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 de la Mobilité

Commissie voor de Infrastructuur,

belast met de Openbare Werken en de Mobiliteit

RÉUNION DU

LUNDI 29 FÉVRIER 2016

VERGADERING VAN

MAANDAG 29 FEBRUARI 2016

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

QUESTION ORALE 7

Question orale de M. Vincent De Wolf 7

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

et à Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Coopération au développement, de la Sécurité routière, de l'Informatique régionale et communale et de la Transition numérique, de l'Égalité des chances et du Bien-être animal,

concernant "la subvention européenne relative au projet BioTope".

INTERPELLATIONS 7

Interpellation de M. Hervé Doyen 7

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

concernant "l'interruption des travaux des lignes 124 et 161 du RER".

Interpellation jointe de Mme Céline Delforge, 8

concernant "le RER".

Discussion conjointe – Orateurs : 11

M. Marc Loewenstein (DéFI)
M. Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!)

M. Bruno De Lille (Groen)
M. Pascal Smet, ministre

INHOUD

MONDELINGE VRAAG 7

Mondelinge vraag van de heer Vincent De Wolf 7

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

en aan mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ontwikkelingssamenwerking, Verkeers-veiligheidsbeleid, Gewestelijke en Gemeentelijke Informatica en Digitalisering, Gelijkekansenbeleid en Dierenwelzijn,

betreffende "de Europese subsidiëring van het BioTope-project".

INTERPELLATIES 7

Interpellatie van de heer Hervé Doyen 7

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

betreffende "de onderbreking van de werken op lijnen 124 en 161 van het GEN".

Toegevoegde interpellatie van mevrouw Céline Delforge, 8

betreffende "het GEN".

Samengevoegde bespreking – Sprekers: 11

De heer Marc Loewenstein (DéFI)
De heer Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!)
De heer Bruno De Lille (Groen)
De heer Pascal Smet, minister

M. Paul Delva (CD&V)
Mme Cieltje Van Achter (N-VA)
M. Marc-Jean Ghyssels (PS)
M. Emmanuel De Bock (DéFI)
M. Hervé Doyen (cdH)
Mme Céline Delforge (Ecolo)

Interpellation de M. Hervé Doyen 29

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

concernant "la concertation interrégionale dans le cadre du projet d'élargissement du Ring nord".

Discussion – Orateurs : 30

M. Bruno De Lille (Groen)
M. Pascal Smet, ministre
M. Hervé Doyen (cdH)

Interpellation de Mme Céline Delforge 32

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

concernant "la sécurité des tunnels du métro".

Discussion – Orateurs : 34

Mme Cieltje Van Achter (N-VA)
M. Pascal Smet, ministre
Mme Céline Delforge (Ecolo)

QUESTIONS ORALES 39

Question orale de M. Arnaud Pinxteren 39

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

De heer Paul Delva (CD&V)
Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)
De heer Marc-Jean Ghyssels (PS)
De heer Emmanuel De Bock (DéFI)
De heer Hervé Doyen (cdH)
Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)

Interpellatie van de heer Hervé Doyen 29

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

betreffende "het intergewestelijk overleg over de plannen om de noordelijke ring te verbreden".

Bespreking – Sprekers: 30

De heer Bruno De Lille (Groen)
De heer Pascal Smet, minister
De heer Hervé Doyen (cdH)

Interpellatie van mevrouw Céline Delforge 32

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

betreffende "de veiligheid van de metrotunnels".

Bespreking – Sprekers: 34

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)
De heer Pascal Smet, minister
Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)

MONDELINGE VRAGEN 39

Mondelinge vraag van de heer Arnaud Pinxteren 39

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

concernant "la lutte contre les vols de vélos".

betreffende "de strijd tegen fietsendiefstallen".

Question orale de M. Eric Bott 40

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

concernant "le nombre de places de stationnement pour personnes handicapées".

Mondelinge vraag van de heer Eric Bott 40

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

betreffende "het aantal parkeerplaatsen voor gehandicapten".

Question orale de M. Hervé Doyen 40

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

concernant "l'achat de nouveaux bus par la STIB".

Mondelinge vraag van de heer Hervé Doyen 40

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

betreffende "de aankoop van nieuwe bussen door de MIVB".

Question orale de M. Bruno De Lille 42

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

concernant "la mauvaise gestion de l'éclairage public en Région bruxelloise".

Mondelinge vraag van de heer Bruno De Lille 42

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

betreffende "de mistoestanden bij het beheer van straatverlichting in het Brussels Gewest".

Question orale de M. Bruno De Lille 44

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

concernant "les réformes dans le secteur des taxis".

Mondelinge vraag van de heer Bruno De Lille 44

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

betreffende "de hervormingen binnen de taxisector".

Question orale de Mme Céline Delforge 46

à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de

Mondelinge vraag van mevrouw Céline Delforge 46

aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast

la Mobilité et des Travaux publics, concernant "la diminution des effectifs policiers affectés à la sécurité dans les transports publics".		met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de vermindering van het aantal politieagenten belast met de veiligheid op het openbaar vervoer".	
Question orale de M. Youssef Handichi à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "le service de TaxiBus de la STIB pour les personnes à mobilité réduite".	46	Mondelinge vraag van de heer Youssef Handichi aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de dienst TaxiBus van de MIVB voor personen met een beperkte mobiliteit".	46
Question orale de Mme Cieltje Van Achter à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "les chutes de blocs de béton dans le tunnel Pachéco et l'entretien et la gestion des autres tunnels communaux".	46	Mondelinge vraag van mevrouw Cieltje Van Achter aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de vallende brokstukken in de Pachecotunnel en het onderhoud en het beheer van andere gemeentelijke tunnels".	46
Question orale de Mme Cieltje Van Achter à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "l'immeuble de parking prévu au-dessus de la station de métro Ceria et les autres parkings de dissuasion en projet".	47	Mondelinge vraag van mevrouw Cieltje Van Achter aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de parkeertoren boven metrostation Coovi en de andere geplande overstapparkings".	47

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

QUESTION ORALE

M. le président.- L'ordre du jour appelle la question orale de M. De Wolf.

QUESTION ORALE DE M. VINCENT DE WOLF

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

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

concernant "la subvention européenne relative au projet BioTope".

M. le président.- À la demande de l'auteur, excusé, et avec l'accord du ministre et de la secrétaire d'État, la question orale est reportée à une date ultérieure.

MONDELINGE VRAAG

De voorzitter.- Aan de orde is de mondelinge vraag van de heer De Wolf.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER VINCENT DE WOLF

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

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

betreffende "de Europese subsidiëring van het BioTope-project".

De voorzitter.- Op verzoek van de indiener, die verontschuldigd is, en met instemming van de minister en van de staatssecretaris, wordt de mondelinge vraag naar een volgende datum verschoven.

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE M. HERVÉ DOYEN

À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN DE HEER HERVÉ DOYEN

TOT DE HEER PASCAL SMET,

GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant "l'interruption des travaux des lignes 124 et 161 du RER".

INTERPELLATION JOINTE DE MME CÉLINE DELFORGE,

concernant "le RER".

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

M. Hervé Doyen (cdH).- Je vous prie de m'excuser si, sur certains chiffres, l'interpellation est un peu dépassée, mais dans le dossier du RER, chaque jour nous apporte son lot de chiffres et de contre-chiffres, de chiffres erronés ou corrigés... Mais j'imagine que le ministre pourra nous éclairer sur l'état du financement du réseau RER.

C'est avec regret, écrivais-je le 26 janvier, et surtout une exaspération profonde et partagée par d'autres, que nous avons appris l'arrêt des travaux des lignes RER 142 (Bruxelles-Nivelles) et 161 (Bruxelles-Ottignies-Louvain-la-Neuve). Depuis lors, toutefois, nous avons appris qu'il n'était pas question d'arrêter les travaux, mais qu'ils allaient reprendre.

À ce jour, écrivais-je alors, il manquerait au moins entre 60 et 75 millions d'euros au fonds RER pour terminer les travaux des lignes entamés en 2006. On parle maintenant plutôt de 920 millions d'euros. Il y aurait 220 millions d'euros dans le fonds, manquent donc 700 millions.

Ces travaux étaient supposés durer vingt ans. Vingt ans pour construire les 44km de voies nécessaires aux lignes passant par le Brabant wallon : le tempo initial était déjà complètement affolant. Dix ans plus tard, on apprend que ce délai ne sera pas respecté, les moyens financiers s'étant envolés. Pendant ce temps, au nord du pays, les travaux sont en passe d'être achevés.

Depuis sa prise de fonctions en 2014, la ministre fédérale de la Mobilité n'a cessé de multiplier coups de colère et effets d'annonce autour du

MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

betreffende "de onderbreking van de werken op lijnen 124 en 161 van het GEN".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE,

betreffende "het GEN".

De voorzitter.- De heer Doyen heeft het woord.

De heer Hervé Doyen (cdH) *(in het Frans).- Op 26 januari vernamen we met spijt en verontwaardiging dat de werken aan de GEN-lijnen 142 (Brussel-Nivelles) en 161 (Brussel-Ottignies-Louvain-la-Neuve) waren stopgezet. Sedertdien vernamen we echter dat de werken toch zouden worden voortgezet.*

Eind januari leefden we in de veronderstelling dat er 60 à 75 miljoen euro ontbrak om de lijnen waaraan in 2006 was begonnen, verder af te werken. Nu blijkt dat de totale kostprijs 920 miljoen euro bedraagt en dat het tekort oploopt tot 700 miljoen euro.

Het zou aanvankelijk twintig jaar duren om 44 km spoorlijn aan te leggen. Tien jaar later vernemen we dat zelfs die termijn niet haalbaar is, omdat de financiële middelen in rook zijn opgegaan. In het noorden van het land zijn de werken inmiddels zo goed als klaar.

Vanaf haar indiensttreding in 2014 deed de federale minister voor Mobiliteit de ene aankondiging na de andere over de spoorwegen. Anderhalf jaar later onthouden we het mislukte sociale overleg bij de NMBS, de oneerlijke prijsstijgingen van de treintickets, de communautaire spanningen bij de verdeling van het rollend materieel, de aankondiging van het S-netwerk, dat niet aan de verwachtingen van de Brusselaars beantwoordt, en nu ook het gerommel rond het GEN, waarvan het voortbestaan onzeker is.

Voor de pendelaars en voor de Brusselaars is het

chemin de fer. Dix-huit mois plus tard, nous retenons le fiasco de la concertation sociale à la SNCB, les hausses de prix injustifiées des billets de train, les relents communautaires qui président à la répartition du matériel roulant, l'annonce de l'arrivée du réseau S, qui est loin de répondre aux attentes des Bruxellois, et maintenant le RER qui serait dangereusement compromis.

Pour les navetteurs comme pour les Bruxellois, le RER représente un enjeu économique de premier ordre, non seulement du point de vue de la mobilité mais aussi de l'emploi.

L'ensemble des acteurs économiques (entreprises, travailleurs, pouvoirs publics) compte en effet sur cet investissement ferroviaire stratégique important et attendu pour fluidifier les liens interrégionaux. Monsieur le ministre, étiez-vous informé des intentions du gouvernement fédéral de stopper le projet des lignes RER ? Depuis lors, vous avez eu une réunion avec vos collègues de la mobilité. Je suppose que vous allez pouvoir nous donner davantage d'informations en la matière.

Avez-vous entamé des discussions avec la ministre Jacqueline Galant afin de forcer le gouvernement fédéral à prendre ses responsabilités et à dégager les moyens nécessaires à la concrétisation de ces lignes vitales ? Avez-vous rencontré votre homologue wallon ? Je suppose que cela s'est fait dans le cadre de cette réunion.

Enfin, qu'en est-il de la concrétisation du vœu pieu qu'est la communauté métropolitaine ? Quand les concertations entre le niveau fédéral et les Régions auront-elles lieu ? Quel projet souhaitez-vous défendre pour Bruxelles face aux coupes budgétaires du niveau fédéral ?

GEN uiterst belangrijk, zowel voor wat de mobiliteit als de werkgelegenheid betreft.

Alle economische spelers rekenen immers op die belangrijke strategische investering in het spoor. Bent u op de hoogte van de plannen van de federale regering om het project van de GEN-lijnen een halt toe te roepen? U hebt inmiddels vergaderd met uw collega's voor mobiliteit en hebt dus vast meer informatie.

Hebt u gesprekken opgestart met minister Galant om de federale regering ertoe te dwingen haar verantwoordelijkheid op te nemen en de nodige middelen vrij te maken voor die noodzakelijke lijnen? Hebt u contact opgenomen met uw Waalse collega?

Hoe staat het met de plannen voor een metropolitane gemeenschap? Wanneer vindt het overleg tussen de federale regering en de gewesten daarover plaats? Welk project voor Brussel wilt u daarbij verdedigen?

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Comme l'a dit mon collègue Hervé Doyen, depuis l'introduction de mon interpellation, la situation a évolué mais il n'y a toujours pas de train !

Il n'y a pas meilleure période que celle que nous vivons actuellement pour nous rendre compte de l'urgence totale qu'il y a à bénéficier de transports publics qui permettent, et aux Bruxellois et aux

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

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).- Er is geen betere periode dan de huidige om te beseffen dat we dringend nood hebben aan openbaar vervoer.*

We beschikken over de infrastructuur en het rollend materieel, en toch is er nog steeds geen alternatief voor de auto ten zuiden van ons gewest. De situatie is onhoudbaar. We zien wat er met de

navetteurs, de diminuer le recours à la voiture individuelle.

Nous bénéficions d'infrastructures (les rails), nous avons du matériel roulant qui a été financé par le fonds RER (Desiro) et nous sommes toujours dans l'impasse avec, pour ce qui vient du sud de notre région, l'absence d'alternative à la voiture. Cette situation est intenable et nous en voyons bien les résultats aujourd'hui avec les tunnels.

Que l'on soit pour ou contre des investissements massifs dans ces infrastructures autoroutières, routières ou souterraines, nous avons un problème. Qui plus est, ce problème est urgent. Les gens doivent pouvoir se déplacer dans Bruxelles, venir à Bruxelles en transports publics, alors que des blocages des plus sérieux sur le développement de ces transports existent.

Comment ose-t-on une fois de plus retarder ce qui était promis pour 2012 ? Je relisais toute à l'heure la "gentille" motion que ce parlement a adoptée et qui demande qu'on respecte le plan pluriannuel d'investissement 2013-2025. Ici, nous avons bien compris que, quelle que soit la réponse finale, il y a de forte velléités de ne pas réaliser le RER entre la Wallonie et Bruxelles.

J'aimerais entendre M. le ministre sur les derniers développements, car on ne peut plus continuer d'entendre qu'on va négocier pour trouver un accord qui reporte un peu plus l'inauguration du RER.

Depuis que je suis dans ce parlement, les mêmes interpellations reviennent sans cesse et on y retrouve les mêmes types de réponses : cela viendra plus tard, alors que l'urgence est de plus en plus forte et que la catastrophe pour Bruxelles est de plus en plus grande. Cette Région est en train d'étouffer, au sens propre comme au sens figuré.

Comment allez-vous booster l'exploitation des lignes existantes et comment allez-vous assurer, surtout, la réalisation des travaux ?

On parle toujours de la clé de répartition 60/40 en Belgique, mais nous savons bien que celle-ci n'est pas respectée puisqu'une partie des recettes d'exploitation est consacrée au financement de l'infrastructure Diabolo en Flandre. Dans ces conditions, tout est possible !

tunnels gebeurt. Er is dringend een oplossing nodig. Brusselaars en pendelaars moeten zich kunnen verplaatsen.

Hoe durft men eens te meer uitstellen wat voor 2012 was beloofd? Dit getuigt van slechte wil.

Ik wil van de minister horen welke de laatste ontwikkelingen zijn.

Reeds jaren hoor ik dezelfde interpellaties en telkens is het antwoord dat de zaak wordt uitgesteld. De nood wordt echter steeds nijpender. Dit is een catastrofe voor Brussel. Ons gewest verstikt, en dat bedoel ik zowel letterlijk als figuurlijk.

Hoe zult u het gebruik van de bestaande lijnen opdrijven en hoe zult u de uitvoering van de werkzaamheden verzekeren?

Men heeft het steeds over de Belgische verdeelsleutel van 60/40, maar deze wordt niet gerespecteerd omdat een deel van de inkomsten van de uitbating wordt besteed aan de financiering van de Diabolo-infrastructuur in Vlaanderen. Als dat zomaar kan, dan begrijp ik niet dat dat voor het GEN niet mogelijk is. Dit kan zo niet langer!

U zegt dat we op het goede spoor zijn en dat u goed hebt onderhandeld met de minister. Wat hebt u verder nog gedaan? Het probleem wordt jaar na jaar op de lange baan geschoven.

Welke stappen hebt u genomen opdat wij binnenkort over het GEN kunnen beschikken, binnen de vooropgestelde termijnen?

Een investering van 1 miljard euro in de tunnels zal niets uithalen. De problemen waren er voordien al. Hoe kan Brussel krijgen wat het dringend nodig heeft?

Dès lors, je ne vois pas pourquoi tout ne serait pas possible au niveau du RER, alors qu'il est enfin question d'améliorer la mobilité à Bruxelles, ainsi que la vie quotidienne des Bruxellois et des navetteurs. Cela ne peut plus durer !

Plutôt que de me dire que nous sommes en bonne voie et que les négociations avec la ministre furent bonnes, qu'avez-vous donc fait de volontariste ? Jusqu'à présent, le problème est repoussé d'année en année et le retard s'accumule chaque jour un peu plus en la matière.

Quelles démarches avez-vous entreprises pour que nous puissions disposer du RER en respectant les derniers délais donnés avant que ne soit annoncé l'éventuel abandon des travaux d'infrastructure ?

Enfin, j'entends bien que, sous la pression des autres Régions, nous sommes prêts à investir un milliard dans des tunnels. Cela ne résoudra rien, puisque ces problèmes étaient déjà là avant. Comment négocier et instaurer enfin un rapport de force afin d'obtenir ce dont nous avons tous besoin ?

Discussion conjointe

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

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Nous avons récemment lu dans la presse les suites de la saga du RER. Après un beau résumé du dossier dans le journal Le Soir et les derniers développements relatifs au fonds RER à l'échelon fédéral, les ministres de la Mobilité des entités fédérale et régionales se sont réunis vendredi dernier au sein du comité exécutif des ministres de la Mobilité.

Tant les acteurs politiques que les citoyens sont interpellés par la gestion - ou l'absence de gestion - du dossier RER et par la poursuite des divers chantiers. De nombreuses questions se posent.

À qui a profité le fonds RER ? Y a-t-il eu copinage politique au bénéfice de l'une ou l'autre commune ?

Qui bloque le projet ? Sur quel élément ?

Pourquoi les acteurs politiques n'arrivent-ils pas à se mettre d'accord sur un défi tel que la mobilité en

Samengevoegde bespreking

De voorzitter.- De heer Loewenstein heeft het woord.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).- Afgelopen vrijdag kwamen de federale en gewestelijke ministers voor Mobiliteit samen. Zowel de politiek als de burgers stellen zich vragen bij het (wan)beheer van het GEN-dossier en de verschillende werven.*

Wie heeft baat bij het GEN-fonds? Is er sprake van vriendjespolitiek ten voordele van bepaalde gemeenten?

Wie blokkeert het project? Op basis van welke elementen?

Waarom raken de politieke verantwoordelijken het maar niet eens over de mobiliteit in België?

Welke rol spelen Infrabel en de NMBS in dit dossier?

Hoe zal het project worden gefinancierd en binnen

Belgique ?

Quel est le rôle joué par Infrabel et la SNCB dans ce dossier ?

Comment le projet sera-t-il financé et quand aboutira-t-il ?

Il a fallu attendre l'urgence, voire la gravité de certains dossiers, pour que les ministres de la Mobilité se réunissent enfin, ce qu'ils n'avaient plus fait, apparemment, depuis 2003. Espérons que le mouvement soit lancé et que les réunions trimestrielles annoncées soient fructueuses.

Lors de la réunion du comité, notamment avec les patrons de la SNCB et d'Infrabel, a été abordé le financement des projets RER. Selon nos informations, ce sont encore 277 millions d'euros qui doivent être investis pour poursuivre la ligne 161 Bruxelles-Ottignies, 490 millions pour la ligne 124 Bruxelles-Nivelles et 153 millions pour les gares, soit un total de 920 millions d'euros, en plus de diverses procédures, pour finaliser le projet.

Il resterait 100 millions d'euros dans le fonds RER. La Wallonie serait prête à garantir un préfinancement à concurrence de 200 millions. Quant au solde du financement, la ministre fédérale de la Mobilité, Mme Galant, a promis de soumettre des propositions au conseil des ministres fédéral.

Pouvez-vous nous en dire davantage sur la réunion de ce comité exécutif des ministres de la Mobilité ? Quelles décisions ont-elles été prises ? Quels points avez-vous défendu pour Bruxelles ? Serez-vous informée autrement que par voie de presse des propositions que la ministre Galant défendra au niveau fédéral en vue de sortir de la mélasse budgétaire dans laquelle est englué le dossier du RER ?

Ce dossier du RER est un très bel exemple de la complexité de notre pays et des difficultés à se fixer des objectifs et à les tenir. Rappelons qu'en 2003, il était question que le RER soit opérationnel en 2012. Les délais et investissements nécessaires avaient ensuite été revus dans un plan pluriannuel 2013-2025 du groupe SNCB. L'échéance de 2022 avait été annoncée par le gouvernement fédéral comme date butoir de la fin des chantiers. On parle aujourd'hui, si tout va bien, de 2030.

welke termijn wordt het afgewerkt?

Volgens onze gegevens moet er nog 277 miljoen euro worden geïnvesteerd in lijn 161 Brussel-Ottignies, 490 miljoen in lijn 124 Brussel-Nivelles en 153 miljoen euro in de stations, goed voor een totaal van 920 miljoen euro.

Er zou nog 100 miljoen euro in het GEN-fonds zitten. Wallonië zou bereid zijn om een prefinanciering van 200 miljoen euro te waarborgen. Voor het saldo beloofde de federale minister voor Mobiliteit om voorstellen te doen aan de federale ministerraad.

Welke beslissingen werden er genomen tijdens de hogervermelde vergadering? Welke punten hebt u verdedigd voor Brussel? Zult u op een andere manier dan via de pers op de hoogte worden gebracht van de federale voorstellen van minister Galant federaal inzake het GEN-dossier?

Dit is een fraai voorbeeld van de complexiteit van dit land en van hoe moeilijk het is om doelstellingen vast te leggen en vervolgens na te komen. Eerst zou het GEN er in 2012 komen. Die termijn is inmiddels al opgeschoven tot in 2030.

Toch hebben de Brusselaars dat GEN vandaag meer nodig dan ooit, gelet op de uiterst penibele situatie inzake mobiliteit. Het GEN zal het fileleed doen afnemen, de luchtkwaliteit verbeteren, de levenskwaliteit van de Brusselaars verbeteren, verplaatsingen vlotter doen verlopen, de economische activiteit stimuleren, enzovoort.

Om de mobiliteit in Brussel te verbeteren, moeten we op verschillende vlakken tegelijk werken, en daarvoor is solidariteit tussen de verschillende machtsniveaus noodzakelijk. Uiteraard zijn wij in grote mate verantwoordelijk voor de keuzes die we in Brussel maken, maar de federale staat en de andere gewesten gaan ook niet vrijuit. Het gaat daarbij niet alleen om het GEN-dossier, maar ook om de overstapparkings, de verlenging van de MIVB-lijnen buiten de gewestgrenzen en de tariefintegratie.

Mijn fractie hoopt dat de Brusselse regering druk zal uitoefenen op de federale staat om toe te zien op de goede uitvoering van de werken volgens de overeenkomst van 2003, namelijk de uitbreiding tot vier sporen van lijnen 124 en 161 zonder nieuwe

Pourtant, les Bruxellois ont plus que jamais besoin aujourd'hui du RER, tant la situation est compliquée en termes de mobilité. Rappelons quelques bénéfices et enjeux de la finalisation du RER pour les Bruxellois : diminution du coût de la congestion urbaine, amélioration de la qualité de l'air, diminution du stress des usagers, amélioration de la qualité de vie des Bruxellois, fluidité des déplacements, amélioration de l'activité économique, etc.

On l'a encore vu dernièrement dans le cadre du dossier des tunnels et de ses conséquences : il est essentiel, pour améliorer la mobilité à Bruxelles, d'agir sur plusieurs fronts en même temps. Et pour cela, il faut une certaine solidarité, voire une solidarité certaine entre les différents niveaux de pouvoir. Si nous avons une responsabilité importante dans les choix que nous faisons à Bruxelles, l'État fédéral et les deux autres Régions doivent aussi jouer le jeu. Je pense bien sûr au dossier RER, mais aussi aux parkings de dissuasion, à la prolongation des lignes STIB hors des frontières régionales, à l'intégration tarifaire.

Pour en revenir au RER, notre groupe espère que le gouvernement bruxellois fera bien pression sur l'État fédéral afin que soit assurée la bonne exécution des travaux conformément à la convention de 2003, à savoir la mise à quatre voies des lignes 124 et 161 sans nouvelles compensations pour la Flandre.

Au niveau fédéral, DéFI a déposé le 17 février dernier une proposition visant à l'institution d'une commission spéciale chargée d'examiner ces choix et, par conséquent, d'identifier les causes des retards et des difficultés techniques à l'origine des dépassements des prévisions budgétaires, ainsi que d'évaluer la responsabilité des parties prenantes. À l'instar de la commission spéciale chargée d'examiner l'état des tunnels bruxellois au parlement régional, il convient ici d'établir le partage des responsabilités entre politiques et administration.

Pour DéFI, cet examen s'avère d'autant plus indispensable que la Cour des comptes a rendu un rapport le 27 janvier 2016 établissant que la politique publique liée au RER, à savoir l'amélioration de l'offre de transports en commun, n'a pas été suffisamment traduite dans les derniers contrats de gestion conclus avec la SNCB, Infrabel

compensaties voor Vlaanderen.

DéFI diende op 17 februari laatstleden het voorstel in om een bijzondere commissie op te richten om de technische en beleidsmatige redenen voor de vertraging en de budgetoverschrijding te onderzoeken. Ze moet tevens nagaan in hoeverre het beleid en de administratie daarvoor verantwoordelijk zijn.

DéFI vindt dat onderzoek des te belangrijker omdat het Rekenhof op 27 januari 2016 een verslag uitbracht waaruit bleek dat het overheidsbeleid in verband met het GEN niet voldoende werd hard gemaakt in de laatste beheerscontracten met de NMBS, Infrabel en de NMBS Holding.

Bijna een jaar geleden keurden we hier een resolutie goed voor de effectieve uitvoering van het GEN in het metropolitane gebied, met een gewestelijke rol voor het spoor. Die resolutie is nog steeds actueel. Het GEN is uiteraard erg belangrijk voor de pendelaars, maar we mogen ook het nut ervan voor de Brusselaars niet onderschatten, voor wie het openbaar vervoer vandaag beperkt blijft tot metro, tram en bus.

De marketing rond het treinaanbod binnen Brussel is ondermaats, aldus de heer Ponjée, voorzitter van de Gebruikers van het Brussels Openbaar Vervoer (Gebov). Het omzetten van het GEN-netwerk in S-aanbod volstaat niet. Om de gebruikers tot multimodaliteit aan te zetten, moet er ook vooruitgang worden geboekt in het dossier rond tariefintegratie.

Wat bent u van plan op het vlak van marketing om de reizigers ertoe aan te zetten het spoor te gebruiken? Hoe ver staat het dossier van de tariefintegratie, dat samen met de andere gewesten in een werkgroep moet worden behandeld?

et la SNCB Holding.

Nous avons voté ici une résolution visant à défendre la mise en œuvre effective du réseau express régional en zone métropolitaine intégrant un rôle régional du rail, voilà maintenant presque un an. Elle reste bien entendu d'actualité. Si le RER constitue un enjeu important pour la mobilité des navetteurs, outre l'effet qu'il pourrait avoir sur la congestion automobile, il ne faut pas négliger l'intérêt du rail pour les Bruxellois eux-mêmes. Si aujourd'hui le transport public se résume plus au métro-tram-bus, le train constitue également un mode intéressant de déplacement à Bruxelles.

Comme l'a dernièrement rappelé dans la presse l'éminent président du Groupement des usagers de transport public à Bruxelles (Gutib), M. Jacques Ponjée, le marketing sur l'offre de train intrabruxelloise est très faible. Il y a un gros travail à faire sur ce point. Le lifting du réseau RER en offre S ne sera pas suffisant. Par ailleurs, pour inciter les usagers à la multimodalité, nous devons avancer sur le dossier de l'intégration tarifaire.

Monsieur le ministre, je voudrais vous demander, en plus d'un compte rendu de la réunion des ministres de la mobilité, ce qui est prévu en termes de marketing pour encourager les usagers à utiliser le rail. Et deuxièmement, où en est le dossier de l'intégration tarifaire, qui devrait être traité par un groupe de travail avec les autres Régions ?

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

M. Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!).- Les choses ont évolué depuis l'interpellation, comme en témoigne l'actualité. Concernant le comité exécutif des ministres de la Mobilité que vous avez eu vendredi, L'Echo rappelait que le dernier en date s'était tenu il y a douze ans !

Cela démontre la volonté de trouver des solutions faisant intervenir des compétences au niveau fédéral, mais nous rappelle aussi combien le secteur de la mobilité est interconnecté : nous ne trouverons pas de solution à la problématique de la mobilité à Bruxelles en ne tenant compte que de la vision bruxelloise de la mobilité.

Ainsi, les bus et trams bruxellois circulent en Région flamande, ceux du TEC ou de De Lijn à

De voorzitter.- De heer Handichi heeft het woord.

De heer Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!) *(in het Frans).- De vorige bijeenkomst van het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit (ECMM) dateerde van twaalf jaar geleden. Daaruit kunnen we afleiden hoe groot de wil is om in overleg met de federale regering tot een oplossing te komen.*

Wie het mobiliteitsprobleem in Brussel wil oplossen, moet voorbij de grenzen van het gewest kijken. Brusselse bussen en trams rijden ook in Vlaanderen en Wallonië en de voertuigen van de TEC en De Lijn komen tot in Brussel. Ook treinen doorkruisen meerdere gewesten. De saga rond het GEN toont aan hoe absurd het federalisme eigenlijk is.

Bruxelles et les trains voyagent d'une Région à l'autre. Avoir une vision de la mobilité intrabruxelloise en démontre les limites : il nous faut opter pour une vision nationale de la mobilité. Le RER démontre l'absurdité du fédéralisme.

Dans L'Echo toujours, la ministre Galant demande à ce qu'on lui laisse un peu de temps pour finaliser des pistes de solution. Que pensez-vous de la situation ? Connaissez-vous les directions empruntées par la ministre ? Est-il question de partenariats public-privé (PPP) ?

La Région wallonne avance la somme de 200 millions d'euros de préfinancement. Bruxelles en fera-t-elle de même ?

Minister Galant vraagt in de krant L'Echo tijd om haar oplossingen verder uit te werken. Hoe staat u daar tegenover? Weet u welke richting de minister uit wil? Is er sprake van een publiek-private samenwerking (PPS)?

Het Waals Gewest prefinanciert 200 miljoen euro. Doet het Brussels Gewest dat ook?

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

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

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).- Le RER est une partie de la solution aux problèmes de mobilité à Bruxelles. Bien qu'on en ait abondamment parlé ces derniers temps, il n'y a pas eu beaucoup de progrès et il n'y a toujours pas de trains. Il y a aussi une commission fédérale qui doit examiner pourquoi nous devons attendre si longtemps alors qu'il y a un consensus en la matière.*

Pourtant, à plusieurs reprises, vous avez annoncé que vous étiez confiant et que le RER serait opérationnel en 2017.

De heer Bruno De Lille (Groen).- Het GEN is een deel van de oplossing voor het mobiliteitsprobleem in Brussel. Hoewel er laatste tijd bijzonder veel over wordt gepraat, is er nog niet veel vooruitgang geboekt: er is een nieuw logo, er werden bijkomende beloftes gedaan, de kas blijkt leger dan iedereen dacht, maar de treinen zijn er niet. Er komt dan ook een federale commissie die moet nagaan hoe het komt dat we zo lang moeten wachten op iets waarover een consensus bestaat.

Toch hebt u reeds meermaals meegedeeld dat u er alle vertrouwen in hebt dat het GEN tegen 2017 volledig operationeel zal zijn.

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).- Vous devriez peut-être vous exprimer plus prudemment.*

De heer Pascal Smet, minister.- U drukt zich misschien beter iets voorzichtiger uit.

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).- Vous pourrez nuancer après. La ministre Galant a annoncé que le RER viendrait sur les lignes existantes en 2017. C'est scandaleux : les lignes existent déjà et peuvent donc déjà être utilisées, mais rien ne se fait. Les trains Desiro roulent partout, sauf là où ils devraient.*

Depuis la dernière concertation avec Mme Galant, avez-vous eu la confirmation que le RER serait opérationnel en 2017 ? Le gouvernement fédéral l'a confirmé, tout en épargnant sur la SNCB. Si la SNCB n'est pas en état de faire circuler le RER maintenant, nous nous demandons si ce sera possible lorsqu'elle aura encore moins de moyens

De heer Bruno De Lille (Groen).- U mag het straks nuanceren. Minister Galant heeft aangekondigd dat het GEN er in 2017 komt op de lijnen die er al liggen. Dat is nu net zo schandelijk: de lijnen liggen er al en kunnen dus al worden gebruikt, maar dat gebeurt niet. De Desirotreinen rijden overal, behalve daar waar ze moeten rijden.

Hebt u sinds het laatste overleg met mevrouw Galant nogmaals de bevestiging gekregen dat het GEN in 2017 operationeel wordt? De federale regering bevestigde dat eerder wel, maar tegelijkertijd bespaarde ze op de NMBS. Als de NMBS vandaag niet in staat is om het GEN naar behoren te laten rijden, vragen we ons af of dat dat

à sa disposition.

Mme Galant a-t-elle trouvé des moyens supplémentaires ? A-t-elle donné plus d'informations au ministre bruxellois maintenant qu'il y a eu deux concertations ? Elle a toujours dit au parlement fédéral que Bruxelles avait la priorité. Est-ce confirmé ?

Cela signifie-t-il aussi qu'il y aura quatre trains par heure en heures de pointe et qu'ils rouleront régulièrement ? Le gouvernement fédéral payera-t-il l'entièreté ou les Régions devront-elles participer ?

Pour l'achèvement des lignes vers la Wallonie, il n'y a plus que 105 millions d'euros dans les caisses sur les 900 millions nécessaires. En parle-t-on ? Où cet argent doit-il aller ? Quel est le calendrier pour les lignes wallonnes ?

De quoi a-t-il été question, en dehors du RER, lors de la concertation de vendredi passé avec les autres ministres en charge de la mobilité ? Les autres Régions se sont-elles engagées pour collaborer à la réalisation du RER ? Sommes-nous dorénavant structurellement concernés par chaque décision à ce propos ? Le voyageur n'est pas intéressé par qui organise le train, il veut juste qu'il circule et cela fait trop longtemps qu'il attend.

wel lukt als ze nog minder middelen tot haar beschikking heeft.

Heeft mevrouw Galant misschien extra middelen gevonden? Heeft ze daarover meer informatie gegeven aan de Brusselse minister nu er twee overlegmomenten zijn geweest? Ze heeft in het federaal parlement immers gezegd dat Brussel voorrang krijgt. Is dat bevestigd?

Betekent dat dan ook dat er vier treinen per uur komen in de spitsuren en dat ze regelmatig zullen rijden? Zal de federale overheid dat volledig zelf betalen of moeten de gewesten er deels voor opdraaien?

Voor de afwerking van de lijnen naar Wallonië zit er nog 105 miljoen euro in het fonds, terwijl er 900 miljoen euro nodig is. Is daarover gepraat? Waar moet dat geld vandaag komen? Hoe ziet het tijdsschema eruit voor de Waalse lijnen?

Wat is er, behalve het GEN, besproken met de andere mobiliteitsministers op het overleg van afgelopen vrijdag, het zogenaamde intermodaliteitenplatform? Hebben de andere gewesten zich er toe verbonden om mee te werken om het GEN te laten uitvoeren? Worden we voortaan structureel betrokken bij elke beslissing die daar op weegt? Uiteindelijk is de reiziger niet geïnteresseerd in wie de trein organiseert. Hij wil gewoon dat die rijdt en wacht daar al veel te lang op.

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

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais).- Dans ce pays, il faut une concertation structurée entre les différentes entités fédérées pour faire fonctionner de nombreuses choses. Le RER en est un bel exemple.*

Tant les intérêts en jeu que son coût sont considérables, mais il aurait dû circuler depuis longtemps.

Que pouvez-vous faire pour que la concertation soit plus efficace ? Que pouvez et que voulez-vous mettre sur la table pour que le dossier du RER progresse ? Dans la mesure où Bruxelles est directement impliquée, nous devons faire entendre notre voix. Les voyageurs dans et aux alentours de Bruxelles attendent en effet depuis longtemps.

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- In dit land is gestructureerd overleg tussen de verschillende deelstaten noodzakelijk om heel wat zaken te doen functioneren. Het gewestelijk expresnet (GEN) is daar een prachtig voorbeeld van.

Er wordt al lang gepraat over dit complexe dossier, waarbij verschillende deelstaten betrokken zijn. De belangen en de kosten zijn aanzienlijk, maar de trein had al lang moeten rijden. Ik begrijp dat het overleg tussen alle betrokken partijen de voorbije jaren of misschien nog langer ontoereikend was en dat er nu eindelijk actie ondernomen wordt om het overleg te structureren.

Wat kunt u doen om het overleg efficiënter te laten verlopen? Wat kunt en wilt u in het GEN-dossier

op tafel leggen om vooruitgang te boeken? Ik begrijp dat u maar een van de partijen in het dossier bent, maar omdat Brussel een rechtstreeks betrokken partij is, moeten we onze stem duidelijk laten horen. De reizigers in en rond Brussel wachten immers al lang.

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

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).- Je me joins aux orateurs précédents. Tout le monde trouve que les trains doivent circuler au plus vite et que nous attendons depuis trop longtemps.*

J'aurais voulu savoir comment s'est déroulée la réunion de vendredi dernier. Quelles priorités avez-vous mises en avant ?

Comment se passent les contacts avec Mme Galant à propos de l'extension du réseau S et de l'augmentation du nombre de trains d'ici 2017 ? Bruxelles Mobilité s'entretient-il aussi du réseau S avec la SNCB ? Comment ces contacts se passent-ils ? Les trains doivent circuler, mais il faut aussi veiller à de nombreux autres éléments, comme la communication ou l'intégration des tarifs.

A-t-on notamment examiné si les horaires des trains S peuvent être repris dans le cadre de l'application de la STIB ?

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Ik sluit me aan bij de vorige sprekers. Iedereen vindt dat de treinen zo snel mogelijk moeten rijden en dat we er al veel te lang op wachten.

Eigenlijk had ik een mondelinge vraag of interpellatie ingediend over Rail4Brussels. Een deel van die vraag ging al over het S-netwerk. Ik zou ook willen weten hoe de vergadering van vorige vrijdag verlopen is. Wat zijn de prioriteiten die u naar voren heeft geschoven?

Hoe verlopen de contacten met minister Galant over de uitrol van het S-netwerk en de verhoging van het aantal treinen tegen 2017? Het is natuurlijk belangrijk dat u contacten hebt met de federale minister, maar bespreekt Brussel Mobiliteit het S-net ook met de NMBS? Hoe verlopen die contacten? Uiteraard moeten de treinen rijden, maar er komt veel meer bij kijken, zoals de communicatie, de integratie van de tarieven enzovoort.

Er zijn bijvoorbeeld apps van de MIVB die ik dagelijks gebruik. Wordt ook bekeken of de dienstregeling van de S-treinen daarin opgenomen kan worden?

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).- Ils le sont déjà.*

De heer Pascal Smet, minister.- Die zit er al in.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).- Cela ne m'avait pas frappée, peut-être parce que je sélectionne les lignes dont j'ai besoin.*

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Dat is me nog niet opgevallen, vermoedelijk omdat ik onmiddellijk de lijnen selecteer die ik nodig heb.

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).- Vous devez utiliser le Citymapper.*

De heer Pascal Smet, minister.- U moet Citymapper gebruiken.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).- J'utilise l'application de la STIB, mais je dois peut-être passer à une autre. Quoi*

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Ik gebruik de app van de MIVB, maar misschien moet ik overschakelen op een andere. Het is in

qu'il en soit, il est bon qu'il y ait un système performant, permettant de passer du train au bus.

M. le président.- J'interviens en mon nom propre. Je pense comme vous que ce débat est essentiel. On en a beaucoup parlé, mais pas beaucoup encore au sein de cette commission.

Il me semble positif de constater que, dans les interventions, on chargeait un peu moins le hashtag de la majorité en rejetant la responsabilité sur le niveau fédéral. Comme le disait M. Delva, cela fait très longtemps qu'on attend que cela avance.

Nous voulons tous que cela avance. En allant plus loin, nous voyons que l'accord de gouvernement prévoit la mise en exploitation accélérée du RER pour cette législature.

À l'écoute des propos, on a l'impression que la ministre Jacqueline Galant est ministre de la Mobilité depuis 25 ans. En attendant, force est de constater qu'on parle du RER depuis 25 ans et qu'elle est en charge du dossier depuis moins de 2 ans. Il y a donc intérêt de repositionner le débat en tant que tel de la guerre entre la Région et le niveau fédéral.

Je ne vais pas dresser tout l'historique du dossier en partant de la conférence interministérielle des communications et de l'infrastructure de 1999, en passant par la convention RER de 2003, l'étude de 2006 découlant de cette même convention, etc.

Pour rappel, le fonds RER est un fonds indépendant et n'est, en aucun cas, lié aux économies imposées à Infrabel ou à la SNCB. L'état financier du fonds RER était bien connu des ministres précédents en charge de ce dossier depuis au moins 5 ans, les ministres Mabille et Magnette.

Dès décembre 2015, la ministre Galant a lancé l'offre suburbaine, qui correspond à 60% des trains S qui sont définis dans la convention de 2003, en plus de nouvelles gares dont Germoir et Tour & Taxis.

À l'horizon 2017, nous aurons de nouvelles gares et de nouveaux arrêts verront le jour. Cela constituera à peu près 90% de l'offre. Le 4 février dernier, la ministre de la Mobilité a indiqué que les lignes inachevées qui devaient être mises à quatre voies

ieder geval goed dat er een performant systeem is, waarmee je vlot van trein op bus kunt overstappen.

De voorzitter *(in het Frans).- Ik ben blij vast te stellen dat men niet langer alle verantwoordelijkheid bij de federale overheid legt. We willen allemaal dat de zaken vooruitgaan. Meer nog, wij weten dat het regeerakkoord voorziet in de versnelde start van het GEN voor deze legislatuur.*

Als ik naar de reacties luister, lijkt het wel of federaal minister Galant al 25 jaar minister van Mobiliteit is - maar ze is dat nog maar twee jaar. Laten we ophouden dit debat te voeren alsof er een oorlog aan de gang is tussen de federale overheid en het gewest.

Het GEN-fonds is onafhankelijk en staat los van de besparingen die aan Infrabel of aan de NMBS worden opgelegd.

In december 2015 heeft minister Galant het voorstedelijk aanbod voorgesteld, dat overeenstemt met 60% van de S-treinen, naast de nieuwe stations Mouterij en Tour & Taxis.

Tegen 2017 komen er nog nieuwe stations en haltes bij, goed voor reeds 90% van het vooropgestelde aanbod. Op 4 februari jongstleden heeft minister Galant aangekondigd dat de onafgewerkte lijnen zullen worden afgewerkt en dat ze aan de regering een volledig technisch en financieel dossier zal voorleggen.

(Opmerkingen van de heer Ghyssels)

De waarheid heeft haar rechten. Er is een realistische planning opgesteld en de bedoeling is dat de werkzaamheden aan lijnen 161 en 124 en de bijbehorende financieringen hier deel van uitmaken.

De werkzaamheden aan lijn 124 zijn gestaakt wegens problemen met vergunningen en een beroep ingediend door bewoners en gemeenten. Er is geen enkel verband met het GEN-fonds.

Voor lijn 161 onderzoeken technische werkgroepen de afgewerkte werven, alsook de toekomstige om een voorstedelijk aanbod te kunnen voorstellen.

Het is bemoedigend dat de ministers van mobiliteit

seront effectivement mises à quatre voies et elle déposera sur la table du gouvernement un dossier complet à la fois technique et financier.

(Remarques de M. Ghyssels)

Je ne veux pas de polémique, mais il est honnête de resituer un peu le contexte de ce dossier.

Un calendrier réaliste est donc sur la table et l'idée est qu'il comprenne tous les travaux concernant les lignes 161, 124 et les besoins de financements qui y sont liés.

S'agissant de la ligne 124 et de la ligne 161 Watermael-Ottignies, une série d'éléments utiles sont à préciser.

Les travaux sur la ligne 124 sont à l'arrêt pour des problèmes de permis et de recours introduits par des riverains et des communes. Cela n'a aucun rapport avec le fonds RER. Sur ce point, reconnaissons à la ministre un certain volontarisme, puisqu'elle souhaite commencer les travaux d'aménagement le plus rapidement possible pour l'attractivité de l'offre.

Pour la ligne 161, les groupes de travail techniques examinent les chantiers terminés et ceux qui doivent encore être réalisés pour proposer une offre suburbaine.

Il est encourageant que les ministres de la mobilité se rencontrent et débattent, au-delà des dogmes. Un agenda des réunions a-t-il été fixé ?

elkaar ontmoeten en debatteren. Is er een agenda vastgelegd voor deze vergaderingen?

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

De voorzitter.- De heer Ghyssels heeft het woord.

M. Marc-Jean Ghyssels (PS).- Je n'avais pas saisi le caractère polémique de ce débat, que du contraire.

De heer Marc-Jean Ghyssels (PS) *(in het Frans)*.- *Ik was mij niet bewust van het polemische karakter van dit debat.*

M. le président.- Comme je l'ai dit au départ, je me réjouis que l'on ne reporte plus la faute sur le niveau fédéral.

De voorzitter.- Ik blijf erbij dat het een goede zaak is dat de schuld niet langer naar de federale regering wordt doorgeschoven.

M. Marc-Jean Ghyssels (PS).- M. Doyen était confus par rapport aux chiffres annoncés. C'est la ministre actuelle qui a évoqué les chiffres de 60 à 75 millions d'euros. Nous en sommes aujourd'hui à environ 800 millions d'euros.

De heer Marc-Jean Ghyssels (PS) *(in het Frans)*.- *De heer Doyen was niet duidelijk over de cijfers. De huidige federale minister had het over 60 tot 75 miljoen euro, terwijl het al om 800 miljoen euro gaat.*

Une inquiétude persiste, car l'actuelle ministre fait de nombreuses annonces concernant le survol de Bruxelles, ainsi que des calculs qui sont malheureusement toujours erronés.

Il en va de même pour d'autres dossiers, je sais que vous aimez manifestement pointer du doigt les erreurs commises dans le passé...

M. le président.- J'aime que les choses soient claires.

M. Marc-Jean Ghyssels (PS).- À un moment donné, il faut avoir l'honnêteté de reconnaître qu'il en va d'une responsabilité collective. Aujourd'hui, nous essayons simplement d'y voir clair dans ce dossier.

Des initiatives ont été prises, notamment par le ministre Smet, qui a invité en premier lieu ses collègues. Il a ainsi insufflé un mouvement et une bonne idée à Mme Galant qui a su saisir cette opportunité. C'est positif.

Nous souhaitons que cette dernière s'approprie le dossier et rattrape le retard - tâche difficile - de ses prédécesseurs. Il nous faut arriver à une solution pour la Région bruxelloise.

Objectivement, quelle que soit la presse que nous lisons ou le parti politique auquel nous appartenons, force est de constater que Bruxelles, à qui l'on impose de nombreuses choses, n'est jamais traitée comme la capitale qu'elle est.

Cette Région manque manifestement de moyens. Pourtant, elle contribue à hauteur de 20% au produit intérieur brut (PIB) et la moitié ne lui en est même pas restituée. Je ne fais qu'un constat et je déplore qu'au niveau fédéral, des partis de la majorité ne prennent pas plus en compte l'intérêt de notre Région, dont l'image est plus vendeuse que celle de la Belgique au niveau international.

M. le président.- Vous n'évoquez rien de neuf, mais je vous rejoins sur le fait que la situation n'est pas facile pour l'actuelle ministre, qui doit rattraper le retard accumulé par ses prédécesseurs.

M. Marc-Jean Ghyssels (PS).- Plus la situation est critique, plus le ministre en charge doit être compétent.

Het is verontrustend dat minister Galant voortdurend aankondigingen doet over de vliegroutes boven Brussel en berekeningen maakt die steevast fout zijn.

Dat geldt ook voor andere dossiers. Ik weet dat u graag op fouten uit het verleden wijst...

De voorzitter.- De zaken moeten duidelijk zijn.

De heer Marc-Jean Ghyssels (PS) *(in het Frans).- Je moet ook durven erkennen dat er een collectieve verantwoordelijkheid is. Vandaag proberen we vooral inzicht te krijgen in dit dossier.*

Door zijn collega-ministers over deze zaak aan te spreken, heeft de heer Smet een en ander in beweging gebracht. Dat is een goede zaak. Hopelijk neemt mevrouw Galant nu het dossier in handen en probeert ze de opgelopen achterstand in te halen, wat niet eenvoudig zal zijn. Het Brussels Gewest heeft oplossingen nodig.

Brussel wordt nergens als een hoofdstedelijk gewest behandeld.

Het ontbreekt het gewest duidelijk aan middelen, terwijl het toch 20% bijdraagt aan het bruto binnenlands product (bbp). Daar krijgt het amper de helft van terug. De federale regeringspartijen houden geen rekening meer met het Brussels gewest, dat internationaal nochtans bekender is dan België.

De voorzitter.- U haalt niets nieuws aan. Het is inderdaad niet gemakkelijk voor minister Galant om de opgelopen achterstand weg te werken.

De heer Marc-Jean Ghyssels (PS) *(in het Frans).- Hoe ernstiger de situatie is, hoe competenter de bevoegde minister moet zijn.*

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

M. Emmanuel De Bock (DéFI).- Je voudrais tout d'abord interpeller le ministre quant aux montants que nous avons entendus dans les médias. La ministre Galant avance in fine un chiffre de 800 millions d'euros. J'aurais voulu savoir quels sont les moyens pour 2015 et 2016 qui sont prévus au budget d'Infrabel pour continuer les investissements dans le RER.

En effet, ces dernières années, nous avons vu les montants qu'Infrabel a consacrés au RER entre 2010 et 2014 passer de 300 millions d'euros par an à 100 millions d'euros par an. Ces montants ont été divisés par trois en moins de deux ans par le gouvernement fédéral, tous partis confondus.

J'ose espérer que ce n'est pas uniquement une question de permis. J'ai cru entendre un certain nombre de bourgmestres, du côté de Braine-l'Alleud, par exemple, demander que l'on continue et qu'on accélère ces travaux. Les chantiers étaient laissés en rade alors qu'il n'y a pas de problème de permis de ce côté-là. Il semble que c'était surtout du côté wallon que se posaient ces problèmes de continuité des investissements.

Les investissements ont été diminués de 200 millions d'euros par an en 2015 et en 2016. Si les moyens qui ont été utilisés entre 2010 et 2014 étaient encore d'actualité, dans deux ans le RER pourrait être terminé. Il s'agit d'avoir une volonté politique et d'octroyer les mêmes montants que les années précédentes.

J'imagine que vous avez abordé le sujet du plan de financement et des entités qui le financeraient quand vous avez rencontré vos homologues. M. Magnette a dit qu'il était prêt à mettre la main au portefeuille. Est-ce que ce serait un prêt de la Région wallonne ? Ou via un fonds régional de financement ? A-t-il été demandé la même chose à la Région bruxelloise ?

Ce RER est important. Mais je ne jette pas la pierre à ceux et celles qui ont introduit des recours à propos du RER. Beaucoup de gens ont été expropriés et avaient le droit de se défendre si le projet était mal pensé à certains endroits. Je ne blâme pas le bourgmestre de la commune de Linkebeek, qui a lui aussi introduit des recours, ni celui de Watermael-Boitsfort. Leurs raisons étaient

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

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) *(in het Frans).- Minister Galant schoof uiteindelijk een cijfer van 800 miljoen euro naar voren. Welke middelen worden voor 2015 en 2016 ingeschreven in de begroting van Infrabel voor de investeringen in het GEN?*

Tussen 2010 en 2014 zijn de bedragen die Infrabel in het GEN investeerde, gedaald van 300 tot 100 miljoen euro per jaar. Als die daling niet had plaatsgevonden, had het GEN over twee jaar klaar kunnen zijn. Dat is een kwestie van politieke wil, niet van vergunningen.

Toen u uw collega's ontmoette, hebt u het vast over het financieringsplan gehad en over wie het moet financieren. De heer Magnette verklaarde bereid te zijn diep in de buidel te tasten. Betreft het dan een lening van het Waals Gewest of een gewestelijk financieringsfonds? Kreeg het Brussels Gewest dezelfde vraag?

Het GEN is belangrijk, maar ik begrijp dat er beroep tegen werd aangetekend door mensen die werden onteigend of door burgemeesters met objectieve redenen, die misschien niet altijd duidelijk zijn voor wie niet in hun schoenen staat.

Toch wachten heel wat mensen op een efficiënt GEN, dat zowel aansluit bij een intra- als een intergewestelijke dynamiek.

objectives et elles échappent peut-être à certains qui ne vivent pas la même réalité.

Derrière cela, beaucoup de gens sont en attente d'un RER efficace et voudraient bien ne pas voir passer les trains devant leurs yeux matin et soir sans pouvoir monter dedans. Ce RER doit être un outil qui profite aussi aux Bruxellois, dans une dynamique de mobilité intrarégionale autant qu'interrégionale.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Comme je l'ai dit au journal Le Soir, le dossier du RER relève d'une responsabilité collective. Chacun doit avoir l'honnêteté de le reconnaître. Il s'agit d'un dossier essentiellement fédéral, le chemin de fer étant une compétence exclusivement fédérale, comme le financement du RER.

Il serait utile d'inviter Mme Galant, M. Lallemand ou M. Cornu pour qu'ils nous dressent l'état des lieux du dossier RER. Lors de la deuxième réunion, qui s'est tenue vendredi dernier, les deux administrateurs délégués nous ont exposé la situation de l'infrastructure, dont une possible augmentation de l'offre grâce à l'ouverture du tunnel Josaphat-Schuman.

Je ne souhaite pas répondre à la question du budget qui reste à dégager, car il semble que ce volet ne soit pas encore prêt à l'échelon fédéral. Par contre, le ministre wallon nous a réitéré son offre de préfinancer la mise à quatre voies des lignes 124 et 161. Tout le monde est d'accord sur l'utilité de ce projet. C'est d'ailleurs la Région bruxelloise qui a soulevé la question au comité de concertation.

Il ressort de la réunion qu'on pourrait procéder par phases, en utilisant une ou deux voies, tant que l'objectif à terme reste de quatre voies.

La question des coûts et des montants manquant au fonds relève du niveau fédéral. Je n'ai d'ailleurs pas encore reçu sa présentation détaillée. Je préfère donc ne pas avancer de chiffres, mais le financement n'est pas encore en ordre - ni pour mettre les lignes à quatre voies, ni pour augmenter l'offre en 2017. Des pourparlers au niveau fédéral sont encore nécessaires.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Alle betrokken partijen moeten hun verantwoordelijkheid voor de problemen met het GEN durven erkennen. De spoorwegen vallen onder de bevoegdheid van de federale regering, net als de financiering van het GEN.*

We kunnen mevrouw Galant, de heer Lallemand of de heer Cornu vragen om ons de stand van zaken in het GEN-dossier te komen uitleggen. Tijdens de vergadering vorige vrijdag legden de twee afgevaardigd bestuurders ons uit hoe het staat met de infrastructuur. Het vervoersaanbod kan mogelijk toenemen dankzij de ingebruikname van de Schuman-Josaphattunnel.

De federale regering heeft nog geen beslissing genomen over het budget. De Waalse minister herhaalde zijn aanbod om de uitbreiding van lijnen 124 en 161 naar vier sporen te prefinancieren. Iedereen is het eens over het nut van dat project, dat het Brussels Gewest in het overlegcomité aanbracht.

Het is mogelijk op die lijnen één of twee sporen te gebruiken, terwijl het uiteindelijke doel toch vier sporen blijft.

Ik kreeg van de federale regering geen gedetailleerd overzicht van de kosten en de ontbrekende bedragen. De financiering is nog niet rond en er is verder overleg nodig.

Uiteraard speelt er een collectieve verantwoordelijkheid in dit dossier. Niettemin streefden de Brusselse regering en het Brussels Parlement met het oog op de Brusselse belangen altijd naar een constructieve dialoog.

La responsabilité est certes collective mais, dans ce dossier, le gouvernement comme le parlement ont voulu s'engager, dans l'intérêt des Bruxellois, dans un dialogue constructif. Une résolution commune majorité-opposition a été d'ailleurs adoptée.

Qu'a-t-il été décidé, vendredi passé, lors de la réunion spécifiquement dédiée au RER ? Tout d'abord, de simplifier le cadre des réunions. Il existe une conférence interministérielle (CIM) des ministres de la Mobilité, un comité exécutif des ministres de la Mobilité dans le cadre du RER, une plate-forme intermodale, une dizaine de groupes de travail.

Il y a tellement de réunions qu'on n'arrive plus à les tenir. Une proposition est donc venue de moi et des ministres flamands, immédiatement suivis des ministres wallons et de Mme Galant : nous allons simplifier tout cela en conservant une réunion au niveau ministériel, une réunion au niveau intercabinets et une réunion technique où toutes les questions seront abordées, au lieu d'une vingtaine de groupes de travail. Ensuite, nous allons nous revoir tous les trois mois pour nous tenir mutuellement au courant de l'état l'avancement du dossier.

La position du gouvernement bruxellois est claire. Elle est reprise dans l'accord gouvernemental. Nous sommes en train de préparer une position détaillée qui pourrait servir de mémorandum.

En résumé, notre position est :

- d'obtenir le maximum de stations à Bruxelles, pour les Bruxellois et les navetteurs ;

- quatre trains durant les heures de pointe ;

- 80% de l'infrastructure étant déjà fonctionnelle, il ne faut donc que des trains.

La réalité des choses, que nous avons mentionnée à la réunion, est que la question doit être réglée au niveau fédéral. Chaque fois qu'un train s'arrête, cela coûte de l'argent à la SNCB, qui doit payer une certaine somme à Infrabel. Plus on ajoute d'arrêts, plus cela revient cher à la SNCB. Il faut donc prendre en compte toute l'organisation de la SNCB. Beaucoup de trains s'arrêtent déjà à Bruxelles aujourd'hui et, par conséquent, cela coûte cher à la SNCB.

Tijdens de vergadering over het GEN deden de Vlaamse ministers en ikzelf een voorstel waar de Waalse ministers en minister Galant het onmiddellijk mee eens waren, namelijk om minder vergaderingen te beleggen. We willen overleg tussen de ministers en tussen de kabinetten, naast een technische vergadering waar alle kwesties aan bod komen, maar de twintig werkgroepen moeten verdwijnen. We vergaderen om de drie maanden, zodat we op de hoogte blijven van de vorderingen in het dossier.

Het standpunt van de Brusselse regering is opgenomen in het regeerakkoord. Ze wil zo veel mogelijk stations in Brussel. Daarnaast moeten er tijdens de spits vier treinen per uur passeren. De infrastructuur is voor 80% klaar, het enige wat ontbreekt, zijn de treinen.

De federale regering moet de knoop doorhakken. De NMBS moet Infrabel betalen voor elke stopplaats die haar treinen aandoen. Vandaag stoppen er al veel treinen in Brussel. Het is voor de NMBS dan ook een dure zaak om het gewest te bedienen.

Daarnaast blokkeert de Noord-Zuidverbinding de toekomstige ontwikkeling van het GEN en ontbreekt er infrastructuur ter hoogte van Laken en Bockstael.

We kwamen in het overlegcomité tot een overeenkomst voor een lichte toename van het aanbod.

Minister Galant zal aan de federale regering voorstellen om een vertegenwoordiging van de gewesten in de raad van bestuur van de NMBS en Infrabel toe te laten. Ze hebben daar sinds de recentste staatshervorming recht op, maar er werd nooit werk van gemaakt. Dat moet binnenkort veranderen. De gewesten willen dan ook bij de beslissingen betrokken worden.

Ik heb mevrouw Galant duidelijk gemaakt dat de NMBS de gewesten vanaf het begin bij het vervoersplan voor 2017 moet betrekken. De NMBS overlegt met de MIVB, maar die spreekt uiteraard niet in naam van het gewest.

De Brusselse regering wil van meet af aan bij de besprekingen van het plan betrokken zijn en niet, zoals vroeger, op het laatste moment worden

À débattre également, la jonction Nord-Midi, qui bloque le futur développement d'un RER. Il y a également des infrastructures qui manquent à Laeken, pour dépasser Bockstael, et qui ne sont pas prévues actuellement. L'infrastructure est cependant bien présente à Bruxelles.

Il y a une petite augmentation de l'offre qui va se produire. Nous l'avons convenu en comité de concertation et cela a été rappelé lors de la réunion rassemblant les ministres de la mobilité.

La ministre fédérale de la Mobilité va également proposer au gouvernement fédéral d'accepter la présence des Régions dans les conseils d'administration de la SNCB et d'Infrabel. Depuis la dernière réforme de l'État, les Régions ont le droit d'entrer dans les conseils d'administration de ces deux organisations, mais cela n'a jamais été mis en œuvre. À très brève échéance, les Régions y seront représentées. Ces dernières étaient demandeuses dès lors qu'elles seront associées aux décisions.

Lors des discussions avec Mme Galant et mes homologues, j'ai été très clair quant au fait que, pour le plan transport 2017, la SNCB doit impliquer dès le début le niveau politique des Régions. La SNCB se concerte avec la STIB, De Lijn, les TEC, mais la STIB ne parle pas au nom de la Région, pas plus que De Lijn d'ailleurs.

Pour la rédaction du plan de transport 2017, il faut qu'il y ait un dialogue politique dès le début et non, comme par le passé, nous informer à la dernière minute, nous inviter à des réunions d'information où nous ne pouvons plus faire que des commentaires. Je pense que le message est bien passé. Les deux autres Régions m'ont par ailleurs suivi sur ce point.

Le plan de transport est la priorité : 80% des infrastructures sont terminées, maintenant il faut mettre des trains dessus. La SNCB est occupée à faire des analyses de données et, sur cette base, elle proposera un projet.

(poursuivant en néerlandais)

Contrairement à ce que prétend M. De Lille, je ne suis pas totalement confiant, mais j'ai toujours dit que je préférais un dialogue constructif à des disputes sans fin et improductives.

uitgenodigd voor informatievergaderingen waar ze niets meer kan inbrengen. Ik denk dat minister Galant de boodschap begrepen heeft.

Het vervoersplan krijgt voorrang: 80% van de infrastructuur is klaar, nu moeten er treinen over rijden. De NMBS zal op basis van een gegevensanalyse een voorstel doen.

(verder in het Nederlands)

Ben ik er, zoals de heer De Lille beweert, helemaal gerust in dat alles in orde komt? Natuurlijk niet, maar ik heb altijd gezegd dat ik een constructieve dialoog verkies boven eindeloos geruzie omdat dat toch niets oplevert.

(verder in het Frans)

De studie over de tariefintegratie is bijna klaar. Op basis daarvan kan de technische groep haar bevindingen bespreken. Daarna volgt er een interkabinettenvergadering en vervolgens kunnen de ministers overleggen.

Samen met minister Galant ben ik erin geslaagd om een concept voor een voorstadsnet uit te werken, iets wat tot nu toe altijd onmogelijk was.

De NMBS stelt nu kaarten voor zowel het voorstadsnet als het GEN voor. Op ons aandringen zal ze het S-logo in elk Brussels station aanbrengen. Daarnaast wil ze echter ook overal haar B-logo zien, wat naar onze mening geen zin heeft in de Brusselse stations waar de "S" al aanwezig is.

We werken samen aan een marketingplan, wat duidelijk een stap in de goede richting is.

Met het voorstadsnet boeken we nu een kleine vooruitgang, maar op langere termijn zal het van groot belang worden.

Vooral de federale regering heeft nog veel werk voor de boeg. De Brusselse regering verdedigt haar standpunt, maar heeft geen beslissingsmacht. De plannen voor Wallonië zullen concreet worden uitgevoerd.

Brussel kan niets aan de infrastructuurproblemen doen, aangezien het om vergunningen gaat die Vlaanderen en Wallonië moeten afleveren.

(poursuivant en français)

L'importante question de l'intégration tarifaire a été mise sur la table et l'étude portant sur le sujet est presque prête. Sur cette base, on commencera par une intervention du groupe technique, suivie d'une réunion intercabinets. Les ministres pourront ensuite en parler.

Cela étant, j'aimerais vous faire part d'avancées en la matière, qui n'auraient pas été possibles par le passé. J'ai déjà eu plusieurs réunions avec Mme Galant et son cabinet et nous en sommes venus à développer le concept du "SM" (Stadtschnellbahn-Métro, soit voie rapide urbaine-métro).

La SNCB propose maintenant des cartes pour les deux réseaux (M et S). À la suite de nos demandes insistantes, elle a également l'intention de faire apparaître clairement le "S" dans chaque gare bruxelloise.

Nous avons encore actuellement un débat avec elle, car elle veut également à tout prix faire apparaître le "B" correspondant aux chemins de fer. Selon nous, le faire apparaître en entrant dans les trains a du sens, mais pas dans les stations bruxelloises où le "S" sera affiché.

Les choses avancent en termes de marquages et d'élaboration d'un plan marketing commun. Il s'agit clairement d'un pas allant dans la bonne direction.

Le réseau "S" mériterait d'être mieux expliqué. Il ne s'agit encore que d'une petite avancée, mais qui aura toute son importance à terme.

Il reste beaucoup à faire, surtout à l'échelon fédéral. Nous défendons notre position, mais nous n'avons pas le pouvoir de décider. En Wallonie, j'entends que le projet va se concrétiser.

S'agissant des permis, les problèmes en termes d'infrastructure ne se posent pas sur le territoire bruxellois, mais bien en Flandre, à Linkebeek, et en Wallonie.

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

M. Hervé Doyen (cdH).- La suggestion du ministre de procéder à l'audition des responsables de la SNCB et d'Infrabel me paraît intéressante, d'autant plus que la culture intrabruxelloise de ces

De voorzitter.- De heer Doyen heeft het woord.

De heer Hervé Doyen (cdH) *(in het Frans).- De suggestie van de minister om een hoorzitting te organiseren met de verantwoordelijken bij de NMBS en Infrabel lijkt me interessant. Zelfs met*

derniers n'est guère développée. Ils n'ont jamais partagé l'idée que la SNCB, avec ses 162 kilomètres de voies sur les dix-neuf communes, puisse aussi servir à transporter les Bruxellois d'un endroit à l'autre.

On ne cesse d'évoquer une fréquence de quatre trains par heure. Selon moi, un tel objectif manque d'ambition, puisque certaines lignes "S" offrent déjà sept trains par heure, comme la ligne S10 entre 17h et 18h. Et entre 16h et 18h, les trains qui partent de la gare de Bruxelles-Central vers la Flandre sont déjà bondés. Il n'est pas rare que leurs places assises soient toutes occupées, alors qu'ils doivent encore embarquer des passagers à la gare de Bruxelles-Nord.

En outre, la SNCB pourrait considérer un jour que l'utilisation de ses voies et de son matériel en Région bruxelloise doit être valorisée. Nous devrons peut-être envisager une formule de type train-tram telle qu'elle existe dans des villes allemandes, où des trams emprunteraient le réseau de la SNCB tout en étant gérés et financés par la STIB, donc par la Région bruxelloise.

Le ministre dit - et c'est vraiment intéressant en termes d'approche économique du dossier - que faire arrêter un train coûte de l'argent à la SNCB. En même temps, c'est un service public !

Rappeler que le service public coûte de l'argent est un peu une lapalissade, mais on ne calcule jamais le coût de millions de voitures à l'arrêt dans les embouteillages sur une année. Certains groupes de pression économiques comme Brussels Enterprises Commerce and Industry (BECI), Agoria ou le Vlaams Netwerk van Ondernemingen (VOKA) chiffrent cela en centaines de millions d'euros, ce qui est bien plus cher que ce que coûte à la SNCB l'arrêt d'un train à Bockstael.

Enfin, j'observe que les tous les gros travaux d'infrastructure, qui ont servi plus à certains qu'à d'autres, comme le Diabolo ou le tunnel Josaphat, ont eux été terminés dans les temps.

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Est-ce que le coût de tous ces retards a déjà été calculé ? Ce que cela a coûté en soins de santé, en congestion à

162 kilometer sporen doorheen de negentien gemeenten, heeft men bij de NMBS nooit begrepen dat de trein ook Brusselaars vervoert.

Men heeft het steeds over vier treinen per uur, terwijl er op sommige S-lijnen zeven treinen per uur rijden, bijvoorbeeld de lijn S10 tussen 17 uur en 18 uur. Tussen 16 uur en 18 uur zitten de treinen die vertrekken uit Brussel-Centraal richting Vlaanderen al overvol, terwijl er in Brussel-Noord nog passagiers moeten opstappen.

Misschien moeten we een formule trein-tram bedenken zoals in Duitsland, waarbij trams het netwerk van de NMBS zouden gebruiken maar toch beheerd en gefinancierd blijven door de MIVB, dus het Brussels Gewest.

De minister zegt dat extra haltes de NMBS veel geld kosten. Laten we toch niet vergeten dat het hier om een openbare dienst gaat. Uiteraard kost die geld. Men berekent echter nooit hoe veel die miljoenen stilstaande auto's ons jaarlijks kosten. Sommige economische drukkingsgroepen zoals Brussels Enterprises Commerce and Industry (BECI), Agoria of het Vlaams Netwerk van Ondernemingen (VOKA) hebben het over honderden miljoenen euro's, wat veel meer is dan wat een stilstaande trein in het station Bockstael aan de NMBS kost.

Voorts stel ik vast dat alle grote infrastructuurwerken, zoals de Diaboloverbinding of de Josaphattunnel, op tijd klaar waren.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).- Werd de kostprijs van al die vertragingen al berekend?*

l'économie bruxelloise, ce que ça coûte à la STIB d'absorber des navetteurs qui, si le RER fonctionnait comme il le devait, ne devraient pas se rabattre sur le réseau de transports régional... A-t-on déjà chiffré tout cela ?

Quand on discute avec le niveau fédéral, il faut pouvoir dire que les Bruxellois ont payé ! Quand on dit que cela coûte à la SNCB de faire rouler un train, je dirais pour ma part que chaque année de retard rapporte à la SNCB puisque ce sont des trains qu'elle n'a pas fait rouler et c'est du budget qu'elle a économisé sur le dos de Bruxelles ! On peut formuler la vision de cette manière aussi, plutôt que de parler de dépenses.

Est-ce qu'il n'est pas possible de travailler avec des chiffres afin de pouvoir dire qu'à tel moment, le pouvoir fédéral a économisé autant sur le dos de Bruxelles ? On n'entend jamais parler de cette manière, on vante un réseau "S" qui n'est qu'un emballage des trains existants, voire pire... On a ajouté un "S" au train qui passe par heure ! On peut mettre l'alphabet sur tous les trains, s'il n'y en a pas assez, pas au bon moment ou tout simplement pas, cela ne sert à rien à part de faire semblant qu'on a fait quelque chose. Cela ne résout rien pour les gens, cela ne résout rien pour Bruxelles.

Par contre quand il s'agit d'améliorer l'accessibilité de Zaventem, aucun problème ne survient ! Le réseau "S" n'a à peu près rien apporté à Bruxelles. J'habite à côté d'une gare et j'utilise souvent le train pour me déplacer dans Bruxelles. Il y avait trois trains par heure et il y en a toujours trois, mais pas à la même cadence : pendant plus d'une demi-heure, il n'y a pas de train et puis deux trains se suivent.

En réalité, il y a deux trains par heure pour les gens... Le réseau "S", c'est une dégradation de l'offre. Le train qui reliait le nord-ouest de la Région au sud-est n'existe plus ! Maintenant, tout le monde va à Zaventem ? C'est ça votre conception de l'amélioration du réseau "S" à Bruxelles ?

Comme Hervé Doyen vient de le dire, le Diabolo était un investissement important, que nous payons tous à chaque fois que nous achetons un billet de train, même si c'est pour un trajet Namur-Luxembourg. Cela finance le partenariat public-privé (PPP) du Diabolo, cela finance de

Als we met de federale overheid praten, dan moeten we kunnen zeggen dat de Brusselaars al hebben betaald! Als men zegt dat het de NMBS geld kost om treinen te laten uitrijden, dan kun je ook stellen dat elk jaar vertraging de NMBS geld opbrengt, want dat zijn treinen die ze niet heeft laten uitrijden en dus geld dat ze heeft bespaard op de rug van de Brusselaars.

De zaken worden nooit op die manier voorgesteld, maar men heeft het wel over een S-netwerk, dat niets anders is dan een nieuwe naam voor bestaande treinen. Dat lost uiteraard niets op als er niet voldoende treinen zijn op het goede moment.

Als Zaventem beter toegankelijk moet worden, blijkt er echter geen enkel probleem te zijn. Het S-netwerk heeft Brussel nagenoeg niets opgeleverd, integendeel: het aanbod is er zelfs op achteruitgegaan. Gaat iedereen nu plots naar Zaventem? Is dat uw kijk op de verbetering van het S-netwerk in Brussel?

De Diaboloverbinding was een grote investering, waaraan iedereen die een ticket koopt, bijdraagt - zelfs op het traject Namen-Luxemburg. Op die manier wordt de publiek-private samenwerking immers gefinancierd. Brussel heeft dus wel degelijk argumenten.

Wanneer een tunnel in allerijl moet worden gesloten en de andere gewesten beweren dat Brussel slecht wordt beheerd, zou je toch verwachten dat de regering zo snel mogelijk orde op zaken stelt. Niets is echter minder waar: ze komt samen en doet niets zolang de anderen niets doen.

Ik begrijp dat sommigen de beroepen aangrijpen die bepaalde gemeenten tegen Infrabel hebben ingesteld voor een reeks vergunningen. Als je echter ziet hoe respectloos Infrabel soms te werk gaat, hoeft het niet te verbazen dat er al eens protest komt.

Men wil blijkbaar het overleg vereenvoudigen, om de drie maanden samenkomen en het S-netwerk uitbouwen. Ecolo deed drie jaar geleden al samen met Ecolo een voorstel voor een Brussels Expresnet (BEN), dat wetenschappelijk werd onderbouwd met de studie BEN for Brussels. Dat leverde echter nog niets concreets op.

l'infrastructure. Je pense donc que Bruxelles a des arguments.

Quand un tunnel est fermé en urgence et que les autres Régions disent que Bruxelles est mal gérée, le gouvernement s'affaire pour que tout rentre dans l'ordre au plus vite. Mais non, sacrebleu ! On se réunit et on dit qu'on ne bouge pas tant que les autres ne bougent pas ! On discute et on globalise la mobilité !

J'entends bien que certains se servent des recours qu'ont introduits certaines communes contre Infrabel pour une série de permis. Mais il faut voir comment Infrabel travaille : il y a moyen de provoquer les recours. J'ai habité quelques années le long du chantier RER de la ligne 161. À force de ne pas dormir la nuit, les gens en ont assez des chantiers qui se font n'importe comment. Si l'on ne veut pas avoir de recours, il y a moyen, mais il faut monter des dossiers qui sont un peu plus respectueux des gens qui subissent les nuisances.

J'entends que l'on va simplifier la concertation, que l'on prendra rendez-vous tous les trois mois, qu'on va continuer avec le réseau "S". Cela va faire trois ans que le groupe Ecolo a développé avec Groen le réseau express bruxellois, qui vient d'être validé scientifiquement par l'étude REB for Brussels. Mais on ne voit toujours rien de concret.

Il existe un fonds RER, des promesses ont été faites, le matériel roulant est là. Mais on nous chante que les infrastructures et les mises à quatre voies ne sont pas terminées. Je suis désolée mais rien n'empêche de faire rouler des trains dans Bruxelles : cela servira aux navetteurs et aux Bruxellois. Je pense qu'il y a là un manque de volontarisme.

Je constate que, depuis la dernière fois où nous avons décidé du plan de transport SNCB, à l'occasion de la présentation du fameux pseudo-réseau "S", vous êtes un peu moins naïf et baignez un peu moins dans l'optimisme béat. C'est une bonne chose : on va peut-être pouvoir avancer.

Nous avons les arguments nécessaires pour dire que cela suffit, pour réclamer notre dû, au bénéfice de toute la population bruxelloise et non-bruxelloise. Je n'en reviens pas de votre réaction concernant les tunnels, comme je l'ai expliqué plus haut. Il faudrait chiffrer le coût de tout cela pour

Er bestaat een GEN-fonds, er werden beloftes gedaan, het rollend materieel is aanwezig. De infrastructuur en de uitbreiding tot vier sporen is echter nog niet rond. Buiten een gebrek aan goede wil zie ik geen enkele reden om niet zo snel mogelijk extra treinen te laten rijden.

We hebben alle argumenten in huis om te eisen waar we recht op hebben. Ik begrijp uw reactie over de tunnels niet, en we zouden de kostprijs ervan voor Brussel moeten uitrekenen. Voorts begrijp ik ook niet waarom het S-netwerk Brussel niet beter bedient.

U moet daadkrachtiger met de regering onderhandelen, met cijfers en alternatieve voorstellen. We hebben geld geïnvesteerd in het GEN en materieel aangekocht, en dat moet rijden!

Bruxelles. Je ne comprends toujours pas que l'on accepte que le réseau "S" file vers Zaventem et ne desserve pas mieux Bruxelles.

Monsieur le ministre, je vous demande de négocier avec le gouvernement de façon plus volontariste, avec des chiffres et des propositions alternatives. Nous avons investi de l'argent dans ce RER, du matériel a été acheté et ce matériel doit rouler !

- Les incidents sont clos.

INTERPELLATION DE M. HERVÉ DOYEN

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

concernant "la concertation interrégionale dans le cadre du projet d'élargissement du Ring nord".

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

M. Hervé Doyen (cdH).- En l'absence de nouvelles de la part de la Vlaamse overheid, je me dois de revenir une nouvelle fois vers vous à propos du grand projet d'élargissement (ou optimisation selon certains) du ring. J'en suis désolé.

Dans le cadre de la globalisation dont parle Mme Delforge, les questions liées au ring, au RER, à l'intermodalité ou à la Communauté métropolitaine de Bruxelles participent d'une même dynamique.

Je souhaiterais donc que nous fassions le point sur l'état d'avancement du projet du gouvernement flamand concernant l'élargissement du ring nord. En novembre dernier, à la suite de mon interpellation dans cette commission, vous confirmiez savoir de manière informelle que les plans relatifs à "l'optimisation" étaient en phase d'essai et que la préparation du projet était en cours tout en étant susceptible d'être modifiée en fonction des besoins autour des différents tronçons.

Toutefois, les concertations formelles sur les questions relatives à la mobilité semblaient être

- De incidenten zijn gesloten.

INTERPELLATIE VAN DE HEER HERVÉ DOYEN

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

betreffende "het intergewestelijk overleg over de plannen om de noordelijke ring te verbreden".

De voorzitter.- De heer Doyen heeft het woord.

De heer Hervé Doyen (cdH) *(in het Frans).- Bij gebrek aan nieuws van de Vlaamse overheid richt ik me noodgedwongen nogmaals tot u in verband met het grote project voor de uitbreiding van de Ring.*

Hoe staat het met het project van de Vlaamse regering rond de uitbreiding van de noordelijke Ring? In november 2015 bevestigde u informeel op de hoogte te zijn gebracht dat de plannen met betrekking tot de 'optimalisering' werden getest en dat het plan in voorbereiding was maar nog kon worden aangepast aan de behoeften op de verschillende stroken.

Het formele overleg over de mobiliteitsgerelateerde kwesties bleek echter te zijn stilgevallen. Dat vind ik bijzonder onrustwekkend.

We stellen vast dat de plannen van de Vlaamse regering vorderen, aangezien het licht op groen werd gezet voor Uplace. De eerstesteenlegging is gepland voor 2016 en de opening van het winkelcentrum voor 2018. Dat doet vermoeden dat ook de uitbreiding van de Ring langzaam maar

restées au point mort. Je persiste à trouver cela particulièrement inquiétant.

Aujourd'hui, nous constatons que les projets du gouvernement flamand avancent, en témoigne le feu vert donné à la mise en œuvre de Uplace. Je pense aux premières pierres qui seront posées en 2016, ainsi qu'à l'ouverture du centre commercial prévue pour 2018.

Tout ceci laisse à penser que le projet d'élargissement du ring va doucement et certainement prendre forme, puisque ce projet est intimement lié à celui de Uplace.

Au vu de cet élément nouveau et compte tenu de l'accord-cadre sur la mobilité bruxelloise et alentour, une concertation formelle et structurée est-elle mise en place entre les ministres-présidents ainsi que le Ministre Weyts et vous-même ?

Pouvez-vous nous faire part des nouvelles informations dont vous disposeriez concernant le projet d'élargissement du ring ? Quelle est votre position dans le cadre de ces discussions formelles ou même informelles ?

zeker vorm krijgt.

Heeft er reeds formeel en gestructureerd overleg plaatsgevonden tussen de ministers-presidenten en minister Weyts en uzelf, gelet op dit nieuwe element en de kaderovereenkomst over de Brusselse mobiliteit?

Beschikt u al over nieuwe gegevens inzake de uitbreiding van de Ring? Welk standpunt neemt u in bij die formele of zelfs informele gesprekken?

Discussion

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

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).- Il est positif que l'élargissement du ring soit à l'agenda. Bien qu'elle ne soit pas impliquée dans la décision, la Région en subira de toute façon les conséquences.*

Pas de nouvelle, bonne nouvelle, dit le proverbe. Mais dans ce cas-ci, nous devrions nous en inquiéter, car la Flandre travaille sur ce dossier discrètement, alors qu'ici nous faisons comme si de rien n'était.

Nous ne faisons rien pour nous prémunir contre une décision qui pourrait nuire à Bruxelles. Les gouvernements précédents ont toujours dit qu'un élargissement du ring était envisageable pour autant qu'il n'ait pas de conséquences néfastes pour l'économie, la mobilité et la qualité de l'air à Bruxelles.

Jusqu'à présent, les propositions étaient telles que

Bespreking

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Het is goed is dat we dit punt af en toe opnieuw op de agenda zetten, want zelfs al is de verbreding van de Ring geen Brusselse beslissing, het Brussels Gewest zal een groot deel van de gevolgen ervan moeten dragen.

Geen nieuws is volgens het spreekwoord goed nieuws, maar in dit geval moeten we ons misschien toch zorgen maken. Vlaanderen werkt stilletjes voort aan het verbredingsdossier, terwijl we in Brussel lijken te doen alsof er niets aan de hand is.

We doen er niets aan om ons te wapenen tegen een beslissing die Brussel zou kunnen schaden. Ik wil er nog even aan herinneren dat de voorgaande Brusselse regeringen altijd gezegd hebben dat de Ring alleen verbreed mag worden, als de verbreding geen schadelijk gevolgen heeft voor de economie, de mobiliteit en de luchtkwaliteit in Brussel.

ces conditions n'étaient pas remplies, rendant Bruxelles peu favorable aux projets d'élargissement. Dans l'intervalle, y aurait-il eu des modifications ? Le ministre est-il informé des projets flamands concernant l'élargissement du ring ?

Le gouvernement y est-il impliqué ? La Région doit-elle donner son accord sur l'élargissement du ring ? Comment une augmentation de la capacité du ring est-elle conciliable avec une réduction de la pression automobile, l'amélioration de la qualité de l'air et l'expansion économique bruxelloise ?

Tot nu toe waren de voorstellen van dien aard dat die voorwaarden niet vervuld waren, waardoor Brussel niet enthousiast kon zijn over de verbredingsplannen. Misschien is er intussen nieuws, misschien zijn de plannen aangepast? Is de minister op de hoogte van de Vlaamse planning voor de verbreding van de Ring?

Wordt Brussel daarbij betrokken? Moet het Brussels Gewest zijn toestemming geven over de verbreding van de Ring? Hoe valt een capaciteitsverhoging van de Ring te rijmen met een daling van de autodruk, de verbetering van de luchtkwaliteit en de ontsluiting van de economie op het gewestelijk grondgebied?

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

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

M. Pascal Smet, ministre.- Le projet Uplace aura certainement un impact sur le ring, mais les deux éléments ne sont pas liés sur le plan de la procédure. Quelques conditions de mobilité sont associées au projet Uplace, parmi lesquelles l'offre de De Lijn et l'ouverture de la gare à la Kerklaan. L'élargissement du ring ne constitue pas une condition pour le projet Uplace. Donc, le fait que ce projet "progresse" - mais j'espère qu'il n'aboutira jamais - n'implique pas que ce soit également le cas pour le projet relatif au ring.

Nous finalisons la concertation entre Région bruxelloise et Région flamande sur le volet mobilité. J'attends un accord de principe à court terme entre moi-même, le ministre Weyts et les ministres-présidents Vervoort et Bourgeois.

Ensuite, la question du ring devra être abordée en détail.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Uplace zal ongetwijfeld gevolgen hebben voor het verkeer op de Ring, maar dat heeft geen invloed op de procedure. De mobiliteitsvoorwaarden die aan Uplace opgelegd zijn, hebben betrekking op het aanbod van De Lijn en de opening van een station aan de Kerklaan, niet op een verbreding van de Ring. Dat Uplace vooruitgang boekt - al blijf ik hopen dat het er nooit komt - betekent dus niet dat de Ring wordt verbreed.*

De Brusselse en de Vlaamse gewestregeringen ronden binnenkort hun overleg over de mobiliteitsproblematiek af en ik verwacht dat we binnen afzienbare tijd een principeakkoord hebben.

Daarna is de kwestie van de Ring aan de beurt.

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

De voorzitter.- De heer Doyen heeft het woord.

M. Hervé Doyen (cdH).- C'est bref, comme réponse. Ce n'est pas parce qu'une réponse est brève qu'elle n'est pas pertinente, mais je ne suis toujours rassuré qu'à moitié. Je n'ai pas d'éléments objectifs et tangibles me permettant de penser que nous allons nous faire avoir, mais j'invite les autorités bruxelloises à faire preuve de toute la vigilance voulue. Le dossier du ring n'est pas anodin, car il pose des choix en termes de mobilité que je considère comme rétrogrades - voire hérétiques par rapport à une bonne conception de la

De heer Hervé Doyen (cdH) *(in het Frans).- Uw antwoord was nogal kort. Dat wil niet zeggen dat het geen steek houdt, maar ik ben toch niet helemaal gerustgesteld. De Brusselse regering moet waakzaam blijven. In het geval van de Ring gaat het niet om een onbeduidend dossier, maar om achterhaalde keuzes inzake mobiliteit en gezondheid.*

De Ring ligt weliswaar op Vlaams grondgebied, maar loopt langs de negentien Brusselse

mobilité urbaine - mais aussi sanitaires !

Le ring, même s'il est en Région flamande, borde les dix-neuf communes. Indépendamment de toutes les considérations économiques et autres, ainsi que d'une scission de la Belgique qui ne dit pas son nom - puisque ce ring nord favorise les échanges routiers intraflamands, notamment avec les pôles économiques d'Anvers et Zaventem -, nous sommes, dans les communes alentour telles que Jette, Berchem-Sainte-Agathe ou Ganshoren, en face d'un dépassement des directives européennes en matière de normes sanitaires. Beaucoup d'études démontrent que dans, un rayon de 500 ou 600 mètres autour du ring, on est au-delà des normes de pollution, par exemple par les particules fines.

J'incite donc le gouvernement à y être attentif, et le ministre à revenir d'initiative avec des informations sans attendre les interpellations. Ce n'est pas qu'un problème flamand, même si d'aucuns, dans leur gouvernement, considèrent que cela ne regarde qu'eux. En agissant de la sorte, ils prennent des risques, y compris politiques !

Je ne vous cache pas que ma commune agira autant que faire se peut sur le plan juridique si, d'une manière ou d'une autre, elle devait se retrouver menacée par cet élargissement du ring.

Le 22 février, c'est-à-dire il y a seulement une semaine, on annonçait que la Belgique était le pire pays européen en termes de qualité de l'air. Au-delà de la problématique liée à la mobilité, il en va donc d'un problème de santé publique !

- L'incident est clos.

gemeenten. In een aantal daarvan worden de Europese gezondheidsnormen niet gehaald. In een straal van 500 tot 600 meter rond de ring wordt de fijnstofnorm ruimschoots overschreden.

U moet niet wachten op interpellaties om informatie te geven. De Ring is niet alleen een Vlaams probleem, al schijnen sommigen in de Vlaamse regering er wel zo over te denken. Ze nemen daarmee trouwens wel wat risico's.

De gemeente Jette zal in elk geval juridische stappen ondernemen als ze zich door een uitbreiding van de Ring bedreigd voelt.

Op 22 februari bleek dat België binnen Europa het slechtst scoort qua luchtkwaliteit. We hebben dus niet alleen een mobiliteitsprobleem, maar ook een probleem met de volksgezondheid!

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATION DE MME CÉLINE DELFORGE

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

concernant "la sécurité des tunnels du métro".

INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "de veiligheid van de metrotunnels".

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

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- La presse s'est fait l'écho de problèmes qui existeraient au niveau des dispositifs de sécurité dans le métro en cas, notamment, d'incendie.

Si cela s'avérait exact, le risque encouru par les usagers et le personnel serait inacceptable. En effet, au moindre accident nécessitant l'évacuation d'une rame, en particulier en présence d'un dégagement de fumée, les conséquences seraient tragiques.

Or, j'ai déjà reçu un témoignage direct de voyageurs qui, sur le quai d'une station terminus, se sont trouvés confrontés à une odeur de brûlé et à un dégagement de fumée important venu de l'arrière d'une rame en stationnement. Lorsqu'ils ont avisé du personnel se trouvant sur la mezzanine, il leur a été répondu que cela arrivait souvent au terminus et personne n'est allé voir ce qui se passait. Les voyageurs en question ont fini par quitter la station, tant l'air devenait désagréable à respirer alors qu'aucune intervention ne semblait se dessiner.

Nous avons déjà été interpellés par des associations de personnes à mobilité réduite (PMR) qui s'inquiétaient de l'absence de dispositifs pour l'évacuation des personnes en chaises roulantes en cas d'incendie ou de toute autre catastrophe qui nécessiterait une évacuation urgente d'une rame.

Depuis, un départ d'incendie a eu lieu dans le métro. Il était lié à une accumulation de feuilles de papier qui auraient surchauffé, selon les explications qui ont été données à la presse par la STIB. Si cela vous semble invraisemblable, qu'est-ce qui il y a de vrai dans ce que la STIB dit à la presse ?

Face à ces inquiétudes, mes questions sont assez précises. Tout d'abord, existe-t-il une procédure de contrôle certifiant la conformité du dispositif d'évacuation dans les tunnels ? Dans l'affirmative, quel organisme se charge de ce contrôle et à quelle fréquence ?

Le dispositif est-il identique à celui en vigueur dans les tunnels ferroviaires ou répond-il à une autre législation ? Je souhaiterais également savoir si une signalétique permettant, en cas d'évacuation, de connaître la distance vers la sortie la plus proche est présente et depuis quand.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).- Volgens de pers zou er sprake zijn van veiligheidsproblemen in de metro op het vlak van de brandveiligheid. Indien dat klopt, lopen gebruikers en personeel een onaanvaardbaar risico.*

Ook verenigingen van personen met een beperkte mobiliteit (PBM) hebben ons reeds aangesproken over hun bezorgdheid inzake het ontbreken van voorzieningen voor het evacueren van personen in een rolstoel bij een brand of andere ramp, als een rijstel dringend moet worden ontruimd.

Sindsdien is er in de metro een beginnende brand geweest, doordat een stapel papier oververhit was geraakt, volgens de verklaring van de MIVB aan de pers. Klopt dat volgens u?

Bestaat er een controleprocedure voor het evacuatiesysteem in de tunnels? Welke instelling voert die controle uit en met welke regelmaat?

Is dat systeem identiek aan datgene wat van kracht is in de spoorwegtunnels, of beantwoordt het aan een andere wetgeving? Staat de afstand naar de dichtstbijzijnde uitgang bij evacuatie op een bord aangegeven, en zo ja, sinds wanneer?

Hoe worden de nooduitgangen tussen twee stations aangegeven? Hoeveel beginnende branden worden er maandelijks vastgesteld in het metronetwerk? Wanneer werden de brandblusapparaten in de stuurcabines voor het laatst vervangen, en hoe regelmatig worden ze gecontroleerd? Heeft geen enkel apparaat zijn vervaldatum bereikt?

Worden alle bestuurders opgeleid in het gebruik van die apparaten? Zijn de tunnels uitgerust met mechanische afzuiginstallaties? Indien niet, op welke manier wordt de rook dan verwijderd en de lucht gezuiverd bij brand of een ander incident?

Worden de ingangen van tunnels die niet worden gebruikt en die doodlopen, afgesloten, zodat niemand bij een evacuatie vast komt te zitten? Zijn de noodpaden langs de sporen altijd vrij zodat ze toegankelijk zijn, zelfs in het donker?

Welke procedure wordt toegepast wanneer er rookontwikkeling of een verdachte geur wordt opgemerkt, zij het om te vermijden dat mensen vervuilde lucht inademen?

Comment sont mises en évidence les sorties de secours entre deux stations ? Combien de départs d'incendie sont-ils mensuellement constatés dans le réseau de métro ? Quand les extincteurs présents dans les cabines de conduite ont-ils été changés la dernière fois et à quelle fréquence sont-ils inspectés ?

Autrement dit, a-t-on l'assurance qu'aucun extincteur n'a dépassé sa date de péremption ? Combien d'extincteurs sont-ils disponibles dans une rame de métro, qu'il s'agisse des boas ou des modèles antérieurs ?

Tous les conducteurs de métro ont-ils été formés à l'utilisation des extincteurs ? Les tunnels sont-ils équipés d'extracteurs mécaniques d'air ? Si non, quel est le dispositif mis en œuvre pour évacuer les fumées et assainir l'air quand il y a un dégagement de fumée, qu'il soit dû à un incendie ou autre ?

Les entrées de tunnels non utilisés qui se terminent en cul-de-sac sont-elles barrées, de telle sorte qu'en cas d'évacuation, personne ne s'y retrouve pris au piège ? Les cheminements de secours le long des voies sont-ils toujours dégagés de façon à être praticables, y compris dans la pénombre ?

Quelle est la procédure appliquée lorsqu'un dégagement de fumée ou une odeur de brûlé sont détectés, ne fût-ce que pour éviter que des personnes respirent un air vicié ?

En matière de sécurité, l'incertitude n'est pas envisageable et il est impératif que chaque usager et chaque travailleur ait la certitude de se trouver en sécurité dans le réseau de métro. C'est pourquoi, je souhaite que nous recevions des réponses claires et précises à ce sujet.

Elke gebruiker en elke werknemer moet zich 100% veilig kunnen voelen in de metro.

Discussion

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

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).- Les tunnels du métro sont-ils également concernés par la corrosion du béton et des infiltrations ?*

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

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Is er ook sprake van betonrot en waterinsijpeling in de metrotunnels?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).- Les tunnels du métro, plus récents, ont été construits selon des techniques et des matériaux de meilleure qualité. Au vu des résultats de l'examen du béton des tunnels routiers, nous pouvons en effet nous poser de sérieuses questions. Mais la construction des tunnels du métro est différente et leur maintenance l'est également.*

(poursuivant en français)

La STIB exploite un système d'installations souterraines construites sur la base des règlements belges et européens, et conformes aux recommandations en matière de sécurité incendie dont, depuis les années 80, la norme américaine NFPA 130.

La législation sur les tunnels ferroviaires, fondée sur les exigences d'interopérabilité des infrastructures, n'est pas la même que pour les tunnels du métro. Il n'existe pas de cadre légal spécifique pour la sécurité incendie de ce type d'installation souterraine. Les ouvrages concernés ont donc été conçus et construits en collaboration avec les services compétents de l'administration, conformément à la législation et aux normes applicables en matière de sécurité incendie. Cette collaboration a été officialisée à chaque projet par l'obtention des permis d'urbanisme nécessaires.

En termes de sécurité incendie, les critères de performances applicables pour l'obtention du permis d'urbanisme consistent à imposer que l'infrastructure soit dimensionnée de façon à permettre l'évacuation des voyageurs dans un temps plus limité que celui de la propagation des fumées en cas d'incendie.

La profondeur relativement réduite des tunnels et stations du réseau bruxellois, et la largeur des voies d'accès dans les stations, de conception et de réalisation récentes par rapport à des réseaux de métro plus anciens de certains autres pays européens, font que cet impératif de performance a pu être atteint sans devoir faire appel à des extracteurs de fumées à ventilateurs.

Par ailleurs, le principe de base de conception du système de métro consiste à recourir à des matériaux spécifiquement adaptés pour les trains et l'infrastructure en tunnel (dont les câbles), afin de limiter la propagation des flammes et, donc, de

De heer Pascal Smet, minister.- De tunnels van de metro zijn veel recenter en werden gebouwd volgens betere technieken en met beter bouwmateriaal. Bij de resultaten van het onderzoek van het beton van de autotunnels kunnen we ons inderdaad ernstige vragen stellen. De metrotunnels zijn echter op een andere manier gebouwd dan de autotunnels en ook het onderhoud gebeurt anders.

(verder in het Frans)

De ondergrondse installaties van de MIVB zijn gebouwd volgens de Belgische en Europese regelgeving en in overeenstemming met de aanbevelingen inzake brandveiligheid.

De wetgeving voor de spoortunnels verschilt van die voor de metrotunnels. Voor dat type ondergrondse installatie is er geen specifiek wettelijk kader. De betrokken bouwwerken werden ontworpen en gebouwd in overleg met de bevoegde administraties en in overeenstemming met de wetgeving en de brandveiligheidsnormen. Voor elk project werden de nodige stedenbouwkundige vergunningen aangevraagd.

Wat de brandveiligheid betreft is een van de voorwaarden om een vergunning te krijgen, dat het bouwwerk zo is ontworpen dat de reizigers sneller geëvacueerd kunnen worden dan dat de rook zich verspreidt.

Dankzij de relatief korte tunnels in Brussel en de lange toegangswegen in de stations werd die doelstelling gehaald zonder dat er afzuiginstallaties nodig waren.

Het basisprincipe bij het ontwerp van een metro is trouwens dat er speciaal voor treinen en tunnels aangepaste materialen worden gebruikt om de verspreiding van vuur tegen te gaan.

De MIVB heeft vier mogelijkheden voor noodprocedures in de tunnels: een eigen noodplan, een algemeen nood- en interventieplan voor het volledige net, in samenwerking met de bevoegde diensten, een bijzonder nood- en interventieplan voor elk metro- en premetrostation of een specifiek interventieplan voor elk station, uitgewerkt in overleg met de brandweer.

De veiligheidscel van het administratief arrondissement Brussel-Hoofdstad evalueerde

réduire très fortement les risques d'évolution d'un départ de feu.

S'agissant des procédures d'urgence dans ces ouvrages, la STIB dispose de quatre plans d'intervention : un plan interne d'urgence propre à la STIB ; un plan général d'urgence et d'intervention pour l'ensemble du réseau, en collaboration avec les services compétents - arrondissement administratif de Bruxelles-Capitale, désormais sous l'autorité du ministre-président, services de secours - ; un plan particulier d'urgence et d'intervention pour chaque station de métro et prémétro ; un plan d'intervention spécifique propre à chaque station, réalisé avec les services des pompiers, plus particulièrement.

Le contenu et la conformité de ces différents dispositifs ont été évalués et validés à la conception par la cellule sécurité de l'arrondissement administratif de Bruxelles-Capitale sous la direction du gouverneur et conseillée par les services de secours. La STIB et la Région maintiennent ces dispositifs, qui sont revus régulièrement. La dernière version date de 2013.

En cas d'odeur suspecte, d'odeur de brûlé ou de dégagement de fumée, la procédure du plan interne d'urgence est mise en œuvre. Du personnel de la STIB est envoyé sur place et/ou les images des caméras sont visionnées afin d'identifier le problème. Une fois le problème identifié ou si deux détecteurs automatiques d'incendie ou plus se déclenchent dans une même zone, le plan est mis en œuvre et les pompiers sont appelés.

Les premières équipes de la STIB présentes sur les lieux vont installer un premier périmètre de sécurité dans l'attente de l'arrivée des pompiers, et les voyageurs seront invités à quitter la station. Une fois les pompiers arrivés sur place, ce sont eux qui prennent la direction des opérations. La STIB quant à elle désigne un "chief incident" qui fera office de personne de contact avec les services de secours.

Le personnel d'exploitation est entraîné dès sa formation initiale à réaliser une évacuation des voyageurs en tunnel et à la gestion d'une situation d'incendie ou de dégagement de fumée. Cette formation est par ailleurs entretenue par les deux recyclages annuels de chaque conducteur aux procédures de sécurité de l'exploitation du métro.

onder leiding van de gouverneur en met advies van de hulpdiensten de verschillende maatregelen. De MIVB en het gewest herzien ze regelmatig. De recentste versie dateert van 2013.

Wanneer er een verdachte geur, een brandgeur of rook wordt opgemerkt, treedt het interne noodplan in werking. Personeel van de MIVB gaat ter plaatse of controleert de camerabeelden om te achterhalen wat het probleem is. Zodra het probleem gekend is, of zodra er twee of meer automatische branddetectoren in dezelfde zone afgaan, wordt het noodplan afgekondigd en verwittigt de MIVB de brandweer.

De MIVB-personeelsleden die als eerste ter plaatse zijn, stellen in afwachting van de komst van de brandweer een veiligheidsperimeter in. De reizigers moeten het station verlaten. Zodra de brandweer er is, neemt zij de leiding over. De MIVB duidt een contactpersoon aan die met de hulpdiensten overlegt.

Tijdens de opleiding van het MIVB-personeel komt de evacuatie van reizigers en de aanpak van een brand of rookontwikkeling aan bod. Jaarlijks krijgt elke bestuurder twee herhalingsopleidingen over de veiligheidsprocedures voor de metro. De MIVB gebruikt daarbij simulatoren.

De metrostellen hebben in elke bestuurderspost twee brandblussers die aan de Benor V-norm beantwoorden. Ze worden net als de rest van het veiligheidsmateriaal gecontroleerd telkens wanneer de metro uitrijdt, dus minstens één keer per dag. De brandblussers, die zes jaar goed blijven, worden bij elk onderhoud gecontroleerd. Dat is om de 30.000 km of ongeveer om de drie maanden.

De MIVB heeft een raamovereenkomst voor de levering van te vervangen brandblussers. De eerstvolgende vervaldatum is 1 januari 2018.

In 2015 telde de MIVB elf beginnende branden. Het ging om papier of ander afval dat per ongeluk in brand vloog of door vandalen werd aangestoken. Alle brandjes werden zonder veel moeite geblust.

De brandlucht die soms in stations hangt, is meestal afkomstig van de remmen van het metrostel en vormt geen gevaar.

La STIB utilise entre autres, pour ces formations et ces recyclages, ses simulateurs métro, qui sont l'équivalent de ceux utilisés par les compagnies aériennes pour l'entretien des compétences de leurs pilotes.

Le matériel roulant est quant à lui équipé de deux extincteurs répondant à la norme Benor V dans chaque poste de conduite. La présence de ces extincteurs, de même que celle du reste du matériel de sécurité qui équipe les trains, est vérifiée avant chaque sortie du train en ligne, c'est-à-dire au moins une fois par jour. Les extincteurs ont une période de validité de six ans. La période de validité est contrôlée lors des entretiens, au plus tard tous les 30.000km, soit environ tous les trois mois.

La STIB dispose d'un accord-cadre pour la fourniture des extincteurs à remplacer. La date de validité des extincteurs actuellement à bord des trains et dont l'échéance de validité est la plus proche est le 1er janvier 2018.

En 2015, la STIB a dénombré onze départs de feux. Il s'agissait de papiers et autres déchets abandonnés, qui ont pris feu accidentellement ou ont été allumés lors d'actes de vandalisme. Tous ont été éteints sans difficultés particulières.

En ce qui concerne les odeurs de brûlé parfois constatées par les voyageurs en station, elles proviennent très souvent du freinage du train et sont sans danger.

La distance moyenne entre deux stations est de 600 mètres, ce qui est assez court comparé à d'autres réseaux. Il n'y a pas de sorties d'urgence dans les tunnels. Les tunnels de métro sont équipés à intervalles réguliers d'indications des distances par rapport aux deux stations adjacentes. Ces indications sont appliquées sur les potelets lumineux le long des voies, par lesquels on commande également l'allumage intensif du tunnel.

Il est cependant important de noter que la direction d'évacuation d'un tunnel qui serait appliquée par le personnel d'exploitation et les services de secours en cas d'incendie n'est pas nécessairement celle de la station la plus proche, mais celle par laquelle l'évacuation est sûre, c'est-à-dire dans la direction opposée au danger.

De gemiddelde afstand tussen twee stations is 600 meter, wat vrij kort is in vergelijking met andere metronetten. Er zijn geen nooduitgangen in de metrotunnels, maar in de tunnels is wel op regelmatige afstand aangeduid hoe ver het is naar de twee nabijgelegen stations.

Als er geëvacueerd moet worden, gaat de tunnelverlichting aan, zodat reizigers veilig naar een station kunnen lopen. De elektriciteit voor de verlichting komt van batterijen die niet afhangen van de normale stroomvoorziening.

De International Association of Public Transport (UITP) beveelt echter aan om de evacuatie pas te starten als de metro zich in een station bevindt.

De aannemers die werken uitvoeren in metrotunnels, worden op de hoogte gebracht van de evacuatieprocedures en moeten garanderen dat reizigers en personeel op elk ogenblik geëvacueerd kunnen worden en dat metrostellen te allen tijde toegankelijk zijn.

En cas d'évacuation, pour quelque raison que ce soit, l'éclairage intensif du tunnel est allumé. Ceci permet l'évacuation des voyageurs dans les meilleures conditions possibles, donc pas dans la pénombre qui règne habituellement dans les tunnels, et permet de guider les voyageurs de façon directe vers la station d'évacuation. Il est aussi à noter que cet éclairage intensif est secouru par un système électrique sur batteries indépendant de la distribution électrique normale.

Il est cependant important de noter que, conformément aux recommandations de l'Union internationale des transports publics (UITP), les instructions d'exploitation du métro conduisent à toujours privilégier l'évacuation après avoir amené le train au quai de la prochaine station. La conception des trains, où les différentes voitures sont munies de moteurs et non pas tirées par une locomotive, participe à la réalisation de cet objectif.

Les différents services et corps de métiers amenés à réaliser des travaux dans les tunnels sont informés des procédures d'évacuation établies zone par zone et doivent garantir, à tout moment, une possibilité d'évacuation pour les voyageurs et le personnel et garantir à chaque moment un accès à un train qui serait en difficulté.

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- La majeure partie des réponses du ministre sont rassurantes. C'est notamment le cas sur les questions de la formation et de la conformité des extracteurs.

Je n'ai par contre pas compris la partie à propos des entrées de tunnels non utilisées. Sont-elles ou non barrées ? Dans notre réseau de métro, il y a beaucoup de départs de tunnels pour des extensions hypothétiques qui terminent en cul-de-sac. Est-ce que des obstacles physiques font qu'en cas d'évacuation, certains risquent de s'enfuir dans ces directions et d'être pris au piège ?

Je reste dubitative sur la question des freinages qui provoquent des odeurs de brûlé et des dégagements de fumée. Cela ne doit pas être bon pour la santé des personnes qui respirent ces odeurs, voyageurs ou travailleurs, même si cela ne se produit pas si

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).- Zijn de ingangen van tunnels die niet worden gebruikt, nu wel of niet afgesloten? Het metronetwerk telt heel wat doodlopende tunnels. Zijn die goed afgeschermd, zodat er geen mensen in kunnen terechtkomen in geval van een evacuatie?*

Ik blijf het vreemd vinden dat er bij het remmen een brandgeur en rook kan ontstaan. Dat kan niet goed zijn voor de gezondheid van het personeel en de reizigers, ook al gebeurt het zelden.

souvent.

M. Pascal Smet, ministre.- Vous avez souvent assisté à ce phénomène ?

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Une fois. Et j'ai obtenu le témoignage de plusieurs personnes sur un autre cas. C'était fort et aucune action n'a été entreprise. La réponse qui a été donnée était que cela arrivait fréquemment et qu'il n'y avait pas lieu d'agir, alors que c'était manifestement incommodant pour plusieurs usagers. Ce n'est de toute manière pas très bon à respirer.

Régulièrement, il y a donc des feux provoqués par des accumulations de déchets et de papier. Il faudrait faire un effort sur le nettoyage.

M. Pascal Smet, ministre.- Il y avait aussi un câble à haute tension impliqué.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- C'est pourtant le porte-parole de la STIB qui a avancé ces explications. Cela doit de toute façon inciter à avoir une attention particulière à l'accumulation de déchets qui se produit.

M. Pascal Smet, ministre.- Parfois c'est le vent qui est en cause, parfois les sans-abri.

- L'incident est clos.

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE M. ARNAUD PINXTEREN

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

concernant "la lutte contre les vols de vélos".

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Hebt u het al vaak meegemaakt?*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).- Eén keer, maar ik heb weet van andere gevallen die ernstig waren en waarbij geen actie werd ondernomen. Het enige antwoord dat de betrokkenen kregen, was dat het vaak voorkomt en dat er niets aan kan worden gedaan, hoewel het bijzonder onaangenaam is.*

Er ontstaat dus regelmatig brand door een opeenhoping van afval en papier. Er moet dan ook beter worden schoongemaakt.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Er was ook een hoogspanningskabel bij betrokken.*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).- Die verklaring was nochtans afkomstig van de woordvoerder van de NMBS. Het is alleszins nodig om attenter te zijn voor ophopingen van afval.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Soms is de wind de oorzaak, soms zijn het de daklozen.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ARNAUD PINXTEREN

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

betreffende "de strijd tegen fietsendiefstallen".

M. le président.- À la demande de l'auteur, excusé, la question orale est retirée et transformée en question écrite.

QUESTION ORALE DE M. ERIC BOTT

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

concernant "le nombre de places de stationnement pour personnes handicapées".

M. le président.- À la demande de l'auteur, excusé, la question orale est retirée et transformée en question écrite.

QUESTION ORALE DE M. HERVÉ DOYEN

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

concernant "l'achat de nouveaux bus par la STIB".

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

M. Hervé Doyen (cdH).- Pour rappel, en octobre dernier, dans le cadre de la mise en œuvre du nouveau plan bus, le gouvernement a décidé de l'achat de quelque 235 nouveaux bus sur une période de trois ans, pour un montant total de 126 millions d'euros.

Depuis le 1er janvier 2015, le Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie (Cobrace) ne permet plus à la STIB de mettre en service des bus fonctionnant au diesel. À juste titre, puisqu'on estime que les véhicules à moteur diesel sont responsables d'environ 70% des émissions de particules fines en Région bruxelloise.

Vous annonciez dans cette commission qu'un appel

De voorzitter.- Op vraag van de indiener, die verontschuldigd is, wordt de mondelinge vraag ingetrokken en in een schriftelijke vraag omgezet.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ERIC BOTT

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

betreffende "het aantal parkeerplaatsen voor gehandicapten".

De voorzitter.- Op vraag van de indiener, die verontschuldigd is, wordt de mondelinge vraag ingetrokken en in een schriftelijke vraag omgezet.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER HERVÉ DOYEN

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

betreffende "de aankoop van nieuwe bussen door de MIVB".

De voorzitter.- De heer Doyen heeft het woord.

De heer Hervé Doyen (cdH) *(in het Frans).- In het kader van de invoering van het nieuwe busplan besliste de regering in oktober 2015 235 nieuwe bussen aan te schaffen voor een totaalbedrag van 126 miljoen euro.*

Sinds 1 januari 2015 belet het Brussels Wetboek van lucht, klimaat en energiebeheersing (BWLKE) de MIVB om nog dieselbussen in dienst te nemen. Terecht, want dieselvoertuigen veroorzaken zo'n 70% van de uitstoot van fijnstof in het Brussels Gewest.

De MIVB verspreidde een offerteaanvraag voor de eventuele aankoop van elektrische bussen. De regering zou daarover begin februari de knoop

d'offres avait été lancé par la STIB pour étudier la possibilité d'acheter des bus électriques. Vous indiquiez également que le gouvernement prendrait sa décision début février en fonction de l'intérêt exprimé par les candidats fournisseurs.

Quels sont les résultats de cet appel à intérêt ? Surtout, quelles sont les possibilités que la Région bruxelloise - la STIB, donc - se dote enfin de nouveaux bus électriques, tout à l'avantage des Bruxellois en termes de qualité de l'air et de nuisance sonore ?

Dans un cas de figure moins souhaitable, quels sont les freins qui obligeraient la STIB à se tourner vers d'autres formules alternatives ?

Enfin, à l'issue de ces résultats, avez-vous défini une stratégie plus globale pour le remplacement de l'ensemble des bus STIB par des véhicules écologiques ?

doorhakken.

Wat heeft de offerteaanvraag opgeleverd? Hoe groot is de kans dat de MIVB daadwerkelijk elektrische bussen aankoopt? Welke mogelijke hinderpalen kunnen de MIVB tot een andere keuze dwingen?

Hebt u een globale strategie voor de vervanging van de MIVB-bussen door milieuvriendelijke voertuigen?

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

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

M. Pascal Smet, ministre.- J'ai reçu le rapport de la commission d'experts. Nous avons finalisé notre note au gouvernement, sur la base de laquelle il prendra sa décision.

Pour rappel, le comité d'accompagnement était composé d'un représentant de Bruxelles Environnement, d'un représentant d'Innoviris et de deux experts scientifiques externes. Il était présidé par la présidente de la commission régionale de la mobilité.

Nous rédigeons notre note au gouvernement. J'espère qu'il prendra rapidement sa décision. Je pourrai ensuite vous présenter la totalité du dossier.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Ik heb het verslag van de comité van experts ontvangen en mijn nota aan de regering bezorgd. Die moet nu de knoop doorhakken.*

Het begeleidingscomité bestond uit een vertegenwoordiger van Leefmilieu Brussel, een vertegenwoordiger van Innoviris en twee externe wetenschappelijke experts. De voorzitter was dezelfde als die van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie (GMC).

Ik hoop dat de regering snel zal beslissen. Zodra dat gebeurt, kan ik u er meer over vertellen.

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

De voorzitter.- De heer Doyen heeft het woord.

M. Hervé Doyen (cdH).- Londres vient de faire passer quatre de ses lignes au système du tout électrique. L'ensemble de son réseau, à défaut de fonctionner seulement à l'électricité, utilise au minimum un système hybride.

M. Pascal Smet, ministre.- Sans entrer dans le détail, on peut évoquer les bus hybrides, électriques, etc. Je connais bien le dossier maintenant et il faut faire attention, car tout n'est

De heer Hervé Doyen (cdH) *(in het Frans).- In Londen werden er onlangs vier volledig elektrische buslijnen ingevoerd. Omdat niet het hele Londense busnet op elektriciteit kan werken, worden er hybride bussen ingezet.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Ik ken het dossier en we moeten de nodige voorzichtigheid aan de dag leggen, want het is helemaal niet zo vanzelfsprekend om voor het ene*

pas si évident.

M. Hervé Doyen (cdH).- Les lignes passant dans les zones de basse émission telles que définies sur le territoire de la ville fonctionnent à l'électricité.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. BRUNO DE LILLE

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

concernant "la mauvaise gestion de l'éclairage public en Région bruxelloise".

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

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).- Plusieurs lampes de la berme centrale de l'avenue Jottrand, à Saint-Josse-ten-Noode, sont en panne depuis longtemps. Depuis 2006, Sibelga est responsable de l'entretien et de la gestion de l'éclairage public, mais cela ne vaut que pour les installations placées à la demande des communes et qui satisfont aux prescriptions techniques du Service public fédéral Économie.*

L'éclairage public en question a en son temps été installé par une entreprise privée, avec des moyens de Beliris, et n'est pas conforme aux prescriptions techniques. En outre, les plans et les fiches techniques n'ont jamais été fournis à Sibelga, malgré des demandes répétées auprès des autorités régionales et fédérales depuis 2006.

Pour des raisons de sécurité, Sibelga ne laisse pas ses techniciens travailler sur de telles installations. Sibelga serait même en train de préparer un dossier pour remplacer à ses frais l'ancien éclairage public, ce qui constituerait un gros gaspillage de moyens dû uniquement à des problèmes de communication. En outre, d'après Sibelga, ce serait loin d'être le seul cas où il s'avère nécessaire de démolir des projets de Beliris faute de plans techniques.

of het andere bustype te kiezen.

De heer Hervé Doyen (cdH) *(in het Frans).- De Londense bussen die door lage-emissiezones rijden, worden elektrisch aangedreven.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BRUNO DE LILLE

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

betreffende "de mistoestanden bij het beheer van straatverlichting in het Brussels Gewest".

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Op de middenberm van de Jottrandlaan in Sint-Joost-ten-Node zijn een aantal straatlampen al heel lang defect. Sibelga is sinds 2006 verantwoordelijk voor het onderhoud en beheer van de straatverlichting. Dat geldt echter enkel voor installaties die aangelegd zijn in opdracht van de gemeenten en die voldoen aan de technische voorschriften van de FOD Economie.

De straatverlichting in kwestie is destijds aangelegd door een privébedrijf met geld van het Belirisfonds en voldoet niet aan de technische voorschriften. Bovendien zijn de plannen en technische fiches nooit bezorgd aan Sibelga, met als gevolg dat Sibelga niet weet hoe de straatverlichting aan het elektriciteitsnet gekoppeld is.

Omwille van veiligheidsvoorschriften laat Sibelga zijn technici niet werken aan dergelijke installaties. Sinds 2006 heeft Sibelga blijkbaar herhaaldelijk en tevergeefs aan de regionale en de federale overheid gevraagd om de technische informatie over die straatverlichting te krijgen.

Blijkbaar is Sibelga nu zelfs een dossier aan het voorbereiden waarbij het volledig op eigen kosten

Le ministre est-il au courant des problèmes de communication qui existent entre l'administration de Beliris et les services publics régionaux ? Qu'avez-vous déjà entrepris afin d'améliorer l'échange de fiches techniques et de plans d'anciennes installations, ainsi que de favoriser l'harmonisation des prescriptions et procédures techniques pour les nouveaux projets, afin d'éviter ce type de situations ?

de oude straatverlichting zou afbreken en nieuwe zouden installeren. Dat zou een aanzienlijke verspilling betekenen van federale middelen, enkel en alleen door een communicatieprobleem. Bovendien klinkt het bij Sibelga dat dit absoluut niet het enige geval is waarbij het zich genoodzaakt ziet om Belirisprojecten af te breken vanwege het ontbreken van de technische plannen.

Heeft de minister weet van de communicatieproblemen tussen de Belirisadministratie en regionale overheidsdiensten, die tot grote geldverspilling leiden? Welke stappen ondernam de minister al om de uitwisseling van de technische fiches en installatieplannen uit het verleden en de afstemming van technische voorschriften en procedures bij nieuwe projecten te verbeteren, zodat dergelijke toestanden vermeden kunnen worden?

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

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).- Je dois répondre par la négative à votre première question. Pour le reste, l'avenue Jottrand étant une voirie communale, je ne sais que répondre.*

De heer Pascal Smet, minister.- Op uw eerste vraag moet ik negatief antwoorden. Voor het overige is de Jottrandlaan een gemeente- en geen gewestweg, waardoor ik u het antwoord op uw andere vragen schuldig moet blijven.

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

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

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).- Il est étrange que la Région ne joue aucun rôle dans les projets Beliris, alors qu'elle est toujours impliquée.*

De heer Bruno De Lille (Groen).- Hoewel het gewest altijd betrokken wordt bij Belirisprojecten, is het heel vreemd dat het er geen enkele rol in speelt.

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).- Je vais contrôler, mais vous savez que nous avons d'autres choses en tête.*

De heer Pascal Smet, minister.- Ik zal dit nagaan, maar u weet dat we nu andere zaken aan ons hoofd hebben.

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).- Ce n'est pas parce qu'il y a d'autres choses urgentes que nous devons être dépensiers.*

De heer Bruno De Lille (Groen).- Het is niet omdat er andere dringende zaken spelen, dat we kwistig moeten omspringen met geld.

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).- Ce n'était pas le but. De plus, cela date à mon sens de la période où vous étiez dans le gouvernement.*

De heer Pascal Smet, minister.- Dat is geenszins de bedoeling. Bovendien dateert dit mijns inziens uit uw regeerperiode.

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).- Je n'y étais pas en 2006.*

De heer Bruno De Lille (Groen).- 2006 was niet mijn regeerperiode.

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).- Je*

De heer Pascal Smet, minister.- Ik zal het nagaan.

vais vérifier. C'est la première fois que j'en entends parler et, en plus, je ne suis pas compétent pour Sibelga.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. BRUNO DE LILLE

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

concernant "les réformes dans le secteur des taxis".

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

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).- Depuis l'arrivée à Bruxelles de compagnies de taxis "Peer to Peer", parmi lesquelles Uber, le secteur des taxis est en émoi. Ces sociétés se sont en effet emparées rapidement d'une grande part du marché, exerçant une pression supplémentaire sur les marges déjà faibles du secteur traditionnel. Il y a eu de vives réactions des chauffeurs disposant d'une licence, qui ont rappelé que les économies de partage ne sont pas soumises aux mêmes obligations légales et qu'il y a de ce fait une concurrence déloyale.*

Le succès d'Uberpop, qui fonctionne avec des chauffeurs sans licence, est dû à ses prix compétitifs, mais aussi à son caractère convivial et moderne.

Malgré la suspension des services d'Uber, le secteur reste préoccupé, car le gouvernement fait comme si toutes les options étaient encore ouvertes.

Le ministre avait annoncé à plusieurs reprises en 2015 un cadre juridique pour la fin de l'année et que le Plan taxis devrait intégrer ce qui avait été présenté en février 2015. Cette date a été reportée sine die. Pour mon parti, le transport rémunéré de personnes peut jouer un rôle majeur dans la transition vers une mobilité durable. Un service de taxi attractif et abordable permettrait de réduire la pression automobile et compléter l'offre de

Dit wordt mij voor het eerst gemeld, en bovendien ben ik niet bevoegd voor Sibelga.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BRUNO DE LILLE

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

betreffende "de hervormingen binnen de taxisector".

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Sinds de komst naar Brussel van een aantal peer-to-peertaxibedrijven, waaronder Uber, is de taxisector grondig dooreengeschud. Ontzettend snel namen Uber en andere gelijkaardige initiatieven een groot segment van de markt in, waardoor de toch al beperkte winstmarges van de traditionele sector nog meer onder druk kwamen te staan. Er ontstond dan ook hevig protest bij de chauffeurs met een licentie, die erop wezen dat deeleconomiebedrijven niet onderhevig zijn aan dezelfde wettelijke verplichtingen, en dat er bijgevolg sprake is van oneerlijke concurrentie.

De populariteit van Uberpop, de dienst die werkt met chauffeurs zonder licentie, is deels te danken aan de lage prijzen. Ook de gebruiksvriendelijkheid en blitse uitstraling van het bedrijf dragen bij tot die populariteit. Volgens sommigen speelt de bedenkelijke reputatie van de traditionele sector ook een rol.

Intussen werd de uitbouw van Uber in Brussel voorlopig on hold gezet, maar de onrust binnen de taxisector is nog niet gaan liggen, omdat het lijkt alsof de Brusselse regering alle opties nog open houdt.

In de loop van 2015 kondigde de minister enkele keren aan dat er tegen het einde van dat jaar een wettelijk voorstel zou komen, dat het taxiplan moest concretiseren dat in februari 2015 was

transports publics.

Nous soutenons cette initiative pour autant qu'elle soit assortie d'un cadre réglementaire strict, respectant la législation sociale et fiscale, les lois du marché, le bien-être et la sécurité des passagers.

Comment évolue la réforme du cadre réglementaire ? Pourquoi est-elle reportée ? Quelles sont les réformes apportées au Plan taxis ? Quel est le calendrier du gouvernement ? Une application mobile régionale est-elle prévue ? Cette procédure n'aurait-elle pas déjà dû être lancée en 2015 ? Quels sont les résultats du baromètre de satisfaction ? Quelles en sont les tendances ? La note évoque un "mystery shopping". Est-il déjà sur les rails ? Comment cela fonctionne-t-il ? Quels en sont les résultats ?

voorgelegd. Die datum werd verschoven, al is het niet helemaal duidelijk tot wanneer. Voor onze partij is deze kwestie zeer belangrijk, omdat bezoldigd personenvervoer volgens ons een belangrijke rol speelt bij de overgang naar een duurzame mobiliteit.

Een aantrekkelijke en betaalbare taxidienst kan de totale autodruk verlagen en het openbaar vervoer aanvullen. Wij kunnen dat echter alleen maar steunen onder strikte voorwaarden: respect voor de arbeidswetgeving, de sociale en fiscale wetgeving, eerlijke concurrentie en het welzijn en de veiligheid van de passagiers.

Hoe ver staat het met de aanpassing van het wettelijk kader? Wat is de reden voor het uitstel? Welke krachtlijnen uit het Taxiplan zijn er uitgehaald of bijgekomen? Welke timing heeft de minister vastgelegd? Hoe ver staat het met de lancering van een gewestelijke app? Die procedure zou immers in 2015 worden opgestart? Zijn de resultaten van de tevredenheidsbarometer al bekend? Wat zijn de tendensen? In de nota was er ook sprake van mystery shopping. Is daar een begin mee gemaakt? Hoe gaat dat juist in zijn werk? Wat zijn de resultaten?

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

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).- Je n'ai certainement pas oublié ce dossier. Nous continuons à y travailler. Nous avons entendu le secteur des taxis pendant plusieurs mois. La période lors de laquelle le service a été suspendu ne nous semblait pas adéquate pour la conclusion d'un accord et toute notre attention est en ce moment consacrée au dossier des tunnels.*

L'application régionale, que conteste une partie du secteur, sera reprise dans un paquet global. Tout comme vous, je souhaite qu'une décision soit prise le plus rapidement possible. Nous n'allons toutefois pas nous précipiter.

De heer Pascal Smet, minister.- Ik ben het dossier uiteraard niet vergeten. Het wordt momenteel verder uitgewerkt. Zoals u weet hebben we de hele taxisector gedurende maanden gehoord. Het is ook een kwestie van timing. De hele toestand met de lockdown leek de regering niet het juiste ogenblik om knopen door te hakken. Momenteel gaat onze aandacht grotendeels naar het tunneldossier. Dat was niet alleen de voorbije weken zo, maar ook daarvoor al.

Ik bekijk het dossier in zijn geheel. Dat is de reden waarom ik de gewestelijke app - die een deel van de sector overigens niet wil - wil opnemen in een globaal pakket. Net als u wil ik zo snel mogelijk beslissen, maar we zullen het juiste ogenblik afwachten. De juiste timing is belangrijker dan haastwerk.

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

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

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).- Je*

De heer Bruno De Lille (Groen).- Ik vraag u niet

ne vous demande pas de vous précipiter, mais vous avez annoncé que tout serait sur les rails fin 2015.

Le secteur des taxis et les tunnels sont des dossiers bien distincts. J'attends des avancées non seulement au niveau de ce que demande le secteur, mais pour le bien du secteur en général, même s'il n'est pas tout à fait d'accord.

Je ne peux que vous encourager à résoudre le problème au plus vite. J'espère que le bon moment ne se fera pas trop attendre. Beaucoup de gens veulent pouvoir y voir clair.

- L'incident est clos.

om overhaast te werk te gaan, maar u kondigde zelf aan dat het tegen einde 2015 allemaal op de rails zou staan.

De mensen die voor de taxicel werken, hebben toch niets te maken met de tunnels? Bovendien verwacht ik niet alleen zaken die de sector zelf vraagt, ik verwacht zaken die goed zijn voor de sector, zelfs al is hij het er niet helemaal mee eens.

Ik kan u alleen maar aanmoedigen om zo snel mogelijk vooruit te gaan. Ik hoop dat het goede ogenblik niet meer te lang op zich laat wachten. Er zijn veel mensen die duidelijkheid willen.

- Het incident is gesloten.

QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE

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

concernant "la diminution des effectifs policiers affectés à la sécurité dans les transports publics".

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "de vermindering van het aantal politieagenten belast met de veiligheid op het openbaar vervoer".

QUESTION ORALE DE M. YOUSSEF HANDICHI

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

concernant "le service de TaxiBus de la STIB pour les personnes à mobilité réduite".

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER YOUSSEF HANDICHI

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

betreffende "de dienst TaxiBus van de MIVB voor personen met een beperkte mobiliteit".

QUESTION ORALE DE MME CIELTJE VAN ACHTER

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

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER

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

PUBLICS,

concernant "les chutes de blocs de béton dans le tunnel Pachéco et l'entretien et la gestion des autres tunnels communaux".

QUESTION ORALE DE MME CIELTJE VAN ACHTER

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

concernant "l'immeuble de parking prévu au-dessus de la station de métro Ceria et les autres parkings de dissuasion en projet".

M. le président.- Les questions orales sont reportées à une prochaine réunion.

_____

OPENBARE WERKEN,

betreffende "de vallende brokstukken in de Pachecotunnel en het onderhoud en het beheer van andere gemeentelijke tunnels".

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER

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

betreffende "de parkeertoren boven metrostation Coovi en de andere geplande overstapparkings".

De voorzitter.- De mondelinge vragen worden naar een volgende vergadering verschoven.

_____