela aura donc un impact potentiel sur le coût et le budget de la Région bruxelloise.

Les infrastructures sont-elles compatibles ? Je n'ai pas effectué d'étude comparative, mais il me revient que les rails De Lijn ont un écartement différent. Qu'en est-il ?

Qu'est-il envisagé exactement et qui financera quoi ? J'ai bien compris que nous en étions aux prémisses, mais étant donné que l'on parle de consultation populaire, il doit d'ores et déjà exister un projet un peu plus développé.

Par ailleurs, cela présuppose un accord tarifaire interrégional. Où en sommes-nous en la matière ? Encore une fois, nous sommes en faveur d'une intermodalité la plus large possible, mais également la plus respectueuse des accords de coopération, ainsi que des principes de territorialité qui nous sont chers en tant que régionalistes.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Ces interpellations et les différentes interventions sont

ook de Brusselaars ten goede komen?

Welk tijdschema is er vastgesteld?

Hoe verloopt het overleg tussen de twee gewesten?

Zullen de tramsporen van de MIVB en de trams van De Lijn worden gebruikt? Dat zou een weerslag kunnen hebben op de begroting van het gewest.

Is de infrastructuur van beide gewesten compatibel? Voor zover ik weet hebben de tramsporen van De Lijn een andere breedte.

Wat houdt het project concreet in? Wie zal wat financieren?

Is er een intergewestelijk tariefakkoord?

Wij zijn voorstander van een zo groot mogelijke intermodaliteit, maar daarbij moeten wel de samenwerkingsakkoorden en de territorialiteitsbeginselen in acht worden genomen.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Al deze interpellaties en betogen waren*

très intéressantes. Le représentant de De Lijn a également entendu vos questions spontanées. Je vais maintenant tenter de recadrer tout cela dans ma réponse.

(poursuivant en néerlandais)

Dans son projet "Mobiliteitsvisie 2020", De Lijn envisage la mise en service de quatre lignes de tram rapides vers la Région de Bruxelles-Capitale en 2020 : la ligne Heist-op-den-Berg-Zaventem-Bruxelles, la ligne Ninove-Bruxelles, la ligne Boom-Bruxelles et la ligne Jette-Vilvorde-Zaventem-Tervueren.

(poursuivant en français)

En ce qui concerne les tracés et notamment les connexions avec le réseau de la STIB, De Lijn a lancé pour ces quatre lignes des études Plan "milieueffectrapportage" (MER), dont les résultats seront présentés au gouvernement flamand dans le courant 2013. La Région de Bruxelles-Capitale, la STIB et les communes bruxelloises concernées sont associées à ces études Plan MER.

À ce stade du Plan MER, l'idée est que la Région et toutes les instances que je viens de citer donnent un avis. Lorsque l'on passera à l'exécution de certains de ces projets sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, lors de la demande de permis, il y aura évidemment une enquête publique.

Notre rôle est maintenant d'aller vers un avis. Je suis la ministre du gouvernement qui va coordonner les avis qui émaneront de différentes instances bruxelloises. Le jour où le gouvernement régional aura rendu son avis, ce sera aussi l'occasion d'en débattre avec vous ici.

Concernant les tracés en Région de Bruxelles-Capitale, De Lijn envisage d'utiliser les infrastructures de la STIB. Au niveau technique, De Lijn a opté pour le même écartement des rails que celui des trams de la STIB, à savoir 1,403 mètres. C'est le résultat des bons contacts entre De Lijn et la STIB.

Aucune décision n'a encore été prise sur les terminus en Région de Bruxelles-Capitale.

(poursuivant en néerlandais)

uiterst interessant en de vertegenwoordiger van De Lijn heeft ze ook kunnen horen. Ik zal proberen op alle vragen een antwoord te formuleren.

(verder in het Nederlands)

Het project "Mobiliteitsvisie 2020" van De Lijn voorziet in de aanleg van snelle tramlijnen naar het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Negen projecten komen in aanmerking, waarvan er vier prioritair zijn.

U hebt ze zelf al opgesomd: de lijn Heist-op-den-Berg-Zaventem-Brussel, de lijn Ninove-Brussel, de lijn Boom-Brussel en de lijn Jette-Vilvoorde-Zaventem-Tervuren. Het gaat dus om drie radiale en een tangentiële verbinding. De Lijn wil dat de vier tramlijnen tegen 2020 kunnen worden uitgebaut.

(verder in het Frans)

Voor de vier lijnen die zouden aansluiten op het MIVB-net, heeft De Lijn milieueffectrapportage-studies opgestart. De resultaten daarvan zullen in 2013 worden voorgesteld aan de Vlaamse regering. Het Brussels Gewest, de MIVB en de Brusselse gemeenten worden betrokken bij deze studies.

Op dit moment is het de bedoeling naar de mening van alle voorgenoemde instellingen te luisteren en hen een advies te laten uitbrengen. Daarna zullen we daarover kunnen debatteren hier in het parlement. Alvorens we overgaan tot de uitvoering van bepaalde projecten in het Brussels Gewest, zullen we natuurlijk een openbaar onderzoek organiseren.

Verder overweegt De Lijn om voor haar trajecten binnen het Brussels Gewest gebruik te maken van de infrastructuur van de MIVB. Zo heeft de maatschappij gekozen voor dezelfde spoorbreedte als de MIVB, namelijk 1,403 m.

Wat betreft de eindhaltes in het Brussels Gewest, werd nog geen beslissing genomen.

(verder in het Nederlands)

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering heeft zich niet uitgesproken over deze tramverbindingen. Haar advies zou begin volgend jaar klaar moeten zijn.

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale devrait se prononcer au début de l'année prochaine sur la création de ces lignes de tram.

Dans le cadre de l'accord de principe, les représentants des deux Régions, de De Lijn et de la STIB travaillent depuis plus d'un an à une meilleure collaboration entre les deux opérateurs et analysent les différentes modalités relatives à la création de ces quatre lignes et à leur insertion éventuelle dans la Région, ainsi qu'à l'intégration tarifaire à prévoir. Le projet est pensé en fonction de sa complémentarité avec l'offre actuelle en matière de mobilité.

(poursuivant en français)

Les différents défis qui attendent la Région de Bruxelles-Capitale sont notamment d'ordre financier, à savoir la prise en charge financière des nouveaux tronçons ferrés de connexion en Région de Bruxelles-Capitale, ainsi que des différents terminus à prévoir pour les trois lignes radiales de De Lijn.

Le nouveau contrat de gestion en est au stade final, mais les négociations à ce stade sont toujours en cours. Le retard pris est toutefois une bonne chose, dans le sens où il est important que le nouveau directeur général de la STIB soit partie prenante de la finalisation du nouveau contrat de gestion. Il m'est difficile à ce stade de prévoir sa date exacte d'entrée en vigueur.

Mme Jodogne a évoqué la nécessité de tendre vers un projet global. Notre plan Iris 2 et notre plan de stationnement, par exemple, doivent être complémentaires avec ceux des autres Régions, comme ce projet de De Lijn et le projet du RER. Il est important de veiller à la bonne intégration de tous ces plans.

Une fois que le plan MER aura été étudié, que la Région de Bruxelles-Capitale aura rendu son avis et que la Région flamande aura statué, il serait souhaitable d'aboutir à une sorte de déclaration d'intention commune des deux Régions, soulignant la volonté des deux gouvernements de tendre dans la même direction. Une telle initiative n'est pas prévue mais serait souhaitable, l'idée étant de connecter les deux réseaux dans l'intérêt des utilisateurs.

In het kader van de principeovereenkomst spannen de vertegenwoordigers van de twee gewesten, De Lijn en de MIVB, zich al meer dan een jaar in voor een betere samenwerking tussen de beide operatoren en analyseren de verschillende aspecten die bij de verwezenlijking van de vier sneltramverbindingen van De Lijn komen kijken (exploitatie, onderhoud, enzovoort).

Zij onderzoeken ook in het bijzonder de verwezenlijking van deze lijnen in het Brussels Gewest. Moet de MIVB bijvoorbeeld nog infrastructuurwerken uitvoeren? Over al dat soort zaken wordt gepraat, net als over de tariefintegratie. Het is niet de bedoeling om elkaar te concurreren en er is ook geen sprake van overlapping. Dit project is echt bedoeld om complementair te zijn aan alles wat er qua mobiliteit momenteel bestaat.

(verder in het Frans)

De hindernissen voor het Brussels Gewest zijn onder meer van financiële aard, zoals de tenlasteneming van de nieuwe spoorvakken op het Brussels grondgebied en van de eindpunten voor de drie radiale lijnen.

Het nieuwe beheerscontract van de MIVB heeft inderdaad vertraging opgelopen, maar dat heeft het voordeel dat de nieuwe directeur-generaal van de MIVB betrokken kon worden bij de laatste fase ervan. Het is nog niet duidelijk wanneer het beheerscontract precies van kracht zal worden.

Mevrouw Jodogne pleit voor een globaal project. Het is inderdaad belangrijk dat ons Iris 2-plan en ons Parkeerplan aansluiten bij de plannen van de andere gewesten, zoals dit project van De Lijn en het GEN.

Het zou een goed idee zijn dat beide gewesten een soort intentieverklaring afleggen waarin ze duidelijk te kennen geven dat ze dezelfde richting uit willen. De bedoeling moet zijn om de beide netwerken op elkaar te laten aansluiten in het belang van de reizigers.

(verder in het Nederlands)

De reiziger moet absoluut centraal staan. Wij moeten steeds vertrekken vanuit het standpunt van de reiziger en zijn comfort vooropstellen.

(poursuivant en néerlandais)

Toutes ces réflexions sont axées sur le confort de l'utilisateur des transports en commun.

(poursuivant en français)

Cela m'amène aux questions et remarques de Mme Céline Delforge : cela ne va-t-il pas nous amener une fuite de la classe moyenne hors de la Région bruxelloise ? C'est effectivement ce qui nous a préoccupés concernant le RER.

J'espère que nous pouvons laisser à présent cette discussion derrière nous, car il est très clair que ce type de projet s'avère indispensable si nous voulons que la Région bruxelloise devienne un jour une ville où il fait bon vivre, avec moins de voitures. Pour ce faire, il faut offrir une bonne alternative aux automobilistes, qui constituent en réalité notre groupe-cible.

(poursuivant en néerlandais)

Les projets de cette envergure ont naturellement pour ambition de réduire le trafic automobile vers Bruxelles, Mme Maes.

(poursuivant en français)

Mme Delforge, il convient certes d'améliorer en même temps la qualité de vie au sein de notre Région.

Il faut être particulièrement attentif à ce que les abords des grandes gares RER et des "hubs" de la STIB soient agréables, pour que les habitants de Bruxelles soient tentés de rester en ville.

Dans tous ces dossiers, deux projets doivent être menés de front : d'un côté, le développement d'une alternative valable pour les automobilistes et, d'un autre côté, la réduction du trafic afin de rendre notre ville beaucoup plus vivable.

Pa ailleurs, il faut que ces projets soient intéressants pour les Bruxellois eux-mêmes, à l'intérieur de la Région.

Il s'agit de faciliter l'accès des Bruxellois aux zones économiques, à l'intérieur et en dehors de Bruxelles. Dans cette optique, le projet de De Lijn pourrait représenter un atout énorme pour les

(verder in het Frans)

Mevrouw Delforge, wij stelden ons bij het GEN-project ook de vraag of dit niet onze middenklasse zou weggagen. We moeten deze discussie achterwege laten en nu eenmaal aanvaarden dat dergelijke projecten noodzakelijk zijn om van Brussel een leefbare, aangename stad te maken met minder auto's.

(verder in het Nederlands)

Mevrouw Maes, wij willen natuurlijk dat er minder auto's naar Brussel komen, dankzij dit soort van belangrijke projecten.

(verder in het Frans)

Mevrouw Delforge, het is inderdaad belangrijk dat het project tegelijkertijd de levenskwaliteit in het gewest verbetert. De omgeving rond de grote GEN-stations en de intermodale knooppunten van de MIVB moet aangenaam zijn, zodat de Brusselaars in Brussel willen blijven wonen. We moeten niet alleen de automobilisten een geldig alternatief bieden, maar ook het verkeer verminderen om onze stad leefbaar te houden.

Het Vlaams project moet interessant zijn voor de Brusselaars. Het moet voor extra verbindingen in Brussel zorgen en de bedrijvzones buiten Brussel, waar heel wat tewerkstellingskansen voor de Brusselaars zijn, beter bereikbaar maken. Minister Cerexhe onderhandelt hierover met het Vlaams Gewest.

Het project sluit volledig aan bij die doelstellingen en bij onze algemene mobiliteitsvisie.

(verder in het Nederlands)

Mevrouw Maes, we geven er uiteraard de voorkeur aan dat mensen hun auto thuislaten en met de trein of de tram naar Brussel komen. We nemen echter ook maatregelen voor fietsers. Binnenkort zal ik samen met Vlaams minister Crevits nog nieuwe maatregelen inzake het fiets-GEN voorstellen. We werken dus aan meerdere maatregelen die een betere mobiliteit beogen.

(verder in het Frans)

Mevrouw Delforge, De Lijn heeft al redelijk wat

Bruxellois en termes d'opportunités d'emploi dans les zonings économiques situés en dehors de la Région bruxelloise.

Des pourparlers ont été entamés avec la Région flamande et le ministre Cerexhe, qui témoignent d'une réelle volonté en ce sens.

Le projet en question s'inscrit pleinement dans ces objectifs, ainsi que dans notre réflexion globale en matière de mobilité.

(poursuivant en néerlandais)

Bien que notre objectif premier soit de favoriser le transfert de la voiture individuelle vers le train ou le tram, nous n'en oublions pas pour autant les cyclistes, Mme Maes. La ministre Crevits et moi-même allons d'ailleurs présenter prochainement de nouvelles mesures dans le cadre du projet de RER vélo.

(poursuivant en français)

Mme Delforge a demandé si De Lijn est déjà engagée dans des partenariats public-privé. La réponse est oui : elle a déjà pas mal d'expérience de ce genre de projets.

Mme Céline Delforge.- Ce n'était pas ma question.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- J'ai dû mal la comprendre. De toute façon, nous n'en sommes pas encore à discuter le financement. Nous essayons plutôt de voir où le projet pourrait se déployer, dans quelles conditions, quelles seront ses conséquences sur la mobilité, etc. Je suppose que vous me reposerez votre question tout à l'heure.

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Je pense que nous estimons tous qu'il faut améliorer la mobilité dans Bruxelles et la rendre plus aisée pour les utilisateurs des transports en commun.

Nous sommes au courant depuis que la Région flamande a fait cette annonce il y a deux ans, mais en vous entendant j'ai l'impression que la Région bruxelloise subit les événements, qu'elle n'est pas proactive. Nous parlons d'un projet mais vous nous

ervaring met publiek-private samenwerkingen (PPS).

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).*- *Dat was mijn vraag niet.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- *Dan heb ik u verkeerd begrepen. Het is nu alvast nog te vroeg om de financiering te bespreken. We onderzoeken momenteel vooral waar we het project kunnen uitvoeren, onder welke voorwaarden, met welke gevolgen, enzovoort.*

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

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).*- *De Brusselse mobiliteit moet beter en het openbaar vervoer moet comfortabeler worden.*

De plannen van de Vlaamse regering werden twee jaar geleden al aangekondigd, maar ik heb de indruk dat het Brussels Gewest de zaken lijdzaam ondergaat in plaats van proactief tewerk te gaan. U zegt dat de gewesten nog niet over de zaak hebben onderhandeld, dat nog niet werd beslist waar de

dites que la discussion entre les Régions n'a pas encore eu lieu, que les terminus n'ont pas encore été décidés, que les accords n'ont pas encore été mis en place... En outre, vous n'avez pas répondu qui va payer quoi. Heureusement, que les rails existants vont être réutilisés, parce que si nous devions encore les installer...

Il est question d'une prolongation de lignes de la société De Lijn vers Bruxelles, mais pas, comme évoqué par Mme Jodogne, de prolongation de lignes de la STIB, vers Zaventem, Lot, Jesus Eik, Hoeilaart ou encore Overijse, où il n'y a pas de gare RER. Nous aurions souhaité entendre une réponse politique qui soit un plan d'ensemble et résulte d'une réflexion sur l'ensemble de ces éléments et pas une réaction à des éléments connus depuis longtemps.

Enfin, je n'ai toujours pas compris pourquoi trois de ces quatre lignes arrivent à la gare du Nord, ni si vous y êtes favorable.

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

Mme Brigitte De Pauw (en néerlandais).- *Les résultats des études en cours devraient permettre à la Région bruxelloise de se positionner sur ce projet. Quoiqu'il en soit, on ne peut que se féliciter de la collaboration positive entre les deux niveaux de pouvoir.*

Par-delà les craintes des uns et des autres sur le fait que ces lignes de tram favoriseront la francisation de la périphérie flamande ou l'exode de la classe moyenne, l'augmentation du trafic et des encombrements de circulation nuit à l'économie et à la santé de tous.

Vos efforts pour favoriser le transfert modal sont louables, mais d'autres alternatives à la voiture doivent être envisagées.

eindhantes komen enzovoort. Ook over de financiering zwijgt u in alle talen. Gelukkig moeten er geen nieuwe tramrails worden gelegd in Brussel.

De tramlijnen van De Lijn worden doorgetrokken naar Brussel, maar die van de MIVB gaan niet naar de Rand. Mijn fractie had gehoopt op een allesomvattend politiek antwoord dat meer is dan een samenraapsel van reacties op Vlaamse maatregelen.

Ik begrijp trouwens nog steeds niet waarom die vier Vlaamse tramlijnen allemaal naar het Noordstation rijden.

De voorzitter.- Mevrouw De Pauw heeft het woord.

Mevrouw Brigitte De Pauw.- We zullen dadelijk waarschijnlijk nog concrete informatie krijgen van De Lijn en de MIVB. Mevrouw Grouwels, ik heb begrepen dat een aantal zaken momenteel nog worden onderzocht door de twee vervoersmaatschappijen. Wellicht zullen de studieresultaten dienen om een beslissing te nemen of namens de Brusselse regering een advies aan de Vlaamse regering te bezorgen. Ik verheug me over de positieve samenwerking tussen de beide beleidsniveaus.

Beste collega's, van Vlaamse politici horen we dat ze bang zijn dat die tramlijnen de verfransing in de hand zullen werken. Brusselse politici zijn dan weer bang voor een stadsvlucht van de middenklasse. Ik denk dat de waarheid ergens in het midden ligt. In elk geval moeten we oplossingen blijven zoeken voor het toenemende autoverkeer en het fileprobleem, dat voor niemand goed is en schadelijk is voor de economie en de volksgezondheid.

Volgens mij moeten er nog heel wat projecten worden ontwikkeld om de mensen een alternatief te bieden. Ik wil u wel graag feliciteren voor uw inspanningen.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Afin de rassurer Mme Viviane Teitelbaum, je confirme l'existence d'une réelle collaboration entre la STIB et De Lijn à propos de ces projets. D'ailleurs, certains de ces projets ont sans doute vu le jour en Région bruxelloise grâce à cette collaboration. Je pense notamment à la nouvelle ligne de tram boulevard Léopold III.

Ce n'est pas parce qu'elle ne fait pas la une quotidiennement dans les journaux que cette collaboration n'existe pas. Cette dernière existe bel et bien et nos services techniques rencontrent régulièrement ceux de la STIB et de De Lijn afin d'évoquer des projets très concrets.

Une fois encore, les terminus ne sont pas encore déterminés et le processus est en cours. Je suppose que l'exposé qui va nous être fait dans un instant va nous éclairer sensiblement à ce sujet.

- *Les incidents sont clos.*

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (*in het Frans*).- *Mevrouw Teitelbaum, De Lijn en de MIVB werken intensief samen. Dankzij die samenwerking werden al een aantal zaken gerealiseerd, waaronder de nieuwe tramlijn in de Leopold III-laan.*

Het is niet omdat de kranten niet dagelijks over die samenwerking schrijven, dat ze niet bestaat.

Er is nog geen beslissing genomen over de eindhaltes. Het besluitvormingsproces is nog niet voltooid.

- *De incidenten zijn gesloten.*
