



**PARLEMENT BRUXELLOIS  
BRUSSELS PARLEMENT**

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

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

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

**RÉUNION DU  
LUNDI 29 JANVIER 2018**

**BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK  
PARLEMENT**

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

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

**VERGADERING VAN  
MAANDAG 29 JANUARI 2018**

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

Publication éditée par le  
Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale  
Direction des comptes rendus  
tél 02 549 68 02  
fax 02 549 62 12  
e-mail [crriv@parlement.brussels](mailto:crriv@parlement.brussels)

Les comptes rendus peuvent être consultés à l'adresse  
[www.parlement.brussels](http://www.parlement.brussels)

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

Publicatie uitgegeven door het  
Brussels Hoofdstedelijk Parlement  
Directie verslaggeving  
tel 02 549 68 02  
fax 02 549 62 12  
e-mail [crriv@parlement.brussels](mailto:crriv@parlement.brussels)

De verslagen kunnen geconsulteerd worden op  
[www.parlement.brussels](http://www.parlement.brussels)

**SOMMAIRE****INTERPELLATIONS**

Interpellation de Mme Carla Dejonghe

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

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

concernant "le report de l'échéance pour l'extension du métro vers le nord de Bruxelles annoncé par Beliris".

Interpellation jointe de M. Paul Delva,

concernant "la nouvelle échéance pour le métro Nord".

Interpellation jointe de M. Benoît Cerexhe,

concernant "le retard pris par la réalisation du métro Nord".

Interpellation jointe de Mme Céline Delforge,

concernant "la RERisation du métro Nord".

Interpellation jointe de M. Bruno De Lille,

concernant "les retards dans l'aménagement du métro Nord".

**INHOUD****INTERPELLATIES**

9

Interpellatie van mevrouw Carla Dejonghe

9

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

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

betreffende "de aankondiging van Beliris dat de deadline voor de uitbreiding van het metronetwerk naar het noorden van Brussel uitgesteld zal worden".

Toegevoegde interpellatie van de heer Paul Delva,

9

betreffende "de nieuwe deadline voor de metro Noord".

Toegevoegde interpellatie van de heer Benoît Cerexhe,

9

betreffende "de vertraging bij de verwezenlijking van de metro Noord".

Toegevoegde interpellatie van mevrouw Céline Delforge,

10

betreffende "het GEN-station van metro Noord".

Toegevoegde interpellatie van de heer Bruno De Lille,

10

betreffende "de vertraging bij de aanleg van metro Noord".

Interpellation jointe de M. Vincent De Wolf,  concernant "la responsabilité de la Région dans les retards du projet de métro Nord".	10	Toegevoegde interpellatie van de heer Vincent De Wolf,  betreffende "de verantwoordelijkheid van het gewest in de achterstand van het metroproject Noord".	10
Interpellation jointe de M. Emmanuel De Bock,  concernant "les retards dans la construction du métro Nord".	10	Toegevoegde interpellatie van de heer Emmanuel De Bock,  betreffende "de vertraging bij de bouw van metro Noord".	10
Discussion conjointe – Orateurs :  Mme Cieltje Van Achter (N-VA)  M. Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!)	29	Samengevoegde besprekking – Sprekers:  Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)  De heer Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!)	29
M. Pascal Smet, ministre  M. Vincent De Wolf (MR)  Mme Céline Delforge (Ecolo)  Mme Carla Dejonghe (Open Vld)		De heer Pascal Smet, minister  De heer Vincent De Wolf (MR)  Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)  Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld)	
M. Paul Delva (CD&V)  M. Bruno De Lille (Groen)		De heer Paul Delva (CD&V)  De heer Bruno De Lille (Groen)	
Interpellation de M. Paul Delva  à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,  concernant "la note de politique fédérale pour Beliris".	53	Interpellatie van de heer Paul Delva  tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,  betreffende "de federale beleidsnota over Beliris".	53
Discussion – Orateurs :  M. Pascal Smet, ministre  M. Paul Delva (CD&V)	56	Besprekking – Sprekers:  De heer Pascal Smet, minister  De heer Paul Delva (CD&V)	56
Interpellation 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,  concernant "le réaménagement du rond-point	60	Interpellatie van de heer Vincent De Wolf  tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,  betreffende "de heraanleg van de Schuman-	60

Schuman".		rotonde".
Interpellation jointe de M. Fabian Maingain,	60	Toegevoegde interpellatie van de heer Fabian Maingain,
concernant "la consultation de la population locale et des communes concernées dans le cadre du réaménagement du rond-point Schuman".		betreffende "de raadpleging van de plaatselijke bevolking en van de betrokken gemeenten in het kader van de heraanleg van de Schuman-rotonde".
Discussion conjointe – Orateurs :	64	Samengevoegde besprekking – Sprekers:
M. Bruno De Lille (Groen)		De heer Bruno De Lille (Groen)
Mme Brigitte Grouwels (CD&V)		Mevrouw Brigitte Grouwels (CD&V)
M. Pascal Smet, ministre		De heer Pascal Smet, minister
M. Vincent De Wolf (MR)		De heer Vincent De Wolf (MR)
M. Fabian Maingain (DéFI)		De heer Fabian Maingain (DéFI)
Interpellation de Mme Céline Delforge	81	Interpellatie van mevrouw Céline Delforge
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,
concernant "le chapitre consacré à l'Agence du stationnement dans le cahier de la Cour des comptes adressé au parlement bruxellois".		betreffende "het hoofdstuk over het Parkeeragentschap in het Boek van het Rekenhof gericht aan het Brussels parlement".
Discussion – Orateurs :	83	Besprekking – Sprekers:
M. Pascal Smet, ministre		De heer Pascal Smet, minister
Mme Céline Delforge (Ecolo)		Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)
Interpellation de M. Paul Delva	87	Interpellatie van de heer Paul Delva
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,
concernant "les tarifs des cartes de riverain et le découpage en zones de stationnement".		betreffende "de tarieven voor bewonerskaarten en de indeling in parkeerzones".
Discussion – Orateurs :	88	Besprekking – Sprekers:
Mme Cieltje Van Achter (N-VA)		Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)
M. Pascal Smet, ministre		De heer Pascal Smet, minister

M. Paul Delva (CD&V)		De heer Paul Delva (CD&V)	
Interpellation de M. Hamza Fassi-Fihri	91	Interpellatie van de heer Hamza Fassi-Fihri	91
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "le plan taxi et le préavis de grève déposé par la fédération belge des taxis".		betreffende "het taxiplan en de stakingsaanzeiging door de Belgische taxibond".	
Discussion – Orateurs :	94	Bespreking – Sprekers:	94
M. Jamal Ikazban (PS)		De heer Jamal Ikazban (PS)	
M. Bruno De Lille (Groen)		De heer Bruno De Lille (Groen)	
Mme Céline Delforge (Ecolo)		Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)	
M. Pascal Smet, ministre		De heer Pascal Smet, minister	
M. Hamza Fassi-Fihri (cdH)		De heer Hamza Fassi-Fihri (cdH)	
QUESTIONS ORALES	106	MONDELINGE VRAGEN	106
Question orale de M. Arnaud Pinxteren	106	Mondelinge vraag van de heer Arnaud Pinxteren	106
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "la situation de la rue Dieudonné Lefèvre et sa desserte en transports en commun".		betreffende "de staat van de Dieudonné Lefèvrestraat en de bediening ervan door het openbaar vervoer".	
Question orale jointe de M. Bruno De Lille,	106	Toegevoegde mondelinge vraag van de heer Bruno De Lille,	106
concernant "le mauvais état de la voirie rue Dieudonné Lefèvre et ses conséquences pour l'usager de la route actif et les transports en commun".		betreffende "de slechte staat van de wegeninfrastructuur in de Dieudonné Lefèvrestraat en de gevolgen voor de actieve weggebruiker en het openbaar vervoer".	
Question orale de M. Paul Delva	111	Mondelinge vraag van de heer Paul Delva	111
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "la saturation du tram 7".		betreffende "de oververzadiging van tram 7".	

Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	114	Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven	114
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,  concernant "l'encadrement des agents de sécurité de la STIB".		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,  betreffende "de omkadering van het veiligheidspersoneel van de MIVB".	
Question orale de M. André du Bus de Warnaffe	117	Mondelinge vraag van de heer André du Bus de Warnaffe	117
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,  concernant "la possibilité de créer une agence intégrée de la mobilité à Bruxelles".		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,  betreffende "de mogelijkheid om een geïntegreerd agentschap van de mobiliteit in Brussel op te richten".	
Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	119	Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven	119
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,  concernant "la découverte d'amiante dans le tunnel Léopold II".		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,  betreffende "de ontdekking van asbest in de Leopold II-tunnel".	
Question orale jointe de M. Paul Delva,	120	Toegevoegde mondelinge vraag van de heer Paul Delva,	120
concernant "l'amiante dans le tunnel Léopold II".		betreffende "het asbest in de Leopold II-tunnel".	
Question orale de M. Bruno De Lille	120	Mondelinge vraag van de heer Bruno De Lille	120
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,  concernant "la possibilité de transporter des marchandises dans les transports en commun".		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,  betreffende "de mogelijkheid om goederen te transporteren via het openbaar vervoer".	
Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	120	Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven	120
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast	

de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "la création d'une plate-forme centralisée pour le stationnement".		met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de oprichting van een gecentraliseerd platform voor het parkeren".	
Question orale de M. Fabian Maingain	121	Mondelinge vraag van de heer Fabian Maingain aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "le projet de prolongement de la ligne du tram 9 jusqu'à la station Roi Baudouin pour se connecter au métro et desservir le plateau du Heysel".		betreffende "het plan inzake de verlenging van tramlijn 9 tot het station Koning Boudewijn voor de aansluiting op de metro en de bediening van het Heizelplateau".	
INTERPELLATIONS	121	INTERPELLATIES	121
Interpellation de Mme Céline Delforge	121	Interpellatie van mevrouw Céline Delforge	121
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "la diffusion d'une publicité sexiste sur le réseau de la STIB".		tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de verspreiding van seksistische reclame op het MIVB-net".	
Interpellation jointe de Mme Viviane Teitelbaum,	122	Toegeweegde interpellatie van mevrouw Viviane Teitelbaum,	122
concernant "les publicités sexistes sur le réseau de la STIB".		betreffende "de seksistische reclame op het MIVB-net".	

*Présidence : Mme Anne-Charlotte d'Ursel, présidente.  
Voorzitterschap: mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, voorzitter.*

## INTERPELLATIONS

**Mme la présidente.-** L'ordre du jour appelle les interpellations.

### INTERPELLATION DE MME CARLA DEJONGHE

À M. RUDI VERVOORT, MINISTRE-PRÉSIDENT DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES POUVOIRS LOCAUX, DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, DE LA POLITIQUE DE LA VILLE, DES MONUMENTS ET SITES, DES AFFAIRES ÉTUDIANTES, DU TOURISME, DE LA FONCTION PUBLIQUE, DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE ET DE LA PROPRIÉTÉ PUBLIQUE,

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

concernant "le report de l'échéance pour l'extension du métro vers le nord de Bruxelles annoncé par Beliris".

### INTERPELLATION JOINTE DE M. PAUL DELVA,

concernant "la nouvelle échéance pour le métro Nord".

### INTERPELLATION JOINTE DE M. BENOÎT CEREXHE,

concernant "le retard pris par la réalisation du métro Nord".

## INTERPELLATIES

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

### INTERPELLATIE VAN MEVROUW CARLA DEJONGHE

TOT DE HEER RUDI VERVOORT, MINISTER-PRESIDENT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET PLAATSELIJKE BESTUREN, TERRITORIALE ONTWIKKELING, STEDELIJK BELEID, MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN, STUDENTENAANGELEGHENHEDEN, TOERISME, OPENBAAR AMBT, WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK EN OPENBARE NETHEID,

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

betreffende "de aankondiging van Beliris dat de deadline voor de uitbreiding van het metronetwerk naar het noorden van Brussel uitgesteld zal worden".

### TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER PAUL DELVA,

betreffende "de nieuwe deadline voor de metro Noord".

### TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER BENOÎT CEREXHE,

betreffende "de vertraging bij de verwezenlijking van de metro Noord".

**INTERPELLATION JOINTE DE MME CÉLINE DELFORGE,**

**concernant "la RERisation du métro Nord".**

**INTERPELLATION JOINTE DE M. BRUNO DE LILLE,**

**concernant "les retards dans l'aménagement du métro Nord".**

**INTERPELLATION JOINTE DE M. VINCENT DE WOLF,**

**concernant "la responsabilité de la Région dans les retards du projet de métro Nord".**

**INTERPELLATION JOINTE DE M. EMMANUEL DE BOCK,**

**concernant "les retards dans la construction du métro Nord".**

**Mme la présidente.**- Le ministre Pascal Smet répondra aux interpellations.

La parole est à Mme Dejonghe.

**Mme Carla Dejonghe (Open Vld) (en néerlandais).**- *J'ai introduit ma demande d'interpellation avant qu'il soit question d'une audition. Entre-temps, la situation s'est un peu clarifiée.*

*Vous savez que nous trouvons l'extension du métro extrêmement importante pour Bruxelles. Le métro est le seul mode de transport capable de concurrencer la voiture.*

*Beliris a déclaré que le délai pour la mise en œuvre de la ligne de métro Nord a été repoussé de 2025 à 2028. Les principales causes de ce retard sont les adaptations de l'avant-projet, l'estimation trop optimiste du calendrier et l'approbation tardive de la note régionale relative aux demandes de permis.*

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE,**

**betreffende "het GEN-station van metro Noord".**

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER BRUNO DE LILLE,**

**betreffende "de vertraging bij de aanleg van metro Noord".**

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER VINCENT DE WOLF,**

**betreffende "de verantwoordelijkheid van het gewest in de achterstand van het metrop project Noord".**

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER EMMANUEL DE BOCK,**

**betreffende "de vertraging bij de bouw van metro Noord".**

**Mevrouw de voorzitter.**- Minister Pascal Smet zal de interpellaties beantwoorden.

Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

**Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).**- Ik diende mijn vraag tot interpellatie in voor er sprake was van de hoorzitting. Ondertussen is er wat meer duidelijkheid, al zijn natuurlijk nog niet alle vragen beantwoord.

U weet dat wij de uitbreiding van de metro enorm belangrijk vinden voor Brussel. Volgens ons is de metro het enige vervoermiddel dat de concurrentie met de auto aankan. Het moet de bedoeling zijn om de 170.000 Brusselaars die dagelijks de auto nemen om naar hun werk te gaan, de overstap naar de metro te laten maken. Het zou een enorme vooruitgang betekenen voor een grote groep mensen in Brussel mocht bijvoorbeeld het traject Bordet-Noordstation nog maar tien minuten in beslag nemen.

Bij monde van haar woordvoerder verklaarde

*Lors de l'audition de la semaine dernière, pas moins de six facteurs de retard ont été invoqués. Malheureusement, nous ne connaissons que trop bien la réputation de Beliris. Beliris et Bruxelles se rejettent une fois de plus la responsabilité, ce qui met douloureusement en lumière l'existence d'un problème fondamental entre Beliris et les administrations bruxelloises.*

*Vous avez réagi en déclarant que le gouvernement attendait pour octobre un rapport dans lequel Beliris expliquerait la cause du retard et présenterait des pistes pour le réduire. Quelles possibilités envisagez-vous ?*

*Est-il vrai que Bruxelles a tardé à approuver la note relative aux futures demandes de permis ? La semaine dernière, Beliris a déclaré que la STIB a demandé six mois supplémentaires pour procéder à l'installation technique pour l'automatisation du métro. Or, à ma connaissance, il a toujours été question d'automatiser le métro sur cette nouvelle ligne.*

*Ce nouveau délai ne va pas sans poser problème à la STIB. La société a commandé le matériel roulant nécessaire au lancement de la nouvelle ligne. Les conséquences d'un tel retard restent peu claires à ce stade.*

*De plus, les comités de quartier opposés à l'aménagement du métro sont en train de s'organiser. Chacun de nos partis doit - y compris au niveau local - insister sur l'importance de ce projet pour Bruxelles et ses habitants.*

*En 2006, lors de l'inauguration de Delacroix, la dernière station de métro à Bruxelles, notre groupe conseillait déjà de prévoir les extensions du métro longtemps à l'avance, vu les lenteurs de la réalisation. Force est de les constater à nouveau aujourd'hui. Nous regrettons tout ce temps perdu et nous espérons que vous examinerez la possibilité d'accélérer une série de processus, de concert avec Beliris et la STIB.*

*Est-il exact que la Région a tardé à approuver une note sur les demandes de permis ? Si le délai est reporté de trois ans, cela posera-t-il problème à la STIB pour l'achat de son matériel roulant ? Pouvez-vous nous en dire plus sur des mesures susceptibles de raccourcir les délais ? Qu'a fait valoir Beliris à cet égard ? Bruxelles Mobilité et la*

Beliris dat de deadline om de metrolijn Noord effectief te laten rijden, wordt verschoven van 2025 naar 2028. De belangrijkste redenen voor de vertraging zijn de aanpassingen aan het voorontwerp, de overdreven optimistische inschatting van de termijnen en vertraging bij de goedkeuring van de gewestelijke nota over de bouwaanvragen.

Tijdens de hoorzitting vielen er vorige week niet minder dan zes vertragende factoren te horen. Helaas zijn we maar al te goed vertrouwd met de reputatie van Beliris. Net zoals bij vorige projecten schuiven Beliris en Brussel de hete aardappel weer naar elkaar door. Dat maakt andermaal pijnlijk duidelijk dat er een fundamenteel probleem bestaat tussen Beliris en de Brusselse administraties.

In een reactie gaf u te kennen dat de regering tegen oktober een rapport van Beliris verwacht waarin wordt uitgelegd waarom het project volgens hen vertraging oploopt en hoe die vertraging kan worden teruggedrongen. Welke mogelijkheden ziet u op dat vlak?

Zonder zelf te vervallen in het doorschuiven van de hete aardappel, zouden we graag weten of het klopt dat Brussel heeft getalmd om de nota over de toekomstige bouwaanvragen tijdig goed te keuren. Vorige week zei Beliris dat de MIVB zes maanden extra vraagt om de technische installatie voor de automatische metro te realiseren. Waar komt dat ineens vandaan? Bij mijn weten was er altijd al sprake van een automatische metro op die nieuwe lijn. Het lijkt me dan ook bizarre dat de tijd zo verkeerd werd ingeschat.

De nieuwe deadline zadelt vanzelfsprekend ook de MIVB met problemen op. Het bedrijf heeft het rollend materieel besteld dat nodig is voor de start van de nieuwe metrolijn. Voorlopig blijft het onduidelijk welke gevolgen een uitgestelde start zou hebben.

De wijkcomités tegen de aanleg van de metro zijn zich aan het organiseren. Elk van onze partijen moet - ook lokaal - duidelijk maken hoe belangrijk dit project is voor Brussel en zijn inwoners. Het recentste nieuwe metrostation in Brussel, Delacroix, ging open in 2006. Onze fractie heeft toen als eerste de metro opnieuw op de politieke agenda gezet als oplossing voor de mobiliteitsproblemen.

*STIB ont-elles déjà rapporté par le passé des manquements dans la collaboration avec Beliris ? De quelle manière les administrations bruxelloises œuvrent-elles à une meilleure collaboration avec Beliris ?*

Ons metronet was en is niet volledig. We zeiden destijds al dat uitbreidingen van de metro beter lang op voorhand worden gepland, omdat de realisatie zo lang aansleept. Dat moeten we nu opnieuw vaststellen. We betreuren dan ook dat er zo veel tijd is verloren. We hopen dat u met Beliris en de MIVB bekijkt hoe een aantal processen kunnen worden versneld.

Klopt het dat het gewest vertraging opliep bij de goedkeuring van een nota over de bouwaanvragen? Komt de MIVB in de problemen met betrekking tot de aankoop van rollend materieel, als de deadline met drie jaar verschuift? Kunt u meer informatie geven over maatregelen die de realisatietaid kunnen verkorten? Wat heeft Beliris in die zin laten blijken? Hebben Brussel Mobiliteit en de MIVB in het verleden al rapporten opgesteld over de gebrekkige samenwerking met Beliris? Op welke manier timmeren de Brusselse administraties aan een betere samenwerking met Beliris?

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Delva pour son interpellation jointe.

**M. Paul Delva (CD&V)** (en néerlandais).- *Le maître d'ouvrage de cette nouvelle ligne de métro est le fonds fédéral Beliris, lequel vient de repousser subitement le calendrier des travaux de 2025 à 2028. Beliris a invoqué une série de raisons, que nous avons pu approfondir la semaine dernière lors de l'audition.*

*L'une d'entre elles a directement trait au gouvernement bruxellois. En janvier 2017, Beliris aurait remis à la Région une note sur les futures demandes de permis et dû attendre la réponse plus longtemps que prévu. Cette seule raison aurait provoqué un retard de six mois.*

*J'ai appris que vous aviez été surpris et contrarié par cette communication et que vous aviez demandé à Beliris de réexaminer le calendrier. Une anticipation du délai ne me semble toutefois pas très réaliste. En effet, selon la "vision volontariste" de Beliris, cette ligne de métro de cinq kilomètres ne sera prête que dans dix ans.*

*Quelle a été votre réaction officielle à la communication de Beliris annonçant le report de 2025 à 2028 ? Êtiez-vous au courant de l'évaluation de Beliris ? Y a-t-il eu une*

**Mevrouw de voorzitter.**- De heer Delva heeft het woord voor zijn toegevoegde interpellatie.

**De heer Paul Delva (CD&V).**- De uitbreiding van de Brusselse metro is niet alleen een ambitieus project, ze is ook nodig voor een vlotte mobiliteit in Brussel.

De bouwheer van die nieuwe metrolijn is het federale fonds Beliris. Dat schoof de deadline voor de werkzaamheden onlangs met drie jaar ineens op, van 2025 naar 2028. Beliris gaf daarvoor een aantal redenen, waarop we vorige week tijdens de hoorzitting dieper ingegaan zijn.

Een van die redenen heeft rechtstreeks betrekking op de Brusselse regering. Beliris zou in januari 2017 aan het gewest een nota hebben bezorgd over de toekomstige bouwaanvragen, maar moest blijkbaar langer dan verwacht op een antwoord wachten. Alleen al door die reden zouden de werkzaamheden een vertraging van zes maanden hebben opgelopen. Op de andere redenen voor het uitstel zal ik niet dieper ingaan. Mevrouw Dejonghe heeft dat al gedaan.

Ik vernam dat u misnoegd en verbaasd bent over die mededeling en dat u Beliris gevraagd zou hebben om de planning toch nog eens opnieuw te bekijken. Het zou mij echter verbazen mocht

*concertation à cet égard ?*

*Que pensez-vous des raisons invoquées par Beliris pour le report du délai ? Le gouvernement aurait demandé à Beliris de revoir sa copie. Qu'implique cette demande ? Quelles étaient vos attentes en l'adressant ?*

*Le report du délai a aussi des conséquences pour les investissements de la STIB. Qu'adviendra-t-il du matériel roulant déjà commandé si la ligne de métro entre en service plus tard que prévu ?*

Beliris de deadline alsnog vervroegen, al hoop ik - en samen met mij heel wat Brusselaars - van wel. Een vervroeging van de deadline lijkt mij echter niet erg realistisch.

Er wordt al bijzonder lang gesproken over deze metrolijn van vijf kilometer lang. Volgens de "volontaristische visie" van Beliris zal ze pas over tien jaar klaar zijn. Dat is toch wel een bijzonder lange termijn voor werkzaamheden van die omvang.

Hoe hebt u officieel gereageerd op de mededeling van Beliris dat de deadline verschoven wordt van 2025 naar 2028? Was u op de hoogte van de evaluatie van Beliris? Hebt u daarover overleg gepleegd? Uit de hoorzitting van vorige week heb ik in elk geval begrepen dat er een informatie-uitwisseling was tussen Beliris en uw kabinet.

Wat is uw mening over de redenen die Beliris geeft voor het verschuiven van de deadline? De regering zou Beliris gevraagd hebben om zijn huiswerk over te doen. Wat houdt die vraag concreet in? Wat waren uw verwachtingen bij het stellen van die vraag?

Het verschuiven van de deadline heeft ook gevolgen voor de investeringen van de MIVB. Zo werd er al rollend materieel besteld, maar wat gebeurt daarmee als de metrolijn later dan gepland in gebruik wordt genomen?

**Mevrouw de voorzitter.**- De heer Cerexhe heeft het woord voor zijn toegevoegde interpellatie.

**De heer Benoît Cerexhe (cdH) (in het Frans).**- *Het is belangrijk dat we dit dossier bekijken vanuit het standpunt van de burger. Hoe kunnen politici van de federale regering en van het gewest uitleggen dat een dossier, dat in 2004 door de regering als prioritair werd bestempeld, dergelijke vertraging oploopt? Voorgaande regeringen bleken andere prioriteiten te hebben dan de ontwikkeling van metro.*

*Hoe verklaren we dat er, vanaf de aankondiging in de regeringsverklaring tot de verwezenlijking van het project in 2025, elf jaar nodig is om vijf kilometer metro aan te leggen? Hoe leggen we bovendien uit dat die doelstelling pas tegen 2028 bereikt wordt of zelfs later, als we de verklaringen van Beliris in de hoorzitting van vorige week*

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Cerexhe pour son interpellation jointe.

**M. Benoît Cerexhe (cdH).**- Dans un pareil dossier, il importe de se placer du point de vue du citoyen. Comment les responsables politiques que nous sommes, au gouvernement fédéral, à la Région et partout dans le pays, peuvent-ils expliquer aux citoyens qu'un projet déclaré prioritaire en 2014 par le gouvernement - chose positive - prenne autant de retard ? Les gouvernements précédents, en raison de la présence de certains, n'étaient pas favorables au développement du métro et privilégiaient d'autres options.

Comment expliquer aux citoyens que pour réaliser 5km de métro, il faudra compter un délai de onze ans entre l'annonce du projet dans un accord du gouvernement et sa réalisation pour 2025 ?

Comment expliquer que cet objectif ne pourra pas être atteint avant 2028 - si tout va bien -, voire même plus tard, à en croire les déclarations de Beliris dans le cadre de son audition la semaine dernière ?

Cette situation est extrêmement difficile à expliquer à nos concitoyens. Je sais que vous êtes un grand voyageur et que vous aimez visiter les pays lointains : vous remarquerez que les délais d'exécution des travaux dans certains pays, lorsqu'ils sont comparés aux nôtres, donnent l'impression que nous sommes encore au moyenâge !

Beliris impute les retards à plusieurs facteurs :

- l'introduction un peu tardive de la demande de permis de bâtir, en août plutôt qu'au début de l'année ;
- le délai non pas de deux, mais de trois ans entre l'introduction de la demande de permis de bâtir et la délivrance de celui-ci ;
- le nouveau calcul des délais d'exécution des travaux, allongés de douze mois ;
- la demande de la STIB d'ajouter un délai supplémentaire de six mois pour l'installation de techniques de métro automatique ;
- la modification du square Riga.

Tous ces dossiers devraient avoir pour effet d'allonger la procédure.

Je vois mal comment nous pourrions justifier qu'un projet tel que celui-là - cinq kilomètres de ligne de métro - mette quatorze ans à se réaliser !

Les procédures en matière d'urbanisme sont annoncées comme très longues, de l'ordre de deux à trois ans. Ne serait-il pas possible de procéder comme nous l'avons fait pour les écoles ? Ce dossier était également extrêmement urgent puisqu'il fallait répondre au boom démographique. Serait-il envisageable d'adopter des procédures particulières d'urgence pour les infrastructures de transports en commun, dont nous avons besoin comme de pain dans cette Région, afin de raccourcir ces délais ?

mogen geloven.

*Dit is zeer moeilijk uit te leggen. Als we de uitvoeringstermijnen van werkzaamheden in ons land vergelijken met andere landen, lijkt het alsof wij nog in de middeleeuwen leven.*

*Volgens Beliris is de vertraging te wijten aan:*

- de laattijdige indiening van de bouwaanvraag, namelijk in augustus in plaats van begin 2017;*
- de uitreiking van de bouwvergunning na drie in plaats van twee jaar;*
- de herberekening van de duur van de werkzaamheden, waardoor die met een jaar zijn verlengd;*
- de bijkomende termijn van zes maanden die de MIVB nodig had;*
- de werkzaamheden aan het François Rigasquare.*

*Ik weet niet hoe we kunnen uitleggen dat we veertien jaar nodig hebben om vijf kilometer metro te leggen!*

*De stedenbouwkundige procedures zouden ook twee tot drie jaar in beslag nemen. Kunnen we niet een noodprocedure inroepen voor de infrastructuur van het openbaar vervoer, om die termijnen in te korter?*

*Een aantal parlementsleden insinueert dat de verlenging van de termijn van 2025 naar 2028 het Brussels Gewest goed uitkomt, omdat het niet het vereiste budget had ingeschreven.*

*Kunt u bevestigen dat het volledige budget voor de realisatie tegen 2025 is voorzien?*

*Hoe staat het met de aanbestedingsprocedure? Is het aanbestedingsbericht al gepubliceerd?*

*Hoe verlopen de studies voor de zuidelijke metrolijn? We moeten dossiers lang op voorhand voorbereiden. Zelfs als de regering om budgettaire redenen niet alles tegelijk kan realiseren, moeten we goed voorbereid zijn, zodat Brussel ooit over een efficiënt metronetwerk zal beschikken. Dat willen de meeste parlementsleden.*

Deuxièmement, j'aimerais que vous nous rassuriez sur la question des budgets. Certains membres du parlement insinuent que cette prolongation de 2025 à 2028 arrange finalement bien la Région bruxelloise, puisqu'elle n'avait pas prévu les budgets nécessaires.

Pourriez-vous confirmer que tout était prévu budgétairement pour que ce projet puisse être achevé d'ici 2025 ?

Où en est-on dans les procédures de marché public ? Les avis de marché ont-ils déjà été publiés ?

Enfin, qu'en est-il des études relatives au métro Sud ? Au vu de la longueur des procédures, du temps nécessaire entre l'introduction de celles-ci et le début réel des travaux, il importe de préparer ces dossiers longtemps à l'avance. Même si, d'un point de vue budgétaire, votre gouvernement ne peut pas tout faire en même temps, il devrait néanmoins se préparer bien à l'avance pour faire en sorte que Bruxelles soit un jour équipée d'un réseau de métro performant. Une grande partie du parlement le souhaite.

**Mme la présidente.-** La parole est à Mme Delforge pour son interpellation jointe.

**Mme Céline Delforge (Ecolo).-** Nous avons enfin l'occasion, je ne dirai pas en connaissance de cause, mais plus ou moins, de poser les interpellations que nous avions rentrées au mois de septembre. Du coup, si nous n'avons pas reçu de réponse inflexible la semaine dernière, nous avons reçu des pistes de réponse et, le moins que l'on puisse dire, c'est que cela ne s'arrange pas.

J'imagine, M. le ministre, que votre cabinet et vous-même avez suivi avec attention les échanges de la semaine dernière et que vous aurez enregistré le message suivant : au-delà même des causes du retard, 2028 est une option volontariste puisqu'on vous dit déjà que les délais prévus sont trop courts et que cette option ne sera pas réalisée. Nous sommes donc déjà au-delà de 2028. Nous sommes donc bien dans la logique de la formule "c'est pour dans dix ans" répétée chaque année.

M. le ministre, je n'ai même pas l'intention de chicaner pour essayer de savoir quelle est la part

**Mevrouw de voorzitter..** Mevrouw Delforge heeft het woord voor haar toegevoegde interpellatie.

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).-** Eindelijk komen de interpellaties die in september 2017 werden ingediend, aan bod.

*Ik kan me voorstellen dat u en uw kabinet aandachtig hebben geluisterd naar de gesprekken van vorige week. U hebt waarschijnlijk ook begrepen dat de oorzaken van de vertraging eigenlijk niet meer het belangrijkste zijn, maar wel het feit dat 2028 zelfs geen optie meer is! We bevinden ons in een situatie waarin we elk jaar opnieuw te horen krijgen dat het "over tien jaar" zal klaar zijn.*

*Ik hoef zelfs niet te weten wat precies tot die vertraging leidt. Die discussie leidt nergens toe. Stellen we ons in tussentijd tevreden met de hoop dat alles goed zal verlopen? De heer Cerexhe verwijst naar het buitenland. We zijn echter niet de enige stad die met vertragingen te maken krijgt. Kijk maar naar Parijs en Amsterdam!*

liée au retard dans la délivrance des permis, la part liée aux problèmes techniques, etc. Nous savons que les longues disputes ne servent à rien. En revanche, dans dix ans, cela commence à faire loin, surtout que dans dix ans continuera à être dans dix ans. En attendant, que fait-on, M. le ministre ? On se contente d'espérer que cela se fera quand même sans trop de problèmes. M. Cerexhe évoquait ce qui se fait dans les autres pays mais, moi, cela ne me rassure pas du tout. Voyez les dernières nouvelles du Grand Paris : c'est mal embouché ! Arrêtons donc l'autoflagellation ! Ce n'est pas nécessairement à Bruxelles que ce genre de chantier pose de gros problèmes. C'est aussi à côté. Allez voir à Amsterdam...

**M. Benoît Cerexhe (cdH).**- De toute façon, vous êtes opposés au métro de manière générale. Il est vrai que nous ne partageons pas la même vision des choses.

**Mme la présidente.**- Laissons Mme Delforge terminer son intervention.

**M. Emmanuel De Bock (DéFI).**- Vous avez quand même ralenti de dix ans ici aussi. On aurait pu arriver à 2018 si vous aviez été d'accord dès le début !

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Vous me prêtez un de ces pouvoirs ! Je suis étonnée d'apprendre que j'étais si puissante sans le savoir, M. Cerexhe !

Je pense que c'est surtout une bonne blague... Il n'y a de pire sourd que celui qui ne veut rien entendre. Je rigole donc quand j'entends certains dire "changeons la législation si l'on veut que cela aille plus vite". Combien de temps va prendre ce changement de législation, surtout quand on arrive en fin de législature ?

**M. Benoît Cerexhe (cdH).**- Ce n'est pas toujours vrai, Mme Delforge. Regardez ce qui s'est passé pour les écoles : cela est allé très vite.

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Premièrement, nous arrivons en fin de législature. Deuxièmement, voyez ce qui se passe chez nos voisins. À Paris, cela ne va pas fort bien ni au niveau budgétaire, ni au niveau du calendrier. À Amsterdam, le projet prenait tellement l'eau qu'il a failli être carrément

**De heer Benoît Cerexhe (cdH) (in het Frans).**- In elk geval bent u tegen de metro in het algemeen. We hebben niet dezelfde visie hierover.

**Mevrouw de voorzitter.**- Laat mevrouw Delforge even uitspreken.

**De heer Emmanuel De Bock (DéFI) (in het Frans).**- U hebt zelf tien jaar vertraging aan het project toegevoegd. Als u van bij het begin akkoord was geweest, waren de werkzaamheden dit jaar misschien afgelond!

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).**- Ik wist niet dat ik ooit zo veel macht heb gehad, mijnheer Cerexhe.

*Ik vind dat vooral een goede grap. U bent ziende blind. Ik moet lachen als ik hoor zeggen dat we de wetgeving moeten veranderen om alles sneller te doen gaan. Hoelang zal een wetswijziging duren, nu we naar het einde van de regeerperiode gaan?*

**De heer Benoît Cerexhe (cdH) (in het Frans).**- Het hoeft niet altijd lang te duren, mevrouw Delforge. Voor de scholen is het bijvoorbeeld erg snel gegaan.

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).**- Ten eerste zit de regeerperiode er bijna op. Ten tweede weet u wat er in de buurlanden gebeurt. In Parijs zijn er grote problemen met de begroting en de planning. In Amsterdam staat het project zo diep onder water dat het halverwege de

abandonné en cours de réalisation alors que la moitié des travaux avaient déjà été achevés. Cette histoire a d'ailleurs coûté très cher.

Maintenant, c'est un fait acquis : le projet ne sera achevé ni avant 2028, ni même en 2028. En attendant, que fait-on ? On organise la rupture de charge à la station Albert. Par conséquent, tous les usagers qui profitent aujourd'hui du tram 4, qui est quand même assez performant, vont subir une rupture de charge et donc voir leur vie quotidienne se dégrader. Super ! Et ce alors que la suite n'arrivera que - peut-être - plus tard.

La vraie question qui se pose est de savoir que faire dans l'intervalle. Un des problèmes du métro est que les travaux supposent un investissement extrêmement important en infrastructures lourdes et qu'ils sont très longs. En revanche, la surface permet de faire beaucoup plus de travaux en infrastructures nettement plus légères et elle crée beaucoup plus d'emplois durables et non délocalisables. Peut-être est-ce un détail pour vous...

**M. Benoît Cerexhe (cdH).**- Les usagers préfèrent tous le métro ! Mais cela est sans doute aussi un détail pour vous, Mme Delforge...

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- C'est amusant mais mon petit doigt me dit que je prends plus souvent les transports en commun que vous... Vous êtes venu comment ?

**M. Emmanuel De Bock (DéFI).**- Et cela change quoi ? Ce n'est pas un argument ! Ce n'est pas parce que vous prenez le tram que vous devez forcer tout le monde à le préférer ! Nous avons envie de prendre le métro. Nous avons le droit d'aller plus vite en métro et d'être plus nombreux à prendre le métro ! Pourquoi nous refusez-vous le droit de choisir le métro comme transport public ? En plus, vous n'avez jamais pris le tram 4 en heure de pointe ! Moi, je le prends et je dois souvent attendre le troisième pour pouvoir monter dedans !

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Mais si, M. De Bock, je prends aussi le tram 4 pendant les heures de pointe !

**M. Vincent De Wolf (MR).**- Prenez-le ensemble et disputez-vous dans le tram 4, cela sera mieux !

werkzaamheden werd gestaakt, wat natuurlijk handenvol geld heeft gekost.

*Nu staan we voor een voldongen feit: het project zal zelfs in 2028 nog niet klaar zijn. Wat doen we tot die tijd? We organiseren een overstag in station Albert. Bijgevolg moeten gebruikers van de vrij efficiënte tram 4 overstappen, wat hun dagelijkse pendel minder vlot maakt.*

*Een van de problemen met de metro is dat de werkzaamheden belangrijke investeringen in zware infrastructuur vergen en dat die lang duren. Bovengronds zijn werkzaamheden veel minder ingrijpend en is de structuur beduidend lichter. Dat leidt ook tot meer duurzame werkgelegenheid. Dat vindt u misschien maar een detail ...*

**De heer Benoît Cerexhe (cdH)** (in het Frans).- *De gebruikers verkiezen de metro! Dat is ongetwijfeld ook maar een detail voor u, mevrouw Delforge ...*

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)** (in het Frans).- *Iets zegt me dat ik vaker het openbaar vervoer gebruik dan u. Hoe bent u hierheen gekomen?*

**De heer Emmanuel De Bock (DéFI)** (in het Frans).- *Wat doet dat ertoe? Dat is geen argument! Dat u de tram neemt, betekent nog niet dat u iedereen moet dwingen om dat te doen! We willen de metro nemen. We hebben het recht om sneller en met meer mensen de metro te nemen! Waarom wijst u het recht op een metro af? Bovendien hebt u tram 4 nog nooit tijdens de spits genomen! Ik wel en ik moet er vaak twee laten gaan voor ik kan instappen!*

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)** (in het Frans).- *Ik neem tram 4 ook tijdens de spits!*

**De heer Vincent De Wolf (MR)** (in het Frans).- *Neem dan samen tram 4 en ruzie daar verder!*

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Je suis contre l'idée d'attendre encore dix ans et de ruiner le budget de la Région ! L'histoire est en train de repasser les plats, M. De Bock. Rappelez-vous ce qui s'est passé au début des années 80, lorsque le ministre De Croo a tout misé sur le métro. Tout l'argent a été dépensé pour le métro et, du jour au lendemain, il n'y en avait plus ; il a alors fallu se rattraper sur l'exploitation.

Un bus sur deux ! Les gens n'arrivaient plus à monter dans les bus.

**M. Emmanuel De Bock (DéFI).**- Résultat : tout le monde vient en voiture. C'est cela, le manque de vision à cinquante ans.

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Oui, voilà ce qui arrive quand on met toutes ses billes dans la grosse infrastructure : on n'a plus d'argent ensuite pour l'exploitation. C'est alors que les gens restent sur le carreau.

**M. Emmanuel De Bock (DéFI).**- Regardez ce qui se passe à Paris : si les gens ne viennent pas en voiture, c'est parce qu'il y a un métro, pas parce qu'il y a des trams.

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Vous avez lu les études et vous les connaissez comme moi : le métro n'implique pas un report des flux, il les augmente simplement.

**Mme la présidente.**- Je vous invite à poursuivre votre interpellation, Mme Delforge.

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Une fois que les brontosaures auront terminé de se battre pour les infrastructures lourdes...

**M. Vincent De Wolf (MR).**- Il y a une évolution : avant, on parlait de dinosaures. Mais soyez correcte : c'était une idée de M. Smet, pas la vôtre...

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- La question que je vous pose, M. le ministre, est la suivante : que fait-on en attendant ? Pourquoi n'avancerait-on pas sur des réalisations concrètes et rapides comme les mesures Avanti, qui ont tendance à prendre du

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)** (*in het Frans*).- *Ik ben tegen het idee om nog tien jaar te wachten en een aanslag op de gewestbegroting te plegen! Herinnert u zich het begin van de jaren tachtig nog, toen minister De Croo voluit voor de metro ging? Alle middelen gingen naar de aanleg van de metro tot ze op een dag waren uitgeput en de exploitatie eronder leed.*

*Eén bus op twee! De mensen konden toen gewoon niet meer instappen.*

**De heer Emmanuel De Bock (DéFI)** (*in het Frans*).- *Met als gevolg dat iedereen de wagen neemt. Dat is het resultaat van halve eeuw gebrek aan visie.*

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)** (*in het Frans*).- *Dat is wat er gebeurt wanneer er alleen maar ingezet wordt op grote infrastructuur. Dan blijft er geen geld meer over voor de exploitatie en blijft de bevolking in de kou staan.*

**De heer Emmanuel De Bock (DéFI)** (*in het Frans*).- *Kijk naar Parijs: daar laten de mensen hun auto staan omdat er een metro is, niet omdat er trams zijn.*

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)** (*in het Frans*).- *U bent even goed op de hoogte van de studies als ik. Daaruit blijkt dat de metro verkeersstromen niet verplaatst, maar ze alleen maar verhoogt.*

**Mevrouw de voorzitter.**- Mevrouw Delforge, gaat u alstublieft voort met uw interpellatie.

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)** (*in het Frans*).- *Dat zal ik zeker doen wanneer de brontosaurussen stoppen met te strijden voor zware infrastructuur.*

**De heer Vincent De Wolf (MR)** (*in het Frans*).- *Er is een evolutie merkbaar: vroeger sprak men van dinosaurussen, maar geef het toch toe: het was niet uw idee, maar dat van de heer Smet.*

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)** (*in het Frans*).- *Mijnheer de minister, wat doen we ondertussen? Waarom maken we niet meer werk van snelle maatregelen, zoals die van het Avantiprogramma?*

retard ?

Si on se projette dans dix ans, nous aurons tous les aléas liés au chantier, mais quelles garanties avons-nous ? Je ne parle pas de garanties politiques ou des promesses actuelles. Je parle de la garantie que Beliris ne puisse pas nous lâcher en cours de route. Est-ce que dans cinq ans, Beliris ne nous dira pas que les Bruxellois sont une fois de plus incapables de gérer un projet - et ce même si les causes leur sont étrangères - et que, du coup, il arrête de soutenir le projet ? Dans ce cas, nous devrions soit conclure un partenariat public-privé (PPP), soit tout laisser en l'état et ne plus rien faire, soit aller puiser dans nos dernières réserves et faire des économies sur le réseau de surface, comme cela s'est fait dans les années 80.

En ce qui concerne le budget : on a beau dire qu'il existe un plan d'investissement, un budget peut changer. Le budget est approuvé annuellement. Le gouvernement change tous les cinq ans. Mais le maillage n'a pas l'air d'intéresser grand monde ici.

*(Remarques de M. Cerexhe)*

D'autre part, puisque ces messieurs aiment beaucoup les infrastructures ferrées hors circulation routière, il n'y a pas de problème puisqu'elles sont là ! Le chemin de fer existe.

Ainsi, Uccle, tout comme Schaerbeek, dispose déjà d'une ligne de métro. Il serait temps de la rendre opérationnelle en y faisant rouler des véhicules. La Région pourrait déjà organiser un métro ou un service assimilable sur l'infrastructure existante. Je reviendrai vers vous à ce sujet ultérieurement.

En prélude à la privatisation et à la libéralisation du rail national qui s'annoncent, il faudrait pouvoir négocier avec la SNCB pour que ses trains roulent pour le compte de la STIB ou examiner la capacité de la STIB à se muer en opérateur de trains. Puisque des infrastructures existent, cette option serait moins risquée et infiniment moins chère.

Aujourd'hui, nous ne pouvons poursuivre dans la voie ouverte par des gens qui continuent à fantasmer sur des dizaines de kilomètres de métro supplémentaires à un horizon encore plus improbable que celui prévu pour les cinq kilomètres vers Schaerbeek.

*Welke garanties hebben we trouwens op langere termijn? Wie zegt dat Beliris over vijf jaar niet beslist om het project niet langer te steunen met als excus dat het Brussels Gewest weer eens niet in staat blijkt te zijn om een project in goede banen te leiden, ook al is dat te wijten aan externe factoren? Dan zouden we ofwel een publiek-private samenwerking (PPS) moeten aangaan, ofwel het allemaal maar laten liggen zoals het erbij ligt, ofwel besparen op het bovengrondse netwerk, zoals in de jaren tachtig gebeurde.*

*Men kan zich wel beroepen op een investeringsplan, maar de begroting wordt jaarlijks goedgekeurd en de regering verandert elke vijf jaar.*

*(Opmerkingen van de heer Cerexhe)*

*Voor diegenen die zo hartstochtelijk pleiten voor gesloten spoorinfrastructuur is er geen probleem: de spoorweg bestaat al.*

*Ukkel en Schaerbeek beschikken al over een metrolijn. Het gewest zou er goed aan doen om die infrastructuur te benutten, maar daar kom ik nog op terug.*

*In de aanloop naar de privatisering van de nationale spoorwegen zouden we met de NMBS moeten kunnen onderhandelen om hun treinen ook voor de MIVB te laten rijden en na te gaan of de MIVB ook een spoorwegoperator kan worden. Doordat de infrastructuur al bestaat, zou dat minder riskant en een stuk goedkoper zijn.*

*Laten we ophouden met luchtkastelen te bouwen en met het hardnekkig te blijven dromen van kilometerslange metrolijnen in een verre toekomst. Laten we onze oogkleppen afwerpen en eindelijk mobiliteitsoplossingen overwegen die budgettair gezien realistisch zijn en waar de gebruikers echt iets aan hebben.*

Combien de temps encore allons-nous prétendre que tout va bien et nous acharner ? Quand oserons-nous nous débarrasser de nos œillères et envisager que les choses se passent au mieux pour le budget, pour les usagers et pour la mobilité ?

**Mme la présidente.**- La parole est à M. De Lille pour son interpellation jointe.

**M. Bruno De Lille (Groen) (en néerlandais).**- *Lors de l'audition, la semaine dernière, de représentants de la STIB et de Beliris, il a été confirmé que le métro Nord serait prêt au plus tôt en 2028.*

*À la question de savoir si l'échéance pouvait être avancée par la mise en œuvre de moyens supplémentaires, le représentant de Beliris a répondu par la négative. Pis encore, 2028 est, selon lui, une date "volontariste" qui, pour peu que l'on lise entre les lignes, serait intenable.*

*En septembre, Beliris avait déjà pointé trois raisons expliquant le retard pris dans le dossier du métro Nord : la modification de l'avant-projet, des délais d'exécution sous-estimés et la lenteur du gouvernement bruxellois, qui met parfois plusieurs mois à approuver des notes.*

*Comme le gouvernement comptait sur cette ligne de métro pour refluidifier la mobilité à Bruxelles, cette annonce est évidemment catastrophique. Vous n'avez d'ailleurs pas caché votre mécontentement dans la presse en déclarant que vous n'accepteriez pas de retard et que Beliris devait revoir sa copie. Cette demande n'a cependant fait que confirmer qu'il y aura bel et bien du retard.*

*Pourquoi étiez-vous aussi mécontent en septembre 2017 ? Beliris a réagi de manière passablement agacée à notre question de savoir pourquoi sa déclaration avait surpris le gouvernement bruxellois. Selon lui, le gouvernement en était déjà informé depuis le mois de juin. Pourquoi, dès lors, avez-vous feint en septembre de tomber des nues ?*

*Pourquoi le gouvernement a-t-il fait traîner aussi longtemps ces notes et ces permis, alors que le métro est, selon ses propres dires, l'élément le plus important de la politique de mobilité de la majorité ?*

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

**De heer Bruno De Lille (Groen).**- Mijn vraag dateert al van september, want toen kwam deze zaak voor het eerst ter sprake. Tijdens de hoorzitting van vorige week met vertegenwoordigers van de MIVB en van Beliris werden de verklaringen van september van vorig jaar bevestigd, namelijk dat de metro naar het noorden van Brussel ten vroegste in 2028 klaar zal zijn.

Op de vraag hoe realistisch die deadline van 2028 is en of die kan vervroegd worden door het inzetten van extra middelen, antwoordde de vertegenwoordiger van Beliris dat het vervroegen van de deadline niet realistisch was. Meer nog, 2028 is volgens hem al een "voluntaristische" deadline. Ze is met andere woorden alleen haalbaar als er voldoende middelen worden uitgetrokken, als de samenwerking vlot verloopt en als er snel beslissingen worden genomen. Net daarvoor echter had de woordvoerder cynisch genoeg een heleboel voorbeelden gegeven van de slechte samenwerking en van getalm bij het nemen van beslissingen. Hij heeft wel niet gezegd dat 2028 niet haalbaar is, maar wie een beetje tussen de regels door kan lezen, heeft het wel begrepen.

Beliris somde in september al drie redenen op waarom de metro naar het noorden van Brussel pas in 2028 klaar zou zijn: het voorontwerp werd aangepast, de uitvoeringstermijnen waren te positief ingeschat en de Brusselse regering werkt te traag: ze doet er soms maandenlang over om nota's en vergunningen goed te keuren.

Aangezien de regering al haar hoop had gesteld op die metrolijn om de mobiliteit in Brussel weer vlot te trekken, is dat natuurlijk rampzalig. In de pers hebt u dan ook boos gereageerd door te zeggen dat u geen vertraging zou aanvaarden en dat Beliris zijn huiswerk maar moest overdoen. Beliris heeft dat gedaan, maar dat heeft de vertraging zeker niet weggenomen. Integendeel, het is alleen maar

*Comment pensez-vous résorber ce retard de manière réaliste, sachant que Beliris considère cela impossible ? Quels mécanismes de contrôle mettrez-vous en place pour vérifier que ce retard est effectivement rattrapé ?*

*Quel sera le surcoût de ce retard ? En a-t-on tenu compte dans le plan d'investissement aujourd'hui sur la table ?*

*L'estimation des coûts aura-t-elle des conséquences sur les possibilités d'investissement de la STIB dans les transports en commun de surface ?*

*Quel engagement a consenti Beliris en vue du financement ? S'est-il engagé pour l'intégralité du montant sur toute la durée ?*

*Quelles solutions comptez-vous mettre en œuvre à court terme pour améliorer la mobilité et renforcer les transports en commun ?*

duidelijk geworden dat er vertraging zal zijn.

Waarom was u in september 2017 zo boos? Beliris reageerde nogal geërgerd op onze vraag waarom Beliris de Brusselse regering met haar verklaring verrast had. Volgens hen was de regering daarvan al drie maanden - van in juni - op de hoogte. Waarom deed u in september dan alsof u uit de lucht viel en alsof wat Beliris zei niet realistisch was?

Waarom laat de regering die nota's en vergunningen zo lang liggen, terwijl de metro volgens haar eigen woorden het belangrijkste onderdeel is van het mobiliteitsbeleid van deze meerderheid?

Hoe denkt u de vertraging op een realistische manier weg te werken, in het besef dat Beliris beweert dat zulks onmogelijk is? Welke controlemechanismen zult u opzetten om na te gaan of dat werkelijk het geval is?

Hoeveel zullen de bijkomende kosten van deze vertraging bedragen? De kans is heel groot dat die zullen oplopen door de langere duur van de werkzaamheden en door het eventueel inzetten van extra middelen om die te versnellen. Werd daarmee rekening gehouden in het investeringsplan dat nu op tafel ligt?

Zal een kostenraming gevlogen hebben voor de investeringsmogelijkheden van de MIVB in het bovengronds openbaar vervoer? Er wordt vaak gezegd dat mensen liever de metro nemen, maar als die pas klaar is over twaalf jaar, gaat hun voorkeur misschien wel uit naar een tram die over drie jaar klaar kan zijn. Dan zou die tram negen jaar later alsnog omgevormd kunnen worden tot een metro.

Welk engagement heeft Beliris aangegaan met het oog op de financiering? Gaat het om het volledige bedrag voor de hele termijn? Het Brussels Gewest besteedt ook wel een stevig bedrag aan de noordelijke metro, maar komt zonder geld van Beliris toch zwaar in de problemen.

U hebt niets te vrezen van een Brusselse regering waarvan de groenen deel uitmaken, mijnheer Cerexhe. Er zijn nog andere regeringen, waarvan er sommige Brussel helemaal geen warm hart toedragen en die alleen al uit principe de boel nog

zouden durven om te gooien.

Welke oplossingen wilt u op korte termijn uitwerken om de mobiliteit te verbeteren? De metro naar het noorden van Brussel zal nog twaalf jaar op zich laten wachten, maar het verkeer zit nu al hopeloos in de knoei en dat zal er zeker niet beter op worden. Bent u van plan om bijkomend ander openbaar vervoer in te zetten om op korte termijn de nodige oplossingen aan te bieden?

**Mme la présidente.**- La parole est à M. De Wolf pour son interpellation jointe.

**M. Vincent De Wolf (MR).**- Mon intervention ne sera évidemment pas en tous points différente de celles de mes prédécesseurs. Je vais donc la résumer.

C'est en septembre dernier que nous avons appris que la ligne de métro Nord qui devait relier la station Albert, à Forest, à la station Bordet, à Evere, ne serait finalement opérationnelle qu'en 2028, soit trois ans plus tard que prévu.

Lors de l'audition des représentants de Beliris la semaine dernière, nous avons appris, par M. Bossut, qui est juriste, que ce délai était volontariste. Pour rappel, est volontariste celui qui croit pouvoir modifier la réalité par sa seule volonté ou encore celui qui fait primer la volonté sur la raison. La principale qualité d'un juriste étant d'être précis et rigoureux, je suppose que M. Bossut a utilisé ce terme à dessein. Je ne suis donc pas optimiste quant au respect de ce délai. Je crois qu'on peut supposer qu'il y aura encore trois ans de retard avant de pouvoir inaugurer une station.

Je rappelle que, dans le passé, le délai moyen entre le moment de la décision et l'exécution était de dix ans. Je persiste à dire que pendant les deux derniers gouvernements, soit dix ans, rien ne s'est fait au niveau du métro : aucune étude, aucun plan, aucune réflexion. Je pense qu'il est incontestable que c'est la présence du groupe Ecolo-Groen qui a empêché la poursuite des projets de métro à l'époque et j'estime que l'ensemble du gouvernement porte une grave responsabilité par rapport à la mobilité dans l'ensemble de Bruxelles. En effet, le métro n'est peut-être pas la solution universelle, mais en matière de mobilité, il faut additionner les solutions, or le métro en offre une

**Mevrouw de voorzitter.**- De heer De Wolf heeft het woord voor zijn toegevoegde interpellatie.

**De heer Vincent De Wolf (MR) (in het Frans).**- *In september vernamen we dat de metrolijn Noord, die het Albertstation in Vorst met het Bordetstation in Evere zal verbinden, pas in 2028 klaar zal zijn. Dat is drie jaar later dan gepland. Tijdens de hoorzitting van vorige week met Beliris werd duidelijk dat het slechts om een voluntaristische deadline gaat. Ik ben dus niet erg optimistisch dat die deadline zal worden gehaald.*

*In het verleden lag er gemiddeld tien jaar tussen de beslissing en de uitvoering. Tijdens de vorige twee legislaturen, met andere woorden de voorbije tien jaar, heeft de regering niets voor de metro gedaan: geen studie, geen plan, geen denkoefening. Het lijdt voor mij geen twijfel dat Ecolo en Groen de metroplannen hebben gedwarsboomd. De voltallige regering draagt een zware verantwoordelijkheid met betrekking tot de mobiliteit in Brussel. De metro is misschien geen universele oplossing, maar inzake mobiliteit komt het ertop aan om meerdere oplossingen aan te reiken en de metro kan veel personen tegelijk vervoeren. Bovengrondse trams, fietsen, elektrische mobiliteit en overstapparkings zijn ook belangrijk, maar de metro had er al moeten zijn.*

*Het laatste metrostation dat in gebruik werd genomen was Delacroix in 2006. De heer Hasquin kreeg zware kritiek toen hij ...*

de taille. Les trams de surface, les vélos, la mobilité électrique, les parkings de transit, etc. sont aussi importants, et il y a beaucoup de choses à faire, mais le métro aurait dû être fait.

La dernière station inaugurée était la station Delacroix en 2006. M. Hasquin avait été décrié lorsqu'il...

**M. Pascal Smet, ministre.**- C'est faux ! C'est moi qui ai inauguré les stations Beekkant et gare de l'Ouest, en présence du Roi, juste avant les élections.

**M. Vincent De Wolf (MR).**- En 2003 ?

**M. Pascal Smet, ministre.**- En 2009, juste avant les élections. J'ai inauguré ces stations avec le Roi et le gouvernement. Nous nous sommes bien amusés. C'est incroyable. C'est moi qui ai fait ces dernières stations !

**M. Vincent De Wolf (MR).**- M. le ministre, je vous ai écouté et je ne vous ai pas interrompu. Si vous avez coupé un ruban dans une station de métro, c'est une bonne chose ! De là à dire que c'est vous qui l'avez faite, je n'en suis pas si certain.

J'essayais de vous dire que M. Hervé Hasquin avait été fortement décrié lorsqu'il avait sorti son projet d'une station Erasme, dont plus personne aujourd'hui n'oserait contester la pertinence. Comment d'ailleurs aurait-on pu s'en sortir face à un complexe hospitalier aussi expansif et qui ne cesse d'ailleurs de s'agrandir ?

L'enquête publique menée pour valider la modification du Plan régional d'affectation du sol (PRAS) a entraîné, à son tour, des retards dans la délivrance des permis d'urbanisme et d'environnement. Nous pensions d'ailleurs que ce serait votre collègue ministre-président en charge de ces matières qui répondrait aux questions, puisque c'est vraiment dans le domaine urbanistique et environnemental que le problème se pose. Les demandes de permis d'urbanisme et d'environnement auraient été transmises par Beliris au gouvernement régional le 21 février 2017 et l'examen de ces demandes n'aurait été soumis que cinq mois plus tard, cinq mois d'arrêt pur et simple, cinq mois de perte de temps.

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**- *Dat klopt niet! Net voor de verkiezingen heb ik zelf stations Beekkant en Weststation ingehuldigd in aanwezigheid van de koning.*

**De heer Vincent De Wolf (MR) (in het Frans).**- *In 2003?*

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**- *In 2009, net voor de verkiezingen. Ik heb die stations ingehuldigd met de koning en de regering.*

**De heer Vincent De Wolf (MR) (in het Frans).**- *Mijnheer de minister, toen u aan het woord was, heb ik zonder u te onderbreken geluisterd. Goed dat u een lintje bent gaan knippen, maar dat betekent nog niet dat het uw verdienste is dat die stations er gekomen zijn.*

*Ik probeerde te zeggen dat de heer Hasquin zware kritiek kreeg, toen hij met zijn plan voor metrostation Erasmus kwam. Niemand zal nu nog het belang van dat metrostation aanvechten.*

*Het openbaar onderzoek voor de wijziging van het Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP) leidde op zijn beurt tot vertraging bij de uitreiking van de stedenbouwkundige vergunning en de milieuvergunning. We dachten trouwens dat de minister-president de vragen zou beantwoorden, want het probleem zit bij stedenbouw en milieu. Beliris zou op 21 februari 2017 de aanvragen voor een stedenbouwkundige vergunning en een milieuvergunning hebben ingediend. Het onderzoek van de vergunningen zou pas vijf maanden later zijn gestart.*

*Ik ga een parallel trekken met de Leopold II-tunnel. Volgens een studie uit 2009 moesten er dringend werkzaamheden worden uitgevoerd, maar pas drie jaar later, in maart 2012, werd beslist om voor 463 miljoen euro een dringende*

Je vais faire un parallèle avec le tunnel Léopold II, qui sera bientôt d'actualité. D'après une étude de 2009, il fallait d'urgence faire des travaux dans le tunnel Léopold II. Il est vrai que dans ce tunnel, on a un peu l'impression d'être dans des catacombes ou dans les grottes de Han. Et ce n'est que trois ans plus tard, en mars 2012, qu'on a décidé de faire une rénovation urgente qui sera réalisée en mai 2018, donc six ans ou neuf ans plus tard selon la manière dont on calcule, avec un budget de 463 millions d'euros.

Je parle de ce tunnel parce qu'on aurait donc pu, dans le même temps, en neuf ans et avec le même budget, prolonger le métro dans le nord entre Simonis et Grand-Bigard. Pour rappel, le Plan régional de développement durable (PRDD) prévoit de commencer à s'en préoccuper en 2045. Nous pouvons donc espérer que vous ou un autre inaugurez une station dans cette direction en 2060.

Beaucoup de temps a été perdu ; beaucoup d'argent également.

Je rappelle aussi que nous soutenons entièrement le transport par train à l'intérieur de Bruxelles. Nous avons fait une étude avec les collaborateurs du groupe MR, les parlementaires et la présidente de cette commission pour démontrer qu'encore aujourd'hui, sur 144 connexions entre le chemin de fer et la STIB, à peine 30% sont correctement signalées. Ce signalement représente un budget infime. Il suffit d'être clair dans l'électronique et la signalétique pour permettre aux usagers de passer du train vers la STIB, et inversement, et gagner ainsi beaucoup de temps et d'argent.

Je rappelle également que les ministres Mme Galant et M. Bellot ont décidé d'ajouter des trains, 72 trains en 2016 et 14 trains par jour en 2017.

Mes questions sont donc les suivantes :

- La mise à l'enquête publique du PRAS n'a pas été réalisée dans les temps. Est-il exact que, dans la première version du PRAS modifié, le gouvernement bruxellois aurait omis les projets de station Constitution et Albert ?

- L'approbation de l'enquête publique relative à la validation du PRAS était un préalable indispensable au dépôt des permis. Y a-t-il eu des

*renovatie uit te voeren die in mei 2018 begint, dus zes of negen jaar later.*

*In die negen jaar hadden we met dat geld een metro kunnen aanleggen tussen Simonis en Groot-Bijgaarden. Het Gewestelijk Plan voor duurzame ontwikkeling (GPDO) voorziet dat we dat in 2045 bekijken. We kunnen dus hopen dat u of een van uw opvolgers tegen 2060 een metrostation in die richting zal openen. Er is niet alleen veel tijd, maar ook veel geld verloren.*

*U mag ook niet vergeten dat we grote voorstanders zijn van de trein op het Brusselse grondgebied. Uit een studie van de MR-fractiemedewerkers, de parlementsleden en de voorzitster van deze commissie blijkt dat nauwelijks 30% van de 144 overstapmogelijkheden tussen trein en MIVB duidelijk zijn aangeduid. Duidelijke signalisatie hoeft niet veel te kosten, maar maakt de overstap tussen trein en MIVB zoveel vlotter.*

*Minister Galant en minister Bellot beslisten ook om extra treinen in te zetten.*

*Het openbaar onderzoek van het GBP verliep niet binnen de termijnen. Klopt het dat de Brusselse regering de projecten voor station Grondwet en Albert in de eerste versie van het gewijzigde GBP niet opgenomen had?*

*De goedkeuring van het openbaar onderzoek betreffende de goedkeuring van het GBP was een conditio sine qua non voor de vergunningen. Was er vertraging? Hoe groot was die?*

*Bevestigt u dat het parlement de ordonnantie betreffende de instelling van een erfdienvaarheid te laat goedkeurde om de werkzaamheden binnen de gestelde termijn uit te voeren?*

*Collega Cerey stelde een terechte vraag over de goedkeuring van de stedenbouwkundige reglementering of de wetgeving. Het zou interessant zijn om het antwoord van de heer Vervoort te kennen. Als het moet kan het snel gaan, denk maar aan wat er de voorbije maanden over de openbaarheid van bestuur is goedgekeurd.*

*Hoeveel is de actuele kostprijs van de metrolijn naar het noorden? Beliris en de MIVB moesten voor het einde van het jaar nieuwe ramingen indienen. Hebt u die? Hoeveel kost de*

retards ? De quelle ampleur ?

- Confirmez-vous que l'ordonnance relative à la constitution d'une servitude d'utilité publique a été adoptée trop tardivement par le parlement bruxellois afin de respecter le calendrier des travaux ?

- Il me semble que la question posée par M. Cerexhe au sujet de l'adaptation de la réglementation d'urbanisme ou de la législation est pertinente. Il aurait été intéressant que M. Vervoort puisse y répondre. Quand on veut, on peut, on l'a encore vu en matière de transparence et de gouvernance. En quelques mois, voire moins que cela, quand on veut voter un texte, on peut y arriver, la preuve en a été faite !

- Quel est le coût actualisé du projet de métro Nord ? Les nouvelles estimations devaient être rapportées par Beliris et la STIB pour la fin de l'année, comme évoqué lors des auditions. Quels sont les chiffres dont vous disposez ? Concernant le projet Constitution, quels sont les chiffres de réajustement du budget de cette station ?

**Mme la présidente.**- La parole est à M. De Bock pour son interpellation jointe.

**M. Emmanuel De Bock (DéFI).**- Mon interpellation est inspirée d'un article, paru dans le quotidien *La Capitale* le 4 janvier 2017, qui mettait directement en cause le cabinet du ministre Vervoort. Selon cet article, il aurait commis deux erreurs qui seraient à l'origine de ce retard. Tout d'abord, il y aurait eu un retard dans la mise à l'enquête publique du Plan régional d'aménagement du sol (PRAS) en raison d'une rectification suite à l'oubli des projets Constitution et Albert. Ensuite, l'enquête publique relative à l'approbation du PRAS, préalable indispensable au dépôt des permis, aurait été retardée à la suite d'un retard dans la demande des permis d'urbanisme et d'environnement.

D'après ce qui nous a été dit la semaine passée, cela n'est pas tout à fait exact. Il serait important que vous nous relatiez la bonne histoire. En termes de contrôle démocratique, nous devons la connaître. Par ailleurs, je trouve léger qu'on mette directement un cabinet de ministre en cause et que ces raisons soient évoquées si elles ne sont pas vraies ou si ce ne sont pas les raisons principales. Il

*begrotingsherziening voor station Grondwet?*

**Mevrouw de voorzitter.**- De heer De Bock heeft het woord voor zijn toegevoegde interpellatie.

**De heer Emmanuel De Bock (DéFI) (in het Frans).**- *Mijn interpellatie is ingegeven door een artikel dat op 4 januari 2017 in *La Capitale* verscheen en het kabinet-Vervoort rechtstreeks verantwoordelijk hield voor twee fouten die tot de vertraging hebben geleid. Eerst en vooral zou er vertraging opgelopen zijn bij de start van het openbaar onderzoek van het GBP doordat de projecten Grondwet en Albert over het hoofd werden gezien. Vervolgens zou het openbaar onderzoek betreffende de goedkeuring van het GBP ook vertraging opgelopen hebben door vertraging bij de aanvraag van de stedenbouwkundige vergunning en de milieuvergunning.*

*Volgens de verklaringen van vorige week klopt dat niet helemaal. Voor de democratische controle is het belangrijk dat u ons de juiste versie van de feiten uit de doeken doet. Bovendien wordt een ministerieel kabinet beschuldigd. Het is dus belangrijk dat u ons de waarheid vertelt.*

*De procedure is complex en alle betrokken partijen werken misschien niet voldoende samen, waardoor*

me semble donc important que vous clarifiez les raisons de ce retard.

Sachant que la procédure est complexe et que les intervenants ne travaillent peut-être pas assez la main dans la main, le calendrier qu'on nous a transmis était peut-être trop optimiste. Nous demandons un calendrier réaliste, pas de fausses promesses.

Tout à l'heure, quelqu'un prenait Erasme comme exemple. Lorsque la réalisation de ce métro, dont une partie était en surface, a été décidée et que M. Hasquin a obtenu les budgets, en 1996, il a fallu faire des études. Cela a permis une véritable avancée et l'aboutissement des travaux dix ans plus tard.

Mon parti et moi-même sommes très favorables au métro, qui permet aussi de structurer une ville.

Des éléments comme le type de population et la densité démographique sont pris aujourd'hui comme critères dans l'élaboration du réseau de métro. Un tel raisonnement tenu il y a quarante ans n'aurait pas permis de réaliser le métro partout à Bruxelles.

Le métro est un facteur structurant pour la ville et participe à sa reconstruction, à l'émergence de nouveaux quartiers et à leur densification, idéalement aux abords des axes de mobilité les plus performants. Il contribue à l'émergence d'une nouvelle cartographie de la ville.

Il pourrait ainsi être plus intéressant, pour les habitants, de prendre, au départ d'une gare située à l'extérieur de la ville, un train qui les amènera en moins de quinze minutes au centre-ville ou en tout autre point névralgique de la capitale. Une proposition de résolution comme celle de l'élargissement de la zone MTB, que vous défendez, serait d'ailleurs une bonne chose en ce sens.

Comme l'ont souligné Mme Delforge et M. De Wolf, la SNCB dispose d'un réseau ultra-performant, mais il n'est ultra-performant que s'il est parcouru par suffisamment de trains. Il équivaut à ce que pourrait être un métro, mais un métro desservi une fois toutes les heures, cela n'a pas de sens ! On n'incitera pas les automobilistes à abandonner leur voiture, tant qu'il n'y aura qu'un

*de planning misschien te optimistisch was. We vragen een realistische planning, geen valse beloften.*

*Mijn partij en ikzelf zijn grote voorstanders van de metro die de stad ook structuur kan geven.*

*Brussel zou nooit een metronetwerk gehad hebben, als de huidige criteria, zoals het type bevolkingsgroep en de bevolkingsdichtheid, veertig jaar geleden als doorslaggevend waren beschouwd.*

*De metro draagt bij tot de structuur van een stad, tot de ontwikkeling en verdichting van wijken, in het ideale geval in de nabijheid van de belangrijkste mobiliteitsassen. De metro speelt een belangrijke rol bij het uittekenen van een nieuwe stadsplattegrond.*

*Voor de inwoners van het Brussels Gewest zou het interessant zijn als ze buiten de stad een trein kunnen nemen die hen in minder dan een kwartier naar het centrum of een andere cruciale plek in de stad brengt. De uitbreiding van de MTB-zone, een project waar u achter staat, volgt die redenering.*

*Mevrouw Delforge en de heer De Wolf hebben het uitstekend netwerk van de NMBS geprezen. Als er op dit netwerk slechts één trein per uur wordt ingezet en zo goed als geen in het weekend, dan stemt dit overeen met een metro die maar één keer per uur rijdt. Automobilisten laten hiervoor echt hun auto niet staan.*

*Alleen met een algemene langetermijnvisie kan de problematiek worden aangepakt.*

*De heer Brieuc de Meeûs sloeg de nagel op de kop met zijn uitspraken over de Kleine Ring, de Ring en de komst van tram 7. Het Gewestelijk Expresnet zal het station van Etterbeek overbeladen en trams 3 en 4 zullen onvoldoende capaciteit hebben voor de groeiende groep Brusselse reizigers die van en naar de rand pendelen.*

*Daarvoor is een toekomstvisie nodig, waarbij de metro essentieel is. Als Parijs dezelfde redenering als Brussel had gevuld, dan was die stad helemaal anders geweest. Een Parijzenaar heeft geen auto nodig dankzij het efficiënte metronet, dat het resultaat is van een langetermijnvisie.*

*De kosten zijn niet gering, dat klopt. Maar andere*

train par heure, et peu ou pas de trains circulant en soirée ou le week-end !

Il convient de développer une vision globale et à long terme à l'égard de cette problématique.

Les remarques de M. Brieuc de Meeûs, que nous avons entendu cet été, au sujet de la Petite ceinture, de la rocade et du futur tram 7 sont pertinentes. Avec l'arrivée du réseau express régional, la gare d'Etterbeek sera vite engorgée et les trams 3 et 4 n'auront pas la capacité suffisante pour faire face à la croissance démographique et à l'augmentation du nombre des usagers bruxellois circulant depuis et vers la périphérie.

C'est pour cela qu'il faut être visionnaire et qu'à un moment donné, le métro s'impose. Certes, il est plus coûteux, mais si Paris avait raisonnable comme Bruxelles, il ne serait pas le même. Et aujourd'hui, on peut vivre sans voiture à Paris parce que la ville possède un réseau de métro très bien fait, pensé globalement et dans une perspective à long terme.

Pour ce qui est du coût, on est effectivement dans un rapport de un pour six, ou un pour dix si l'on tient aussi compte de la création des stations de métro, évidemment plus chères en souterrain. Mais on oublie souvent d'autres éléments. Comme l'avait dit M. Chris Lauwers lors d'un exposé auquel j'ai assisté en arrivant ici il y a quelques années, les rails de tram se remplacent tous les trente ans, mais les investissements dans le métro sont nécessaires tous les cent ans. La maintenance d'une rame de métro est bien sûr plus chère que celle d'un tram, mais sa capacité est quatre à cinq fois plus importante et sa vitesse commerciale est supérieure. L'un dans l'autre, à un moment donné, le métro s'impose.

Il est intelligent d'avoir cette vision à long terme, sans condamner le tram. Il y a en effet de nombreux endroits où le tram se justifie, notamment en site propre, mais il y a aussi de nombreux endroits où il ne répondra plus à la forte demande de mobilité que peut connaître une ville de 1,2 million d'habitants. Voilà pourquoi il est important de réfléchir globalement.

Le respect du calendrier de délivrance du permis, initialement prévu pour avril 2019, est-il toujours d'actualité ?

*aspecten dienen ook te worden overwogen, zoals het feit dat tramrails om de dertig jaar moeten worden vervangen, terwijl er maar om de honderd jaar in de metro moet worden geïnvesteerd. Het onderhoud van een metrovoertuig is veel duurder dan dat van een tram, maar de capaciteit en reisnelheid van een metro overtreffen die van de tram aanzienlijk.*

*In een slimme langetermijnvisie blijft de tram een rol spelen, vooral in eigen baan. Om in te spelen op de sterk groeiende vraag naar mobiliteit in een stad met 1,2 miljoen inwoners is de tram echter niet geschikt.*

*Oorspronkelijk was de afgifte van de stedenbouwkundige vergunning gepland voor april 2019. Is dat nog altijd zo?*

*We hebben de uitleg van Beliris en de MIVB over de vertragingen gehoord. Aangezien u politiek verantwoordelijk bent, wensen we van u te horen of de aanvragen voor een stedenbouwkundige vergunning en een milieuvergunning echt te laat werden ingediend en de redenen daarvoor.*

*Hoe ziet de retroplanning eruit voor het operationeel worden van metro Noord? Een fasering per station, zoals toegepast door de heer Hasquin of de geleidelijke opening van één tot twee stations tegen 2022 of 2023 lijken aannemelijke opties om te vermijden dat er nog tien jaar overgaat.*

*Net als collega Cerehhe wil ik de impact kennen van deze vertraging op metro Zuid. Na de uitlatingen in de pers is het tijd om politieke verantwoordelijkheid te dragen en zonder talmen een traject te bepalen voor metro Zuid, om het nimby syndroom te vermijden.*

*Het volstaat niet om zelf voorstander van de metro te zijn, we moeten er ook voor pleiten in onze wijken, waar bewoners en handelaars hun eigen mening hebben over de aanleg van een nieuwe metrolijn. Ze moeten de kans krijgen om te kiezen of ze zich al dan niet in de buurt van de toekomstige metro willen vestigen.*

*Het verbaast me dat de metrolijnen Noord en Zuid wel stations bedienen, zoals het station van Ukkel-Kalevoet, maar dat er geen overstapparking is, terwijl dit in de eerste versie wel voorzien was.*

Pourriez-vous nous confirmer les retards dans le dépôt des demandes de permis d'urbanisme et d'environnement et nous en indiquer les vraies raisons ? Nous avons entendu les motifs invoqués par des responsables de Beliris et de la STIB, mais il me semble important que vous endossiez les raisons politiques qui auraient pu contribuer à ce retard.

Pourriez-vous nous communiquer un rétroplanning actualisé de la mise en service estimée du métro Nord ? La mise en place d'un phasage station par station, comme l'avait notamment fait M. Hasquin, et l'ouverture progressive d'une partie du réseau et d'une ou deux stations dès 2022 ou 2023, ne constituerait-elles pas une solution de repli envisageable pour éviter d'avoir à attendre dix ans ?

Enfin, comme M. Cerexhe, je voudrais savoir si ce retard affecte le développement du métro Sud. Nous avons découvert les trois options pour le métro Sud dans la presse et un vrai choix politique s'impose, que les responsables politiques devront assumer. Il faudra rapidement arrêter un itinéraire pour le sud pour éviter un syndrome Nimby.

Il est en effet facile de dire ici que nous sommes partisans du métro, mais il faudra aussi aller le défendre dans nos quartiers, où tout le monde n'est pas favorable à ce type de mobilité, et permettre aux riverains et aux commerçants de faire leurs choix de vie et leurs investissements en fonction d'une ligne de métro à venir. Il serait problématique de choisir un quartier, par exemple celui du square des Héros à Uccle, en se disant que le métro y passera dans dix ou vingt ans, et de constater ensuite qu'il n'y passera jamais. Inversement, si vous n'avez vraiment pas envie d'avoir un métro à proximité, vous avez vingt ans pour déménager vers un endroit où il n'y a pas de métro. Cela doit aussi pouvoir être un choix librement consenti.

Je voudrais également poser une question qui a trait au métro Nord et au métro Sud. Je m'étonne que le métro, qui relie pourtant des gares, comme celle d'Uccle-Calevoet, n'ait aucune liaison avec le parking de dissuasion, hormis dans la première version qui prévoyait une liaison avec la gare d'Uccle-Stalle et évitait Uccle.

On sait combien les parkings de dissuasion sont

*Overstapparkings zijn nochtans doeltreffend, op voorwaarde dat ze in verbinding staan met het stadscentrum.*

*Als het station van Ukkel-Kalevoet als halte wordt behouden, dient een omleiding te worden toegevoegd naar Ukkel-Stalle, naar Drogenbos en naar de nabijgelegen winkelcentra. Ze zouden vragende partij kunnen zijn voor een verbinding met een overstapparking, waar bestuurders bij het verlaten van de Ring hun auto kunnen parkeren en met het openbaar vervoer in een kwartier het stadscentrum kunnen bereiken.*

essentiels, mais s'ils sont privés de liaison directe avec le centre-ville, ils n'ont aucun sens. Il convient de prévoir soit un lien direct structurant avec le centre-ville, soit un lien intermédiaire avec une gare qui amène les voyageurs au centre-ville.

Si le deuxième scénario prévoyait une liaison avec la gare d'Uccle-Calevoet, organisez alors une déviation depuis Uccle-Calevoet vers Uccle-Stalle et vers Drogenbos, ainsi que vers les centres commerciaux qui sont situés aux abords. Ceux-ci pourraient être demandeurs d'une liaison avec le parking de dissuasion, pour permettre aux automobilistes, à la sortie du ring, de laisser leur voiture et d'emprunter un moyen de transport qui les amène en quinze minutes au centre-ville.

#### *Discussion conjointe*

**Mme la présidente.**- La parole est à Mme Van Achter.

**Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *Je suis également une fervente partisane du tram. Cependant, j'habite au carrefour du tram 55 et du tram 7 et je ne peux que constater qu'ils sont sursaturés. Cela fait des années que nous parlons d'un métro qui remplacerait le tram 55 et d'un tunnel qui passerait sous la place Meiser pour améliorer l'offre de la ligne 7. Nous savons aussi que Beliris n'a pas encore reçu la mission de creuser un tunnel sous la place Meiser. Manifestement, le gouvernement a laissé ce dossier prendre la poussière pendant cinq ans. Il est dès lors douloureux de constater le retard déjà pris par ce dossier du métro.*

*L'automne dernier, j'ai assisté à une réunion à la maison communale de Schaerbeek, où il a été question des plans du métro, de la procédure en cours et des outils de planification. On y a parlé assez ouvertement du tracé de la nouvelle ligne de métro et des options toujours sur la table.*

*L'aménagement du square François Riga fait en effet l'objet d'une protestation citoyenne. Le bourgmestre a déclaré à cet égard que le métro pourrait être déplacé en direction de l'église et que la station pourrait même déménager totalement vers Helmet. Les riverains ont eu l'impression que le tracé n'était pas encore définitif. Est-ce exact ? Peut-il encore être modifié ?*

#### *Samengevoegde besprekking*

**Mevrouw de voorzitter.**- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- Ook ik ben een grote voorstander van de tram als transportmiddel. Ik vind de tram bijwijlen romantisch, zeker de oudere modellen die tijdens het rijden nog vonken geven. Helaas woon ik nu op het kruispunt van tram 55 en tram 7. Ik heb vanochtend tram 7 genomen om mijn kinderen naar school te brengen. Daarmee bedoel ik dat ik eerst een tram 7 moest laten voorbij rijden, want die zat eivol, en dat ik op de volgende tram 7 met mijn drie kinderen als haringen in een ton zat. Vervolgens ben ik met tram 55 gaan werken en ook daar was het hetzelfde scenario: een overvolle tram. We hebben het nu al jaren over een metro die tram 55 zou moeten vervangen. We hebben het eveneens al jaren over een tunnel onder het Meiserplein waardoor het aanbod op tramlijn 7 kan verbeteren. We weten ook dat Beliris nog niet de opdracht heeft gekregen om het Meiserplein te ondertunnelen. Blijkbaar heeft de regering het dossier de voorbije vijf jaar gewoon stof laten verzamelen.

Het is dan ook pijnlijk om vast te stellen dat er nu al vertraging is met die metro. Ik weet niet wat passagiers de volgende twaalf jaar aan moeten met tram 7. Ik neem aan dat ze als haringen in een ton zullen blijven zitten, want naast de auto of misschien de fiets zijn er geen alternatieven.

In het najaar woonde ik een vergadering bij in het stadhuis van Schaerbeek, waar de plannen met de metro, de lopende procedure en de planningsinstrumenten aan bod zijn gekomen. Er werd vrij openlijk gesproken over het traject van de nieuwe metrolijn en over welke opties er nog op tafel lagen. Er is immers buurtprotest over de François Rigasquare. De burgemeester zei in dat verband dat de metro misschien nog enigszins richting kerk kan worden verlegd en dat het station zelfs helemaal richting Helmet zou kunnen verhuizen. De buurtbewoners kregen daardoor de indruk dat het traject nog niet definitief vastligt.

Klopt dat? Kan het traject nog wijzigingen ondergaan? Zo wordt het in ieder geval aan de omwonenden voorgesteld. Er zijn natuurlijk heel wat buurtbewoners die een onteigening te wachten staan of die de metro in hun achtertuin krijgen. Ze willen weten of er nog wijzigingen mogelijk zijn.

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Handichi.

**M. Youssef Handichi (PTB\*PVDA-GO!).**- La fréquentation du réseau de la STIB a augmenté de 8%. C'est vraiment une bonne chose et cela prouve qu'il est possible d'arriver à une telle progression sans augmenter les tarifs pour les voyageurs, ce qui est tout à fait positif.

Imaginons que nous développions une politique qui irait dans le sens d'une diminution des tarifs à la STIB. Vous l'avez fait pour les abonnements scolaires et nous vous avons félicité à plusieurs reprises pour cela. C'est dans cette direction qu'il faut aller.

Je voudrais aussi saluer mes collègues, les travailleurs de la STIB, qui sont parvenus à cette augmentation avec des bouts de ficelle. La pression augmente de plus en plus. Nous le disons dans cette commission et c'est manifeste sur le terrain : la pression automobile est de plus en plus forte et elle se fait sentir non seulement sur les voyageurs, mais aussi sur les travailleurs, tous les jours et dans chaque service. Ils ont réalisé le travail et il était important de le dire.

M. le ministre, cela prouve aussi que les Bruxellois et tous ceux qui viennent travailler à Bruxelles ont besoin que l'offre augmente. Dans ce débat, il y a

**Mevrouw de voorzitter.**- De heer Handichi heeft het woord.

**De heer Youssef Handichi (PTB\*PVDA-GO!).** (*in het Frans*).- *Het gebruik van het MIVB-net is met 8% gestegen. Dat is goed nieuws en het bewijs dat we de tarieven voor de reizigers niet hoeven te verhogen. Stelt u zich eens voor dat u de MIVB-tarieven zou verlagen. U hebt de school-abonnementen tot onze grote tevredenheid al goedkoper gemaakt. In die richting moet u verder gaan.*

*Ik wil ook de MIVB-werknemers feliciteren dat ze de stijging met minimale middelen hebben gerealiseerd. De autodruk blijft toenemen en dat heeft niet alleen gevolgen voor de reizigers, maar ook voor de werknemers.*

*Het bewijst ook dat Brusselaars en pendelaars nood hebben aan een groter aanbod. Er zit een contradictie in het debat: we zijn tegen de metro en een fijnmaziger openbaarvervoernet, maar we moeten ambitieus zijn, want de mobiliteit is onlosmakelijk verbonden met het milieu. Daarom kunnen we geen halve maatregelen nemen. We moeten zowel de metro uitbouwen als het net verfijnen. Dat mag geen tegenstelling zijn.*

*U herinnert zich dat we een resolutie indienden om de MTB-tarieven in het klassieke abonnement te*

une forme de contradiction : on oppose métro et meilleur maillage. Il faut être ambitieux, parce que quand on parle de mobilité, on parle aussi d'éologie. Et pour pouvoir relever le double défi de la mobilité et de l'éologie, il faut disposer d'outils performants. Il n'y a donc pas de contradiction : à mon sens, il faut développer le métro et améliorer le maillage existant à Bruxelles. Je voulais qu'il n'y ait plus de doutes à ce propos. Il va falloir lever cette contradiction.

Vous vous en souvenez, M. le ministre, nous avions déposé une résolution visant à intégrer les tarifs MTB dans l'abonnement classique. L'esprit du tarif est important. On dit qu'avec les gares, il y a déjà des métros à Bruxelles. J'ai envie de dire que c'est vrai, mais alors, soyons ambitieux ! Intégrons les avantages de l'abonnement MTB dans l'abonnement classique et réalisons une grande campagne de sensibilisation. Montrons qu'un métro est en circulation depuis longtemps à Bruxelles et dirigeons tous les voyageurs vers ces métros de la ligne S. Il y a deux ans, vous aviez beaucoup communiqué à ce propos. Pourquoi arrêter ? Allons encore plus loin.

Par ailleurs, qu'en est-il des partenariats public-privé (PPP) ? Ils semblent être à l'origine d'une autre contradiction au sein de cette commission. Certains disent que nous n'avons pas les moyens et qu'il faut opérer des choix. Dans la troisième région la plus riche d'Europe, avez-vous étudié la possibilité d'aller chercher ces moyens ? Avez-vous discuté avec M. Vanhengel ? Avez-vous réellement creusé la question pour tirer profit de la richesse de notre région, ou avez-vous fait le choix de la facilité en optant pour le PPP ?

Je rappelle qu'avec un PPP, ce sont les pouvoirs publics qui vont payer le prix fort. On sait qu'un PPP est toujours plus coûteux qu'un financement sur fonds propres. Ou alors, ce sont les usagers qui passent à la caisse, comme dans le cas du Diabolo, qui a fait exploser le prix du billet de train.

Enfin, quel est l'état des discussions concernant Beliris ? Comme l'a dit M. Cerexhe, nous n'avons pas trois, mais quatorze ans de retard. Bruxelles a toujours eu tendance à tout faire dans l'urgence. Maintenant, c'est fait, nous allons enfin avoir le métro Nord, qui est tellement important. Qu'en dit Beliris ? Y a-t-il des freins à cet égard ?

*integreren. Er wordt gezegd dat de treinstations in Brussel ook metrostations zijn en ik wil dat best aannemen, maar dan moeten we ambitieus zijn! Laten we de voordelen van het MTB-abonnement integreren in het klassieke abonnement en de reizigers via een grootschalige campagne naar de metro van de S-lijn leiden. Twee jaar geleden werd daarover duidelijk gecommuniceerd. Waarom zet u die communicatie niet verder?*

*Hoe zit het trouwens met de publiek-private samenwerkingen (PPS)? Die vormden blijkbaar de aanleiding tot een andere contradictie in deze commissie. Sommigen beweren dat de middelen ontbreken en dat we keuzes moeten maken. Hebt u in het op twee na rijkste gewest van Europa bekeken of u die middelen nergens kunt vinden? Hebt u met de heer Vanhengel gesproken? Hebt de kwestie werkelijk uitgespit of bent u gemakshalve voor een PPS gegaan?*

*We weten dat een PPS altijd duurder uitvalt dan een financiering met eigen middelen, tenzij we het geld bij de reizigers halen, zoals in het geval van Diabolo.*

*Hoe zit het met de Beliris onderhandelingen? We hebben geen drie, maar veertien jaar vertraging. Nu gaat de noordelijke metrolijn er eindelijk komen. Wat zegt Beliris? Zijn er nog hinderpalen?*

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Smet.

**M. Pascal Smet, ministre.**- D'abord, Mme Delforge, je tiens à souligner que la ligne de métro n'est qu'un élément d'une politique de mobilité plus cohérente et plus large. Il est réducteur et inexact de faire croire que la construction d'une ligne de métro est la seule mesure que le gouvernement ait voulu prendre.

Je rappelle que nous investissons dans les pistes cyclables, mais aussi dans les transports en commun. Par exemple, cette année, nous inaugurerons deux lignes de tram. Elles ne sont pas tombées du ciel. Il s'agit des lignes de tram 94 et 9, qui seront opérationnelles après leur inauguration en septembre ou en octobre prochain.

Toujours à propos du tram, j'espère que les pourparlers avec la Ville de Bruxelles seront bientôt terminés et que nous avancerons dans le dossier du prolongement, jusqu'au plateau du Heysel, de la ligne 9, qui s'arrête maintenant à Arbre Ballon, et de la ligne 3, qui s'arrête à Esplanade. Nous y réaliserons une grande interconnexion avec les trams flamands et le tram-bus flamand qui circulera en direction de l'aéroport. Tout cela demande des investissements, qui sont prévus. Ils seront peut-être même facilités par ces retards. L'avantage est que l'argent est disponible et qu'il sera réaffecté. Tout est étalé dans le temps. J'y reviendrai.

Je rappelle aussi qu'avec le Plan bus et la livraison, à partir de cette année, des 235 bus commandés, nous allons aussi créer de nouvelles lignes de bus. Par ailleurs, nous allons très prochainement lancer un marché pour l'achat de 175 nouveaux trams, qui seront livrés à partir de 2020. En outre, je viens de boucler le contrat d'achat de 220 trams acquis par le passé. Les 175 trams s'y ajouteront donc dans les prochaines années.

Je reviendrai plus tard sur les 43 rames métro dont vous avez peut-être vu la nouvelle configuration au Salon de l'auto. Mme Dejonghe a posé une question à ce propos. Par ailleurs, je vous rappelle que la construction d'un dépôt pour tous ces véhicules est en cours.

Il y a donc un véritable élargissement de notre réseau de transports en commun à Bruxelles.

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

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**- *Mevrouw Delforge, in de eerste plaats wil ik onderstrepen dat de metrolijn slechts een onderdeel is van een coherent en ruimer mobiliteitsbeleid. U doet de waarheid geweld aan als u beweert dat de regering geen andere maatregelen wil nemen dan de aanleg van een metrolijn. We investeren in fietspaden, maar ook in het openbaar vervoer. Dit jaar worden bijvoorbeeld tramlijnen 94 en 9 in gebruik genomen.*

*Ik hoop dat de besprekingen met de stad Brussel binnenkort rond zijn en dat we werk kunnen maken van de verlenging van lijn 9 en lijn 3 tot aan de Heizel. Daar zijn een heleboel overstapmogelijkheden op Vlaamse trams en trambussen in de richting van de luchthaven. Dat vergt investeringen die al gepland zijn. Misschien komen ze er zelfs vlotter dankzij de vertragingen bij de aanleg van de metro, omdat we het geld elders kunnen gebruiken.*

*Het Busplan voorziet ook in nieuwe buslijnen. Er komt binnenkort een aanbesteding voor de aankoop van 175 trams die vanaf 2020 worden geleverd. Bovendien heb ik net de aankoop van 220 eerder bestelde trams afgerond. De 175 trams komen daar de volgende jaren nog bij.*

*Over de 43 metrostellen zal ik het niet meer hebben. Daarvoor wordt trouwens een remise gebouwd.*

*Het openbaar vervoer in Brussel breidt dus wel degelijk uit.*

*Samen met de burgemeester van Anderlecht heb ik vandaag de eerste symbolische steen van de overstapparking Ceria-Coovi gelegd. Dat wordt de eerste overstapparking in Brussel en vanaf nu komt er jaarlijks een bij. Ook met autodelen moeten we vooruit.*

*U kunt het mobiliteitsbeleid niet reduceren tot een metrolijn. Die lijn werd trouwens, weliswaar met herten en stoten, goedgekeurd door de vorige regering, waarvan uw partij deel uitmaakte.*

*Ik ben er net als de heer De Wolf van overtuigd dat we ook richting Groot-Bijgaarden moeten*

D'autre part, comme je viens de le dire, nous investissons dans des pistes cyclables.

J'ai également posé aujourd'hui, avec le bourgmestre d'Anderlecht, la première pierre symbolique du parking de dissuasion Ceria-Coovi. Il s'agit du premier Park and Ride (P+R) à Bruxelles, auquel un nouveau parking viendra s'ajouter chaque année. Enfin, nous devons avancer dans le dossier du covoiturage.

La politique de mobilité ne peut donc pas être réduite à une ligne de métro. Par ailleurs, je rappelle, sans vouloir polémiquer, que la ligne de métro a été décidée, certes avec beaucoup de difficultés et de réticences, par le gouvernement précédent, au sein duquel votre parti était représenté. Nous en sommes là et nous devons réaliser cette ligne de métro.

Comme M. De Wolf, je suis convaincu qu'il faut aller vers Grand-Bigard. C'est pourquoi j'ai commandé une étude à Bruxelles Mobilité sur l'extension du métro vers l'ouest de Bruxelles. Cette étude s'achèvera dans quelques mois. Je ne traîne pas.

Malheureusement, l'étude que Beliris doit réaliser sur l'extension vers le sud n'a pas encore été commencée, ce que je déplore. Elle devrait l'être bientôt. Ce n'était pas une bonne idée que Beliris réalise cette étude, mais il en a fait la demande dans le cadre d'un grand compromis. J'espère qu'elle sera rapidement terminée, parce que je tiens à l'inclure dans le Plan régional de mobilité (PRM), dont l'avant-projet doit être approuvé par le gouvernement d'ici quelques mois. Il était question d'y intégrer les futures lignes de métro et les futures lignes de tram. Des investissements doivent encore être réalisés.

Une des maladies bruxelloises, dans ce dossier comme dans d'autres, c'est qu'une fois la décision prise, il se trouve toujours des personnes pour rouvrir le débat et remettre la décision en question. C'est sans doute la grande différence avec la Chine ou d'autres pays où, une fois la décision prise, elle est exécutée. Ces pays ont évidemment d'autres régimes, que je ne défends absolument pas, mais ils avancent.

*(Remarques de M. Loewenstein et de M. De Lille)*

*uitbreiden. Daarom heb ik Brussel Mobiliteit de opdracht gegeven om een uitbreiding van de metro in westelijke richting te bestuderen. De studie zal over enkele maanden klaar zijn.*

*Helaas is Beliris nog niet begonnen met de studie over de uitbreiding naar het zuiden. Het was geen goed idee om die studie aan Beliris toe te vertrouwen, maar dat is gebeurd in het kader van een groot compromis. Ik hoop dat we snel de resultaten kennen, want die wil ik opnemen in het Gewestelijk Mobiliteitsplan (GMP), waarvan de regering het voorontwerp een van de volgende maanden moet goedkeuren. Het was de bedoeling om de toekomstige metro- en tramlijnen daarin aan bod te laten komen.*

*Een van de Brusselse ziekten is dat er altijd mensen zijn die reeds genomen beslissingen weer op de helling willen zetten. Dat is het grote verschil met landen als China, waar beslissingen worden uitgevoerd. Zulke landen hebben natuurlijk andere regimes, die ik niet verdedig, maar ze boeken wel vooruitgang.*

*(Opmerkingen van de heer Loewenstein en de heer De Lille)*

*Wat ik wil zeggen is dat we de metrolijn niet telkens opnieuw op losse schroeven mogen zetten. De beslissing over de nieuwe metrolijn kwam op het einde van de vorige regeerperiode moeizaam tot stand en de huidige regering brengt ze ten uitvoer.*

*Er zijn twee uitbreidingen. De uitbreiding in noordelijke richting wordt door Beliris uitgevoerd en die in zuidelijke richting, tussen het Noordstation en Albert, door de MIVB. Het zuidelijke deel zal in 2023 in gebruik worden genomen.*

*Ik ben het trouwens niet eens met de analyse van mevrouw Delforge. We hebben een capaciteitsprobleem, vooral tussen stations Albert en het Noordstation. Die premetrolijn dreigt over een of twee jaar niet meer te kunnen voldoen aan de vraag. Daarom moeten we dat traject ombouwen tot een metrolijn.*

*Dat is de enige oplossing, want we kunnen niet nog meer trams inzetten op de huidige premetrolijn. Door de MIVB de grote werkzaamheden aan*

Ce que je veux dire, c'est qu'il faut cesser de remettre en question cette ligne de métro. Elle a été décidée - difficilement, il est vrai - à la fin de la précédente législature. Le gouvernement actuel a opérationnalisé cette décision. Nous sommes lancés.

Il y a deux parties : la partie nord, prise en charge par Beliris, et la partie sud, entre la gare du Nord et la station Albert, réalisée par la STIB. Cette partie du métro, qui respecte globalement le calendrier des travaux, sera mise en circulation dès 2023.

Pourquoi est-ce important ? À ce propos, je ne rejoins pas l'analyse de Mme Delforge. Nous avons actuellement un problème de capacité, surtout entre les stations Albert et Gare du Nord, où nous risquons de devoir refuser de la clientèle d'ici un an ou deux. Par conséquent, il faut un métro sur ce tronçon.

Nous n'avons pas d'autre solution, parce que nous ne pouvons pas injecter plus de trams dans l'infrastructure existante. En faisant réaliser d'énormes travaux par la STIB à la station Albert et à la future station Constitution, nous parviendrons à avoir en mai 2023 un véritable métro, avec des lignes et des rames.

Nous n'ajouterons pas de ruptures de charge à Albert, Mme Delforge. Il y a toujours eu des ruptures de charge à Albert et il y en aura encore avec le métro.

**M. Vincent De Wolf (MR).**- Vous parlez de 2023. Il ne faut pas être si fier. Le tunnel de prémétro existe déjà. Ne criez pas victoire parce que vous mettez cinq ans à le transformer en métro !

**M. Pascal Smet, ministre.**- M. De Wolf, je ne suis pas en train de crier victoire. Je dis simplement que nous respecterons les délais sur ce tronçon. Il est important de le dire aux Bruxellois.

Les travaux que nous devons réaliser pour la station Constitution à l'avenue de Stalingrad sont gigantesques. Aux stations Albert et Gare du Nord, il s'agit aussi de travaux d'envergure. Le tunnel est effectivement déjà là, mais n'oubliez pas, M. De Wolf, qu'il faut transformer en métro un réseau de tram qui continue à fonctionner. Il s'agira probablement de basculer d'un réseau de tram vers

*station Albert en het toekomstige station Grondwet te laten aanpakken, zal er tegen mei 2023 een echte metro rijden.*

*Mevrouw Delforge, het is niet zo dat meer mensen zullen moeten overstappen in Albert. Dat moeten ze nu ook al doen.*

**De heer Vincent De Wolf (MR) (in het Frans).**- *Uw triomfantelijke toon is misplaatst. De premetrotunnel ligt er immers al, en dat duurt het nog vijf jaar om daarin een metrolijn aan te leggen!*

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**- *Ik blaas niet hoog van de toren, ik zeg gewoon dat we de deadline voor dat traject halen.*

*De werken voor station Grondwet in de Stalingradlaan worden gigantisch. Bij stations Albert en Noordstation moet ook heel wat gebeuren. De tunnel ligt er al, maar vergeet niet dat we een tramlijn die in gebruik blijft, moeten omvormen tot een metrolijn. Waarschijnlijk rijdt er de ene dag nog een tram en de volgende een metro. Zo'n ingreep vergt zeer veel organisatie en kost handenvol geld.*

un réseau de métro en une nuit. Ce n'est pas rien ! Cela demande de l'organisation, de l'ingénierie et de l'énergie. Et cela coûte de l'argent !

(poursuivant en néerlandais)

*Le métro entre Albert et Gare du Nord sera opérationnel en 2023, tandis que les travaux sur le tronçon entre Gare du Nord et Bordet dureront encore jusqu'en 2028.*

*Les permis de bâtir relèvent de la compétence du ministre-président Vervoort. En janvier 2017, Beliris a demandé l'accord préalable de la Région pour les demandes de permis. Il s'est ensuivi une discussion juridique sur les possibles interactions entre les procédures administratives en cours dans le cadre de la modification du Plan régional d'affectation du sol (PRAS). Le gouvernement bruxellois a finalement recommandé, en juillet 2017, d'introduire la demande de permis après la prise de connaissance de l'étude d'incidences environnementales pour la modification du PRAS.*

*Cela n'a pas eu de conséquences sur le délai de délivrance des permis, demandés à la mi-août 2017, car Beliris avait entre-temps encore modifié ses projets.*

*L'administration régionale Urbanisme n'a pu déclarer complète la demande de permis introduite par Beliris pour le tunnel, les stations et le dépôt qu'en décembre 2017. Il est donc inexact de dire que le retard est dû aux quatre à cinq mois dont a eu besoin le gouvernement bruxellois pour traiter le dossier.*

*Le report du délai n'aura aucune incidence sur la commande du matériel roulant. La STIB a en effet signé à l'été 2016 un contrat-cadre pour la livraison de minimum 43 et maximum 90 nouvelles rames de métro dans un délai de douze ans. Il a également été convenu que les 22 premières rames seront livrées à partir de 2019. Ces rames ne sont pas destinées à la nouvelle ligne de métro, mais doivent venir renforcer la capacité des lignes 1 et 5 d'ici 2021.*

*Les 21 rames suivantes sont par contre destinées à la ligne 3, mais la STIB fixera leur date de livraison en concertation avec le constructeur.*

*Nous demanderons évidemment ces rames*

*(verder in het Nederlands)*

In 2023 zal het metrotraject tussen Albert en het Noordstation gebruiksklaar zijn. De werken aan het stuk tussen het Noordstation en Bordet zullen nog tot 2028 duren.

De bouwvergunningen vallen onder de bevoegdheid van minister-president Vervoort. Laat ik die zaak echter even in het juiste perspectief zetten.

Beliris vroeg in januari 2017 het voorafgaand akkoord van het gewest om de vergunningsvragen in te dienen. Dat gebeurde op basis van het samenwerkingsakkoord tussen Beliris, de MIVB en het Brussels Gewest voor metro Noord. Daarop volgde een juridische discussie over de mogelijke interacties van lopende administratieve procedures in het kader van de wijziging van het Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP). Uiteindelijk beval de Brusselse regering in juli 2017 aan om de vergunningsaanvraag in te dienen na de akteneming van het milieueffectenrapport voor de wijziging van het GBP.

Dat had eigenlijk geen impact op de afleveringstermijn van de vergunningen, die midden augustus 2017 werden aangevraagd, want de projecten zijn ondertussen nog geëvalueerd. Zo wijzigde Beliris in juni 2017 de plannen voor de doorgang onder het Noordstation, ook al had het al in februari 2017 een voorafgaand akkoord gevraagd. Dat gebeurde overigens in overleg met Infrabel.

Ik stel vast dat de gewestelijke administratie Stedenbouw de vergunningsaanvraag voor de tunnel, de stations en de remise pas in december 2017 voor volledig heeft kunnen verklaren. Beliris heeft pas in december 2017 een volledig dossier ingediend. Het klopt dan ook niet dat de vertraging veroorzaakt werd doordat de Brusselse regering vier tot vijf maanden nodig had om het dossier te behandelen. Dat heeft slechts een heel kleine rol gespeeld en is zeker niet de voornaamste reden van de vertraging.

Het uitstellen van de deadline zal geenszins gevolgen hebben voor de bestelling van het rollend materieel. De MIVB heeft in de zomer van 2016 immers een raamcontract ondertekend voor de levering van minimaal 43 en maximaal 90 nieuwe metrostellen binnen een termijn van twaalf jaar. Er werd daarbij overeengekomen dat de eerste 22

*supplémentaires, qui sont nécessaires sur les lignes 2 et 6. De plus, la partie du métro Nord entre Albert et Gare du Nord sera déjà mise en service en mai 2023.*

*En ce qui concerne la collaboration entre la STIB, Bruxelles Mobilité et Beliris, l'une des premières décisions que j'ai prises en 2015 portait sur la gouvernance du projet de la ligne 3. Sous la précédente législature, ce dossier avait été divisé en deux parties : une fédérale et une régionale. J'estimais que la Région devait le prendre entièrement en main. Il a cependant été décidé que Beliris resterait responsable pour la partie nord, entre Gare du Nord et Bordet, et que la STIB se chargerait du reste. J'ai alors mis sur pied une structure de gestion de projet très claire, composée d'un comité de coordination mensuel au niveau des directions générales et d'un comité décisionnel au niveau politique. En juillet 2017, un comité stratégique mensuel pour la partie entre Bordet et Gare du Nord a été encore ajouté. Ce comité réunit les directions techniques et les cabinets concernés. Bruxelles Mobilité y est également associée.*

stellen geleverd moeten worden vanaf 2019. Die stellen zijn niet bestemd voor de nieuwe metrolijn, maar moeten de capaciteit op metrolijnen 1 en 5 tegen 2021 verhogen. De capaciteitsproblemen op die lijnen, die zich alleen voordoen tijdens de piekuren, zullen toenemen. Daarom willen we daar om de twee minuten een metro laten rijden, in plaats van om de tweeeënhalve minuut zoals nu.

De volgende 21 metrostellen zijn wel bestemd voor lijn 3, maar de MIVB legt de leveringsdatum daarvan in overleg met de constructeur vast.

Natuurlijk zullen we om die bijkomende metrostellen vragen. Die zijn namelijk nodig op de lijnen 2 en 6. Bovendien wordt het gedeelte van de noordelijke metro tussen Albert en het Noordstation al in mei 2023 in gebruik genomen. Het verschuiven van de deadline heeft geen invloed op de eerste bestelling van het rollend materieel. De volgende bestellingen moeten wel opnieuw bekeken worden, maar daarmee werd in het contract al rekening gehouden.

Er werden vragen gesteld over de samenwerking tussen de MIVB, Brussel Mobiliteit en Beliris. Een van de eerste beslissingen die ik in 2015 nam - overigens niet zonder slag of stoot - ging over de governance van het project metrolijn 3. Tijdens de vorige regeerperiode was dat dossier in twee delen opgesplitst: een federaal deel en een gewestelijk deel. Ik vond dat het gewest dat volledig in handen moest nemen. Er werd echter beslist dat Beliris voor het noordelijke deel, tussen het Noordstation en Bordet, verantwoordelijk zou blijven en dat MIVB de rest voor haar rekening zou nemen. Ik heb daarop een zeer duidelijke, overkoepelende projectmanagementstructuur opgezet, die bestaat uit een maandelijks coördinatiecomité op het niveau van de algemene directies en een beslissingscomité op politiek niveau. In juli 2017 is daar nog een maandelijks strategisch comité voor het gedeelte tussen Bordet en het Noordstation bijgekomen. In dat comité werken de technische directies en de betrokken kabinetten samen om de vooruitgang van dat deel te begeleiden. Uiteraard is ook Brussel Mobiliteit daarbij betrokken.

**M. Youssef Handichi (PTB\*PVDA-GO!).**- Je n'ai pas compris. Il y a eu des négociations et vous vouliez que ce soit régional.

**De heer Youssef Handichi (PTB\*PVDA-GO!)**  
*(in het Frans).- Ik begrijp het niet. Er hebben onderhandelingen plaatsgevonden en u wilde dat het Brussels Gewest de touwtjes in handen zou hebben.*

**M. Pascal Smet, ministre.**- Oui, en début de législature. Mais il n'y avait pas de consensus à ce propos et le partage figurait déjà dans l'accord entre le gouvernement fédéral et les Régions. On ne peut pas tout remettre en question.

J'ai voulu renforcer un tant soit peu la structure de gestion du projet. Idéalement, la gestion devrait revenir à la Région. D'ailleurs, je trouve que Beliris devrait cesser d'exister sous sa forme actuelle. C'est un autre débat et nous y reviendrons à l'occasion de la question de M. Delva.

Au début de l'année 2015, nous avons créé une vraie structure de gestion. En juillet 2017, au moment où Beliris nous a avertis d'un problème de délais d'exécution pour le tronçon entre Gare du Nord et Bordet, nous avons mis en place un comité stratégique mensuel, afin de suivre les délais de plus près.

(poursuivant en néerlandais)

*MM. Delva et De Lille m'interrogent sur ma réaction face au retard. Nous en avons entendu parler pour la première fois en juin 2017. Mon collaborateur, qui fait partie du comité stratégique, a été informé par Beliris d'un problème posé par le calendrier que Beliris avait soumis en 2015 à l'approbation du gouvernement et à nouveau confirmé l'année suivante.*

*J'en ai alors directement informé le gouvernement et déclaré que nous ne communiquerions pas à ce sujet afin de ne pas susciter de polémique.*

*Avec l'accord du gouvernement, j'ai demandé à Beliris de me remettre pour octobre 2017 une note détaillant les causes du retard et indiquant ce que Beliris et la Région bruxelloise pouvaient faire pour accélérer les travaux.*

*Par la suite, lors d'une réunion à Schaerbeek, un collaborateur de Beliris a évoqué un retard de trois ans.*

(poursuivant en français)

Comme l'a dit M. Cerexhe, ce retard est difficilement explicable et on ne peut que le regretter. Nous avons pris acte du nouveau calendrier proposé par Beliris, mais nous lui avons aussi demandé d'engager un nouveau bureau pour

**De heer Pascal Smet, minister** (*in het Frans*).- *Ja, bij het begin van de regeerperiode, maar er was geen eensgezindheid en de verdeling stond al in het akkoord tussen de federale regering en de gewesten. We kunnen niet alle afspraken weer op losse schroeven zetten.*

*In een ideale wereld zou het gewest dit project in goede banen leiden. Ik vind trouwens dat Beliris beter niet zou voortbestaan in zijn huidige vorm.*

*Begin 2015 hebben we een echte managementstructuur uitgewerkt. In juli 2017, toen Beliris ons op de hoogte bracht van problemen met de deadline voor de werkzaamheden tussen het Noordstation en Bordet, hebben we een strategisch comité opgericht dat maandelijks vergadert om de deadlines in het oog te houden.*

(verder in het Nederlands)

De heren Delva en De Lille polsten naar mijn reactie op de vertraging. We hebben in juni 2017 voor de eerste keer van die vertraging gehoord. Mijn medewerker die deel uitmaakt van het strategisch comité, kreeg toen van Beliris te horen dat er een probleem was met de timing die Beliris in 2015 ter goedkeuring aan de regering had voorgelegd en die door Beliris het jaar daarna was bevestigd.

In juni 2017 verklaarde Beliris dat er een probleem was met de uitvoeringstermijn. Ik heb dat toen meteen aan de regering voorgelegd en gezegd dat we daarover geen mededelingen zouden doen om geen publieke polemiek te starten. Dat had ik wel moeten doen als ik de klassieke politieke werkwijze had willen volgen, maar dat heb ik dus niet gedaan.

Met het akkoord van de regering heb ik Beliris tegen oktober 2017 gevraagd om een nota op te stellen waarin ze de redenen van de vertraging zou opsommen en vermelden wat zowel Beliris als het Brussels Gewest zou kunnen doen om de werken sneller te laten uitvoeren. Ik heb ook daarover niet gecommuniceerd, omdat ik geen polemiek wou.

Op een vergadering in Schaerbeek heeft een Beliris-medewerker daarna verklaard dat er sprake was van drie jaar vertraging. Toen een paar journalisten me daarover vragen stelden, heb ik gezegd dat ik die vertraging betreur.

tout contrôler. Il y a des raisons à cela et je vous donnerai tout à l'heure mon analyse du problème. Beliris a donc désigné un bureau chargé du contrôle, en plus de son bureau d'études.

(poursuivant en néerlandais)

*Pour justifier le retard, Beliris invoque les procédures administratives et l'exécution technique.*

*Cependant, en l'état actuel de la législation, la procédure de permis n'est pas compressible. Cela vaut pour les procédures liées au rapport d'incidences sur l'environnement et au Code bruxellois d'aménagement du territoire (Cobat) : la Région a besoin de trois ans pour octroyer les permis nécessaires.*

(poursuivant en français)

M. Cerexhe demande si l'on peut aller plus vite : dans l'état actuel de la législation, la réponse est non. Peut-on voter une ordonnance ? La Flandre et la Wallonie s'y sont déjà essayées dans d'autres dossiers, mais en vertu du principe d'égalité, ce genre de démarche a beaucoup de mal à aboutir, tant devant le Conseil d'État ou la Cour constitutionnelle que devant la Commission européenne, en raison de la directive sur les rapports d'incidences sur l'environnement.

Si c'est techniquement et juridiquement possible, je ne suis cependant pas contre une telle solution.

(Remarques de M. Cerexhe)

Dans le dossier des écoles, nous restions dans le cadre de la loi et il s'agissait surtout d'aller vite et d'accélérer les procédures de délivrance des permis. Dans le cas du métro, la matière est hyper technique et les responsabilités juridiques sont complètement différentes. En effet, si un permis est délivré et qu'une erreur est ensuite constatée, c'est différent.

Cela étant, je n'exclus pas d'office cette suggestion et je suis prêt à en discuter car, à titre personnel, je ne suis pas contre l'idée. S'il est possible, par l'intervention du parlement, d'accélérer les procédures juridiques, je suis preneur. Dans l'état actuel de la législation, ce n'est cependant pas possible.

(verder in het Frans)

*Zoals de heer Cerexhe al zei, valt de vertraging moeilijk te verantwoorden. We hebben akte genomen van de nieuwe planning die Beliris voorstelt, maar ook gevraagd om een ander bureau alles te laten controleren.*

(verder in het Nederlands)

Als redenen voor de vertraging haalt Beliris administratieve procedures en de technische uitvoering aan.

Voor het vergunningstraject is het probleem echter dat dit volgens de huidige wetgeving niet samendrukbaar is. Dat geldt voor de procedures van het milieueffectenrapport en van het Brussels Wetboek van ruimtelijke ordening (BWRO). Daardoor heeft het gewest per definitie drie jaar nodig voor het toekennen van de nodige vergunningen.

Dat is trouwens een probleem waarop ik ook bij het realiseren van overstapparkings stoot. We zouden eens een debat moeten voeren over het feit dat de vigerende wetgeving het nemen van dergelijke initiatieven moeilijk maakt.

(verder in het Frans)

*De heer Cerexhe vraagt of we sneller kunnen vorderen, maar onder de huidige wetgeving is het antwoord nee. U vroeg ook of we een ordonnantie kunnen aannemen om de zaak te regelen. Vlaanderen en Wallonië hebben zich daar in andere dossiers al aan gewaagd, maar krachtens het gelijkheidsprincipe bestaat er een groot risico dat hun initiatieven stranden bij de Raad van State, het Grondwettelijk Hof of de Europese Commissie. Als ze technisch en juridisch mogelijk is, ben ik echter niet tegen zo'n oplossing.*

(Opmerkingen van de heer Cerexhe)

*Met betrekking tot de scholen bleven we binnen de grenzen van de wet en ging het er vooral om de verstrekking van vergunningen te bespoedigen. In het geval van de metro is de materie erg technisch en ligt de juridische verantwoordelijkheid helemaal anders.*

*Dat wil niet zeggen dat ik uw suggestie bij*

Un changement est également intervenu dans la loi sur les marchés publics, qui aurait pu être anticipé.

Je pense que la vraie raison du retard tient au fait qu'en 2015, le calendrier donné par Beliris se basait sur les travaux du bureau d'études. M. Bossut, le juriste auquel vous faites allusion, est devenu directeur général.

**M. Vincent De Wolf (MR).**- Fort bien, mais il garde toutefois sa qualité de juriste. Juriste un jour, juriste toujours.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Oui, il reste évidemment juriste. Et il a en effet toujours un regard très juridique.

Le projet a changé depuis 2015. Les délais avancés en 2015 étaient probablement optimistes. Le projet a été adapté par Beliris au fur et à mesure de la réalisation des études techniques. Le calendrier est dès lors devenu plus technique.

J'ai effectivement vérifié quels étaient les délais dans les autres réseaux et demandé à la STIB de faire de même. En moyenne, les délais sont les mêmes qu'à Bruxelles. Mme Delforge a raison : nous ne devons pas tout le temps nous autoflageller !

Amsterdam a aussi connu beaucoup de retard. Bien sûr, la ville avait toutes sortes de questions techniques à gérer, mais ces problèmes étaient connus depuis le début et elle s'était entourée de grands ingénieurs et de spécialistes de l'eau.

(poursuivant en néerlandais)

(Remarques de M. De Lille)

À Malaga, dont la situation n'est tout de même pas très complexe : retard ! À Rome, avec toute sa composante archéologique : retard également !

(poursuivant en français)

voorbaat uitsluit. Als we de juridische procedures door een tussenkomst van het parlement kunnen versnellen, vind ik dat prima, maar onder de huidige wetgeving kan dat niet.

De wetgeving over openbare aanbestedingen is ook gewijzigd en daarop hadden we kunnen anticiperen.

Ik denk dat de vertraging in werkelijkheid kan worden verklaard doordat de planning die Beliris in 2015 vooropstelde, gebaseerd was op de input van het studiebureau. De heer Bossut, de jurist naar wie u verwees, is algemeen directeur geworden.

**De heer Vincent De Wolf (MR) (in het Frans).**- Allemaal goed en wel, maar hij is niettemin nog altijd jurist.

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**- Natuurlijk blijft hij jurist. Hij heeft trouwens altijd een erg juridische kijk op de zaken.

De deadlines van 2015 waren waarschijnlijk optimistisch. Beliris heeft het project aangepast naarmate de technische studies beschikbaar werden. Dat heeft de planning technischer gemaakt.

Ik heb nagegaan hoe het zit met vertragingen op andere netten en gemiddeld is de vertraging niet groter. Mevrouw Delforge heeft gelijk: we mogen ons niet voortdurend overgeven aan zelfkastijding!

Ook in Amsterdam is er veel vertraging met de aanleg van een nieuwe metrolijn. De stad had natuurlijk een heleboel technische problemen, maar die waren bekend, en er werden topingenieuren en waterspecialisten ingeschakeld.

(verder in het Nederlands)

(Opmerkingen van de heer De Lille)

Neen, ik vergelijk dat niet, maar ze wisten het ook wel. Het is niet alsof het ineens uit de lucht is komen vallen.

In Malaga, toch ook geen ingewikkelde stad: vertraging! In Rome, met alle archeologische toestanden: vertraging!

Paris, qui collabore d'ailleurs avec le même bureau d'études que Beliris, connaît aussi des difficultés. Il est vrai que certains pays comme la Chine avancent vite, mais les pays asiatiques ont des méthodes spéciales. Quand quelqu'un n'est pas d'accord, on l'élimine du projet.

(*Remarques de Mme Delforge*)

Je suis content que Beliris ait donné suite à la suggestion d'ajouter un bureau technique. Depuis juillet 2017, le comité stratégique se réunit tous les mois. Que ce soit à la STIB, à Beliris, à Bruxelles Mobilité ou à Bruxelles Urbanisme et Patrimoine, tout le monde est sensibilisé au respect des délais, si volontaristes soient-ils.

(*Remarques de M. De Wolf*)

Naturellement, nous sommes face à Beliris. Ne nous voilons pas la face. Mais je ne veux pas polémiquer. Nous sommes de toute façon amenés à collaborer. Alors, faisons en sorte que chacun regarde dans la même direction.

Dès que j'ai constaté l'existence d'un problème, j'ai pris mes responsabilités, sans polémiquer. Nous avons sollicité un examen approfondi, suggéré un bureau supplémentaire et demandé à la STIB d'analyser les délais, qui sont dans la moyenne. Nous avons aussi invité tous les acteurs à respecter les délais et à faire au plus vite.

Ce n'est pas parce que la délivrance du permis prend parfois un an que la procédure ne peut aller plus vite. On peut ainsi gagner du temps. J'en ai parlé avec M. Vervoort et nous souhaitons que Bruxelles Urbanisme et Patrimoine joue son rôle pour que les choses aillent plus vite que les délais légaux.

(*poursuivant en néerlandais*)

*M. Delva, globalement, le retard du chantier n'implique pas d'augmentation du budget, mais un glissement dans le budget des liquidations.*

*C'est l'instantané d'un moment donné. Les choses sont encore appelées à évoluer, en fonction des permis et des possibilités.*

*Il faut également savoir que la demande de permis pour le passage sous la gare du Nord est*

(*verder in het Frans*)

*Parijs, dat trouwens met hetzelfde studiebureau werkt als Beliris, kent ook problemen. Het klopt dat het in China snel gaat, maar Aziatische landen hanteren een bijzondere werkwijze. Als iemand daar tegenpruttelt, wordt hij van het project gehaald.*

(*Opmerkingen van mevrouw Delforge*)

*Ik ben tevreden dat Beliris is ingegaan op de suggestie om er nog een technisch bureau bij te halen. Sinds juli 2017 komt het strategische comité maandelijks samen. Alle partijen worden er bewust gemaakt van het belang van de deadlines.*

(*Opmerkingen van de heer De Wolf*)

*We hebben natuurlijk met Beliris te maken, maar ik wil niet kibbelen. We moeten hoe dan ook samenwerken. Laten we dan ook allemaal één lijn trekken.*

*Zodra ik merkte dat er een probleem was, heb ik mijn verantwoordelijkheid genomen en een diepgaand onderzoek gevraagd, voorgesteld om een extra studiebureau in te schakelen en de MIVB de opdracht gegeven om de deadlines te bestuderen. We hebben ook iedereen gevraagd om de deadlines te respecteren en zo snel mogelijk te werken.*

*Hoewel de verstrekking van de vergunning soms een jaar op zich laat wachten, is het toch mogelijk om de procedure te versnellen. Ik heb het er met minister-president Vervoort over gehad en we willen allebei dat Brussel Stedenbouw en Erfgoed (BSE) ervoor zorgt dat alles sneller gaat dan wettelijk vereist.*

(*verder in het Nederlands*)

Mijnheer Delva, de vertraging van de start van de werkzaamheden houdt globaal gezien geen budgetverhoging in, maar wel een verschuiving binnen het vereffeningssbudget.

Dat is een momentopname. Er zullen nog zaken veranderen, afhankelijk van vergunningen en opportuniteiten. Dat is nu al aan het gebeuren. Om een voorbeeld te geven: de verlenging van tramlijnen 9 en 3 tot de Heizel en de aansluiting

*désormais dissociée de la demande de permis pour les tunnels, les stations et le dépôt. Cela signifie que nous pouvons encore tenir l'échéance de mai 2023.*

*(poursuivant en français)*

M. Cerexhe demande ce qu'il en est des permis. Ils ont été déclarés complets fin 2017 et sont en cours de traitement. Le permis pour la station Gare du Nord est attendu d'ici la fin 2019, tandis que celui relatif au projet de tunnel-station-dépôt est attendu à l'automne 2020.

Le budget est prévu dans le plan pluriannuel d'investissement (PPI) de la STIB. Le tracé et l'implantation des stations ont déjà été fixés lors de l'approbation des phases d'étude précédentes, et les études techniques pour les cahiers des charges sont en cours.

Dans la mesure du possible, ces marchés seront lancés en parallèle et en anticipant les éventuelles modifications de la procédure de demande de permis. Cependant, à la suite de la modification de la loi sur les marchés publics, il est interdit de procéder à un appel d'offres sans publication du cahier des charges. Par le passé, on pouvait gagner beaucoup de temps de cette manière, mais aujourd'hui, ce n'est plus possible. Il convient d'établir d'abord le cahier des charges avant de lancer l'appel d'offres. Cette modification législative fait qu'il est un peu plus compliqué de rattraper les délais.

*(poursuivant en néerlandais)*

*Mme Van Achter, en ce qui concerne le square François Riga, je conseillerais à la commune de Schaerbeek de ne pas trop modifier la situation, sous peine de rallonger le délai de deux à trois ans.*

*La commune veut également introduire une demande de classement pour le square François Riga, qui devra être bien motivée. La concertation est en cours avec la commune et je pense que le message commence à passer, mais la prudence reste de mise.*

was oorspronkelijk pas gepland voor 2021-2022. Die verlenging komt er vroeger omdat ze belangrijk is voor de ontwikkeling van de Heizel, maar ook omdat we er nu de middelen voor hebben.

Het is ook belangrijk om te weten dat de vergunningsaanvraag voor de doorgang onder het Noordstation nu niet meer onder de vergunningsaanvraag voor tunnels, stations en remise valt. Dat betekent dat we de deadline van mei 2023 nog kunnen halen.

*(verder in het Frans)*

*De heer Cerexhe wil weten hoe het met de vergunningen zit. De aanvragen zijn eind 2017 volledig verstaanbaar en worden momenteel behandeld. De vergunning voor het Noordstation wordt tegen eind 2019 verwacht, die voor de omvorming van de tunnel, de bouw van een nieuw metrostation en een remise in de herfst van 2020.*

*De financiering valt onder het meerjarenplan voor investeringen van de MIVB. Het tracé en de stations werden vastgelegd bij de goedkeuring van de voorgaande studiefases en de technische studies voor de bestekken lopen.*

*In de mate van het mogelijke worden de procedures voor de openbare aanbestedingen tegelijkertijd gestart en anticiperen we op eventuele wijzigingen in de procedure om een vergunning aan te vragen. Ten gevolge van de wijziging van de wet inzake openbare aanbestedingen is het echter verboden om offertes voor een openbare besteding te vragen voordat het bestek wordt gepubliceerd. Vroeger konden we op die manier tijd winnen, maar dat mag niet meer.*

*(verder in het Nederlands)*

Mevrouw Van Achter, in verband met de François Rigasquare zou ik de gemeente Schaarbeek adviseren om de situatie daar niet al te ingrijpend te wijzigen. Als je daar begint te sleutelen aan het tracé, kunnen we gemakkelijk met nog eens twee tot drie jaar bijkomende vertraging worden opgezadeld.

Bovendien wil de gemeente Schaarbeek ook nog een beschermingsaanvraag indienen voor de François Rigasquare, die goed moet worden

**M. Youssef Handichi (PTB\*PVDA-GO!).-** À Schaerbeek, il s'agit des autorités communales ou du comité de citoyens ?

**M. Pascal Smet, ministre.-** Ce sont les autorités communales, mais le comité de citoyens est surtout préoccupé par l'aménagement de l'espace public. Et le gouvernement bruxellois, après discussion, a décidé de le rencontrer à nouveau.

Nous avons encore le temps. Nous sommes tous d'accord pour dire que l'aménagement de l'espace public peut être amélioré grâce à une procédure participative. Comme je l'ai dit au comité de quartier, cette question sera traitée par la Région dans le cadre d'un parcours participatif, en collaboration avec la commune et le comité de quartier. Il faut distinguer les deux. Il ne me paraît pas si sage de toucher au tracé.

J'ai déjà répondu au sujet de l'étude vers le sud.

Mme Delforge demande une garantie de la participation financière du gouvernement fédéral. On estime aujourd'hui le coût total pour le métro à 1,6 milliard d'euros, dont 850 millions d'euros pour le tronçon Bordet-Nord, 550 millions d'euros pour le tronçon Nord-Albert et 200 millions d'euros pour le matériel roulant.

(Remarques de Mme Delforge)

L'avenant 12 à l'accord de coopération avec Beliris prévoit que Beliris paie 50 millions d'euros par an durant dix ans. Cela signifie que Beliris paie moins d'un tiers du montant du métro et que les Bruxellois en paient un peu plus de deux tiers.

Selon moi, l'État fédéral peut payer davantage. Le métro est une bonne chose pour les Bruxellois, mais aussi pour les navetteurs. Or, le fonds Beliris a été créé pour la fonction nationale et internationale de Bruxelles. Dès lors, il me semble logique que l'État fédéral paie davantage.

Bien entendu, l'accord Beliris constitue un tout qui associe État fédéral, Région et communes. Il arrive qu'il serve l'intérêt local plutôt que l'intérêt national

gemotiveerd. We plegen overleg met de gemeente Schaerbeek en ik denk dat de boodschap stilaan begint door te dringen, maar voorzichtigheid blijft geboden.

**De heer Youssef Handichi (PTB\*PVDA-GO!).** (*in het Frans*).- Gaat het in Schaerbeek om het gemeentebestuur of om het burgercomité?

**De heer Pascal Smet, minister** (*in het Frans*).- Het gaat om het gemeentebestuur, het burgercomité maakt zich vooral zorgen over de aanleg van de openbare ruimte. De Brusselse regering heeft beslist om het overleg voort te zetten.

We zijn het er allemaal over eens dat de aanleg van de openbare ruimte is gebaat bij een participatieve procedure waarbij het gewest, de gemeente en het wijkcomité betrokken zijn. Het lijkt me echter niet aangewezen om het tracé nog te wijzigen.

Ik heb de vragen over de studie inzake de verlenging van de metrolijn in zuidelijke richting al beantwoord.

Mevrouw Delforge wil garanties over de middelen van de federale regering. We schatten de huidige totaalprijs voor de metro op 1,6 miljard euro, waarvan 850 miljoen voor het traject Bordet-Noordstation, 550 miljoen voor het traject Noordstation-Albert en 200 miljoen voor rollend materieel.

(Opmerkingen van mevrouw Delforge)

Aanhangsel 12 van het samenwerkingsakkoord Beliris bepaalt dat Beliris gedurende tien jaar 50 miljoen euro per jaar betaalt. Dat betekent dat Beliris minder dan een derde van de metro financiert en Brussel iets meer dan twee derde.

Volgens mij kan de federale overheid meer betalen. De metro is goed voor Brusselaars, maar ook voor pendelaars. Het Belirisfonds werd opgericht voor de nationale en internationale functie van Brussel. Het lijkt me dan ook logisch dat de federale overheid een grotere bijdrage levert.

Het Belirisakkoord is natuurlijk een samenwerkingsverband van de federale overheid, het gewest en de gemeenten. Soms wordt het fonds

et international.

Sommes-nous sûrs que l'État fédéral continuera de payer ? En démocratie, on ne peut jamais être sûr de rien. Il s'est toutefois engagé pour dix ans à hauteur de 50 millions d'euros.

**M. Vincent De Wolf (MR).**- Vous pouvez aussi demander d'intégrer le projet dans le Pacte national pour les investissements stratégiques.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Dans le cadre de ce pacte, nous devons financer les projets nous-mêmes. Le financement national est très limité. C'est un peu comme le Plan Juncker.

**M. Vincent De Wolf (MR).**- Vous êtes-vous informé à ce sujet ? Nous vérifierons cela dans le détail.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Vous pouvez le faire. Si l'État fédéral veut payer davantage, il est le bienvenu. Je remercierais M. Michel à genoux !

Mme Delforge a aussi demandé si l'on pouvait obliger l'État fédéral à respecter le calendrier et le plan financier. Ce n'est pas possible. Nous collaborons à un projet et Beliris et la STIB travaillent bien ensemble, comme ils s'y sont engagés.

Des mesures supplémentaires sont prises, comme le bureau d'études supplémentaire et le comité stratégique mensuel. Bien entendu, il faut introduire des clauses bonus-malus dans le cahier des charges, en mettant fortement l'accent sur le malus, mais probablement aussi sur le bonus.

Pour respecter le calendrier, nous avons déjà demandé qu'un maximum de personnes soient mises à notre disposition. Dans le contrat qui sera négocié, nous devrons être très attentifs à ce que les entrepreneurs soient obligés de mettre toute leur main-d'œuvre sur le chantier : il nous faut le maximum d'équipes et d'heures de travail. Ce sera un élément important de ce grand marché de travaux publics. Le cahier des charges accordera une grande attention au respect du calendrier.

(poursuivant en néerlandais)

echter gebruikt voor projecten die veleer een lokaal dan een nationaal of internationaal karakter hebben.

Weten we zeker dat de federale overheid zal blijven betalen? In een democratie zijn er geen zekerheden, maar ze heeft hoe dan ook gedurende tien jaar 50 miljoen euro per jaar toegezegd.

**De heer Vincent De Wolf (MR) (in het Frans).**- U kunt ook vragen om het project op te nemen in het Nationaal Pact voor strategische investeringen.

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**- Dat pact gaat over projecten die het Brussels Gewest grotendeels zelf moet financieringen. De bijdrage van de federale overheid is uitermate beperkt. Het lijkt in die zin op het plan-Juncker.

**De heer Vincent De Wolf (MR) (in het Frans).**- Hebt u daar informatie over ingewonnen? We zullen het in detail nagaan.

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**- Doet u dat. Als de federale overheid meer wil betalen, is ze welkom. Ik zal premier Michel op mijn knieën bedanken.

Mevrouw Delforge wou weten of we de federale overheid kunnen dwingen om de planning en het financiële plan na te leven. Dat is niet mogelijk. Beliris en de MIVB werken zoals afgesproken samen.

Er zijn extra maatregelen getroffen, zoals het aanvullende studiebureau en de maandelijkse vergadering van het strategische comité. We moeten natuurlijk bonus-malusclausules opnemen in het bestek.

Om de deadline waar te maken, vragen we zo veel mogelijk mensen. We moeten in het contract opnemen dat de aannemers al hun personeel moeten inzetten. In de voorwaarden van de aanbesteding zullen we hameren op de naleving van de planning.

(verder in het Nederlands)

Mijnheer De Lille, de extra tijd die nodig is om de metrolijn af te werken, levert geen bijkomende kosten op, maar wel een verschuiving in de uitvoeringsbudgetten. Het verloop daarvan is

*M. De Lille, le temps supplémentaire nécessaire à l'achèvement de la ligne de métro n'entraînera pas de surcoût, mais un glissement dans les budgets d'exécution, dont l'évolution est difficilement prévisible.*

*J'ai encore d'autres projets pour des lignes et rames de tram, des dépôts, l'achat de bus, le réaménagement de lignes de surface... Les moyens libérés pourront y être affectés.*

*(poursuivant en français)*

Je pense avoir déjà répondu à la question des incidences sur le PRAS), M. De Wolf.

Vous avez entendu que l'ensemble du projet de station Constitution a fondamentalement changé. C'est aussi le résultat d'une étude d'incidences. Les remarques et soucis relevés lors de cette étude entraînent logiquement une adaptation du projet. Heureusement, dans le cas présent, les adaptations nécessaires à la station Constitution ont déjà été faites. Cela signifie que nous pourrons plus ou moins respecter les délais. C'est très important. Normalement, les travaux préparatoires, notamment pour les impétrants, pourront déjà commencer cette année. De cette manière, le dossier du métro aura déjà avancé.

Je voudrais répondre à Mme Delforge, qui a parlé de "RERisation" du métro dans un quotidien. Si l'expression est bien trouvée, je pense qu'il y a une grande différence. Avec le RER, c'est un autre niveau de pouvoir qui est totalement responsable. Dans le cas du métro, Bruxelles est coresponsable.

Ensuite, pour le projet de métro, nous dépendons moins de la volonté de la Flandre et de la Wallonie. Dans votre parti, Mme Delforge, et dans tous les partis qui sont présents ou qui l'ont été au gouvernement fédéral, les Flamands et les Wallons ont toujours donné la priorité à leur Région. Entre Bruxellois, il faut oser le dire publiquement. Je n'ai pas de problème à reconnaître l'effort consenti par M. Bellot, même si je trouve qu'il aurait pu être plus volontariste.

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Notez bien que le groupe Ecolo a nommé une ministre bruxelloise. Si vous voulez refaire l'histoire, vous verrez que c'est elle qui a relancé le RER.

moeilijk te voorspellen.

Aangezien we voor 5,2 miljard euro investeringen gepland hebben, is het gemakkelijk om budgetten te verschuiven. Ik heb nog andere plannen voor tramlijnen en -stellen, remises, de aankoop van bussen, de heraanleg van bovengrondse lijnen enzovoort. De middelen die vrijkomen, kunnen daarvoor worden aangewend.

*(verder in het Frans)*

*U weet dat de plannen voor het station Grondweten gevolge van een effectenstudie grondig gewijzigd zijn, maar gelukkig zal dat geen zware gevolgen hebben voor de oplevering. De voorbereidende werkzaamheden kunnen dit jaar al beginnen.*

*Mevrouw Delforge heeft het over de ver-GEN-ning van de metro. Die term is dan wel een leuke vondst, maar in werkelijkheid gaat het om wat anders. Voor het Gewestelijk Expresnet (GEN) is een ander beleidsniveau verantwoordelijk. In het geval van de metro is Brussel medeverantwoordelijk.*

*Voor het metroproject hangen we trouwens minder af van de goede wil van Vlaanderen en Wallonië. In uw partij en in alle partijen die deel uitmaken of uitmaakten van de federale regering, hebben Vlamingen en Walen altijd voorrang gegeven aan hun eigen gewest. Als Brusselaars onder elkaar moeten we dat openlijk durven zeggen. Ik heb geen probleem om te erkennen dat de heer Bellot inspanningen heeft geleverd, ook al vind ik dat hij doortastender had kunnen optreden.*

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)** (in het Frans).- *Het is de Brusselse Ecolo-minister die het dossier van het GEN nieuw leven heeft ingeblazen.*

**M. Pascal Smet, ministre.**- Oui, mais cela n'a pas beaucoup fait avancer les choses.

**M. Vincent De Wolf (MR).**- Ce n'est pas parce que le ministre fait finalement preuve de sagesse par une déclaration générale fondée qu'il faut en profiter pour essayer de tirer la couverture à soi. C'est un peu dommage.

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Il s'agit juste de faits.

**M. Vincent De Wolf (MR).**- Je dis que c'est la réalité, qu'il en va d'une responsabilité collective en ce qui concerne le RER. Certaines localités ont introduit des recours et des freins ont été serrés de tous les côtés. Aujourd'hui, il est vrai que M. Bellot relance la mécanique.

**M. Pascal Smet, ministre.**- C'est bien. Je suis sûr que M. Bellot vous a expliqué comment, de façon très constructive, j'avais apporté ma pierre à l'édifice dans ce dossier. Je continuerai à le faire, car c'est positif pour les Bruxellois et c'est bien là ma ligne directrice.

Vous vous demandez si la STIB doit exploiter, sur le réseau de chemins de fer, ce que l'on pourrait appeler des trains bruxellois. J'ai bien entendu envie de répondre par l'affirmative, mais je pense que ce n'est pas une bonne idée. D'abord, je préférerais que l'État fédéral finance ce chantier par solidarité. Ensuite, je ne suis pas sûr, Mme Delforge, que ce soit une bonne idée de présenter l'addition aux Bruxellois. Enfin, il ne sera pas aisé de négocier avec les acteurs des chemins de fer pour qu'ils fassent passer le réseau "light rails" sur celui destiné au "hard rails". C'est déjà compliqué dans d'autres pays et ce le sera encore davantage à Bruxelles !

Par ailleurs, n'oublions pas que, pour être utiles, ces trains doivent circuler en Flandre et en Wallonie. Ces Régions pourraient alors subitement vouloir lancer leur réseau de trains. Vous parlez de la libéralisation du rail, mais j'y suis tout à fait opposé.

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Moi aussi, mais le processus est en cours.

**De heer Pascal Smet, minister** (*in het Frans*).- *Dat klopt, maar dat heeft de zaken niet veel vooruit geholpen.*

**De heer Vincent De Wolf (MR)** (*in het Frans*).- *U tracht met de eer te gaan lopen.*

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)** (*in het Frans*).- *Ik vertel gewoon de feiten.*

**De heer Vincent De Wolf (MR)** (*in het Frans*).- *Het GEN is een collectieve verantwoordelijkheid. Bepaalde gemeenten hebben beroepen ingediend. Men is van alle kanten op de rem gaan staan. Het is de heer Bellot die het dossier vandaag terug op de sporen zet.*

**De heer Pascal Smet, minister** (*in het Frans*).- *De heer Bellot heeft u ongetwijfeld uitgelegd dat ik mijn steentje heb bijgedragen. Ik zal dat blijven doen, want het is positief voor de Brusselaars en dat is mijn leidraad.*

*Het lijkt mij niet echt een goed idee om de MIVB Brusselse treinen op het spoornet te laten uitbaten. De Brusselaars zouden dan immers de kosten moeten dragen. Ik zou liever zien dat de federale overheid dat project uit solidariteit finanziert. Bovendien zouden we de spoorwegmaatschappij moeten overtuigen om lichtere voertuigen op haar net te laten rijden. Dat is al moeilijk in andere landen, maar nog meer in Brussel!*

*Om nuttig te zijn, moeten die treinen ook in Vlaanderen en Wallonië rijden, maar wat als die gewesten plots hun eigen spoorwegnet willen ontwikkelen? Dat is de reden waarom ik tegen een privatisering van het spoor gekant ben.*

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)** (*in het Frans*).- *Ik ook, maar het proces is al gestart.*

**M. Pascal Smet, ministre.**- Je ferai tout pour l'éviter, car nous avons connu ce phénomène en Angleterre et ce fut un échec retentissant. Je n'en veux pas à Bruxelles et je ne suis pas sûr que cela arrivera. Je préfère que ce chantier reste public, que nous l'organisions et qu'avec la SNCB, nous parvenions à convaincre l'État fédéral d'investir davantage dans les trains qui circulent sur le réseau.

L'heure est à la collaboration. Selon moi, il faut tenter de réduire les délais. Le gouvernement s'est engagé à réaliser le projet de manière constructive avec Beliris et tous les autres niveaux de pouvoir. Nous souhaitons que tous ceux qui ont un rôle à jouer dans ce projet le jouent vraiment.

Arrêtons de débattre de l'opportunité de cette ligne de métro. Elle a été décidée. Il nous reste à la réaliser.

Je rejoins M. De Wolf sur le fait que nous ne devons pas attendre 2028 pour décider de l'extension des autres lignes de métro. J'espère que, dans les prochains mois, il sera décidé de prolonger le métro entre Simonis et Grand-Bigard, par exemple. Nous devons déterminer le réseau de métro que nous souhaitons et préparer ce dossier, comme nous pouvons le faire pour les lignes de tram et de bus.

Le dossier du métro a pris du retard. Nous en prenons acte. Nous mettrons tout en œuvre pour accélérer le mouvement et faire en sorte qu'il soit prêt en 2028. Par rapport à d'autres Régions, le retard ne serait pas vraiment important.

**Mme la présidente.**- La parole est à Mme Dejonghe.

**Mme Carla Dejonghe (Open Vld)** (*en néerlandais*).- *Je tiens tout d'abord à m'excuser en ce qui concerne la station Delacroix. Vous avez effectivement inauguré une autre station ultérieurement.*

*Cessons de revenir sur la décision. Je pense d'ailleurs que la plupart des députés sont convaincus que le métro peut être une alternative à la voiture. Tout comme M. De Bock, je vois le métro comme une épine dorsale avec des ramifications vers le tram, le bus, etc.*

**De heer Pascal Smet, minister** (*in het Frans*).- *Ik zal alles doen om dat tegen te houden. In Engeland was de privatisering van het spoor een grote mislukking. Ik hoop dus dat het treinverkeer een overheidsdienst blijft en dat we de federale overheid ervan kunnen overtuigen om in meer treinen te investeren.*

*We moeten de handen in elkaar slaan en trachten de achterstand te beperken.*

*We moeten ophouden met te discussiëren over het nut van de metrolijn. De beslissing is genomen. We moeten ze alleen nog uitvoeren.*

*Ik ben het met de heer De Wolf eens dat we niet tot 2028 moeten wachten om een beslissing te nemen over de uitbreiding van andere metrolijnen, bijvoorbeeld van Simonis tot Groot-Bijgaarden. We moeten bepalen welk metronet wij willen en het dossier voorbereiden, net zoals we doen voor de tram- en buslijnen.*

*Het metrodossier heeft vertraging opgelopen, maar we zullen alles doen om die vertraging weg te werken en de deadline van 2028 te halen.*

**Mevrouw de voorzitter.**- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

**Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).**- Ik wil me allereerst verontschuldigen, want ik had het ook over Delacroix. U hebt echter gelijk als u zegt dat u later nog een ander station hebt ingehuldigd.

We moeten niet op de beslissing terugkomen. Ik denk ook dat de meeste parlementsleden ervan overtuigd zijn dat de metro een alternatief kan zijn voor de auto. Net als de heer De Bock zie ik de metro als een ruggengraat die uitloopt op vertakkingen met tram, bus enzovoort. U zei zelf dat de metro een onderdeel moet zijn van een veel groter verhaal.

*Vous avez donc été mis devant le fait accompli en juin 2017. Vous dites que la véritable raison du report est le calendrier trop optimiste du bureau d'études, qui a lui-même encore modifié les plans et introduit le dossier très tardivement. Il devait pourtant le savoir car la législation bruxelloise, qui soi-disant entrave le cours des choses, existe depuis longtemps.*

*Je me demande dès lors pourquoi le bureau d'études n'a pas perçu son erreur bien plus tôt. J'espère qu'une réunion mensuelle du comité stratégique et la désignation d'un bureau pour surveiller un autre bureau contribueront à faire avancer le dossier.*

*Je regrette que votre demande de pistes pour accélérer le processus n'ait pas livré de solution.*

*Nous devrions nous atteler sans délai à d'autres dossiers et d'autres lignes afin de limiter le retard dans la mesure du possible.*

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Delva.

**M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).**- *Il n'en demeure pas moins surprenant que le délai initial soit soudainement reporté de trois ans.*

*Je suis un fervent partisan de l'extension du métro et certainement de la ligne vers le nord de Bruxelles. L'investissement est incontestablement lourd, mais à long terme, l'extension du réseau améliorera la mobilité en ville.*

*Par rapport au métro Sud, vous dites que Beliris doit faire réaliser une étude, mais qu'il ne l'a pas encore commandée. Or, il existerait déjà plusieurs propositions de trajet, avec des possibilités de terminus à Vivier d'Oie, Uccle-Calevoet et Stalle, à la limite de Drogenbos.*

*Comment procédez-vous en fait ? L'étude n'a pas encore débuté, mais vous avez déjà trois*

Het is een erg complex dossier en u bent heel lang aan het woord geweest. Ik zal alles rustig nalezen, want er zijn me een aantal dingen ontgaan.

Ik heb wel begrepen dat u in juni 2017 voor voldongen feiten werd geplaatst. U geeft te kennen dat de echte reden voor het uitstel de optimistische planning van het adviesbureau was. Dat heeft zelf de plannen nog gewijzigd en het dossier zeer laat ingediend. Dan moet het toch zelf inzien dat dat meespeelt. De Brusselse wetgeving, die zogenaamd de goede gang van zaken belemmert, bestaat al zeer lang.

Ik vraag me dan ook af waarom het adviesbureau zijn fout niet veel vroeger heeft ingezien. Het kalf is nu verdrunken, maar ik hoop dat een maandelijkse vergadering van het strategisch comité en de aanstelling van een bureau om een ander bureau in de gaten te houden, de zaken toch enigszins vooruit helpen.

Ik betreur dat uw vraag naar ideeën om het proces te versnellen geen oplossing heeft opgeleverd.

Misschien moeten we zo snel mogelijk inzetten op andere dossiers en andere lijnen om de vertraging in de mate van het mogelijke binnen de perken te houden.

**Mevrouw de voorzitter.**- De heer Delva heeft het woord.

**De heer Paul Delva (CD&V).**- Het blijft opmerkelijk dat de oorspronkelijke deadline zo ver is opgeschoven. Als dergelijke werken in één keer met drie jaar verlengd worden, komt dat de geloofwaardigheid niet ten goede, ook al zijn er meerdere redenen voor het uitstel.

Ik ben absoluut voorstander van de uitbreiding van de metro en zeker van de lijn naar het noorden van Brussel. Het gaat ongetwijfeld om een bijzonder zware investering, maar op lange termijn komt een uitgebreid metronet de mobiliteit in een stad altijd ten goede.

In verband met metro Zuid zei u dat Beliris een studie moet laten uitvoeren. Beliris heeft echter nog altijd geen opdracht gegeven voor de uitvoering van die studie. Er zouden wel een aantal voorstellen voor trajecten klaarliggen, met als

*propositions sur la table, basées sur l'étude de l'extension du métro vers le nord. Pouvez-vous nous en dire plus ?*

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).**- *Une étude socio-économique globale a soulevé trois possibilités. Nous devons à présent affiner cette étude et il se pourrait très bien qu'un autre scénario se dessine encore.*

**M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).**- *Beliris est donc responsable de cette étude. Je suppose que vous l'encouragez à s'y atteler très rapidement.*

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).**- *En effet. L'étude devrait débuter en février.*

**M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).**- *À la lecture des plans du métro Nord, je m'étonne du nombre relativement limité de parkings vélo et Villo par rapport à l'ampleur des travaux et au nombre escompté d'usagers du métro.*

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).**- *Vous avez parfaitement raison et je l'ai signalé à Beliris.*

**M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).**- *Plus de mille emplacements sont prévus dans le cadre de la rénovation des stations De Brouckère et Bourse. En augmentant le nombre de places, nous montrons que les cyclistes sont les bienvenus et que Bruxelles misera fortement sur la combinaison du vélo et du métro ces prochaines années. Vingt places, c'est beaucoup trop peu.*

mogelijke eindstations Diesdelle, Ukkel-Kalevoet en Stalle, bij de grens met Drogenbos.

Hoe gaat u eigenlijk te werk? Er is nog geen studie gestart, maar er liggen wel al drie voorstellen voor een traject klaar. Die zijn gebaseerd op de studie naar de uitbreiding van de metro in noordelijke richting. Kunt u daar meer over vertellen?

**De heer Pascal Smet, minister.**- Er is een globale sociaal-economische studie uitgevoerd die drie mogelijkheden voorstelde. Daarop hebben we het antwoord gebaseerd. Nu moeten we de studie verfijnen. Het zou best kunnen dat daardoor nog een ander scenario uit de bus komt.

**De heer Paul Delva (CD&V).**- Als ik het goed begrijp, is Beliris verantwoordelijk voor die studie. Ik veronderstel dat u hen aanmoedigt om daar heel snel werk van te maken.

**De heer Pascal Smet, minister.**- Dat klopt. Normaal gezien gaat de studie van start in februari.

**De heer Paul Delva (CD&V).**- Ik ben het er volledig mee eens dat we niet steeds moeten terugkomen op gemaakte beslissingen, maar als ik de studies en plannen voor metro Noord bekijk, valt het mij op dat het aantal fiets- en Villoparkings vrij beperkt is in verhouding tot de omvang van de werkzaamheden en het verwachte aantal metrogebruikers. Bij sommige metrostations zijn er welgeteld twintig parkeerplekken voor fietsen en nog eens twintig voor Villofietsen. Dat lijkt me erg weinig, gezien de groeiende populariteit van de fiets.

**De heer Pascal Smet, minister.**- U hebt volkomen gelijk. Ik heb dan ook aan Beliris laten weten dat dat te weinig is.

**De heer Paul Delva (CD&V).**- Bij de renovatie van de stations De Brouckère en Beurs spreken we over meer dan duizend plaatsen in totaal. Dan begrijp ik niet dat er zo weinig fietsparkings gepland worden voor een gloednieuwe metrolijn. Daar moeten plaatsen aan toegevoegd worden. Zo geven we ook het signaal dat fietsers van harte welkom zijn en dat Brussel de komende jaren sterk inzet op de combinatie van fiets en metro. Twintig plaatsen zijn veel te weinig.

**Mme la présidente.**- La parole est à Mme Delforge.

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Monsieur le ministre, la petite ritournelle que chantonnent les grands fans du métro sur l'air de "c'est de la faute des Ecolos si les choses prennent du retard" est assez drôle. J'en profite pour mettre les points sur les "i" et leur rappeler que nos réticences proviennent d'une série de craintes qui ont plutôt tendance à se confirmer.

Je rappelle donc que mon parti a approuvé ce projet sous certaines conditions, à un moment où l'on évaluait le coût de l'extension du métro à 800 millions d'euros. Aujourd'hui, on avance déjà le chiffre de 1,6 milliard d'euros. On disait également à l'époque que l'extension du métro s'accompagnerait d'un report de l'usage de la voiture vers les transports publics. Or, l'étude d'incidences commandée par la Région montre bien qu'il n'en sera rien. Le métro ne va pas diminuer le nombre de voitures circulant dans Bruxelles.

Enfin, vous savez comme moi que les problèmes de mobilité à Bruxelles sont l'une des causes de l'exode urbain. Les derniers chiffres démographiques montrent que de plus en plus de ménages bruxellois quittent la capitale pour la périphérie, car se déplacer dans Bruxelles prend plus de temps que de venir de l'extérieur. Or, d'après l'étude d'incidences, avec cette ligne de métro, le gain de temps ne profitera pas aux locaux, comme aux Schaerbeekois.

On parle beaucoup de la ligne de métro, mais beaucoup moins de la disparition du tram 55 et beaucoup moins des temps de parcours à pied, qui vont augmenter. C'est pourtant problématique pour différentes catégories d'usagers, y compris pour des personnes en bonne santé. Et ces temps de parcours ne sont évidemment pas pris en considération lorsqu'on parle de vitesse commerciale.

Une autre inquiétude se fait jour : en investissant de plus en plus d'argent dans le métro - ce qui n'est pas débit par le passage de 800 millions d'euros annoncés à 1,6 milliard d'euros aujourd'hui -, on ampute d'autant les montants dédiés à une série de projets qui pourraient rapidement améliorer la mobilité dans Bruxelles et résoudre le paradoxe selon lequel plus les Bruxellois quittent Bruxelles,

**Mevrouw de voorzitter.**- Mevrouw Delforge heeft het woord.

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)** (*in het Frans*).- *Bij de metrofans klinkt telkens weer het riedeltje dat 'het aan de groenen ligt dat het niet vooruitgaat', maar onze terughoudendheid komt voort uit angsten die bewaarheid lijken te worden.*

*Toen mijn partij de metro-uitbreiding onder voorwaarden goedkeurde, werden de kosten geraamd op 800 miljoen euro; nu is dat bedrag al opgelopen tot 1,6 miljard. Uit de effectenstudie die het gewest bestelde, blijkt bovendien dat de metro het aantal auto's niet zal reduceren.*

*De Brusselse mobiliteitsproblemen veroorzaken stadsvlucht. Meer en meer gezinnen wijken uit naar de Rand omdat je van daar sneller de stad in geraakt dan omgekeerd. De metro zal bijvoorbeeld de Schaerbeekenaren geen tijdsinst opleveren.*

*Over de metro is er veel te doen, maar rond de afschaffing van tram 55 blijft het stil, net als over de wandeltijd die zal toenemen, en dus een impact zal hebben op de verplaatsingsgewoonten van gezonde mensen. Dat soort zaken worden nooit in rekening gebracht als het over 'reis-snelheid' gaat.*

*Door steeds meer geld in de metro te pompen, sneuvelen er noodgedwongen projecten die snel de mobiliteit in Brussel zouden verbeteren en zo de paradox kunnen opheffen dat naarmate er meer Brusselaars de stad ontvluchten, je meer verplaatsingen naar Brussel krijgt. Zo komt de - nochtans hoogstnoodzakelijke - tramlijn naar Tour & Taxis er niet om budgettaire redenen.*

*Ik snap wel waarom sommigen zo gehecht zijn aan de metro: de gebruikers van het openbaar vervoer worden onder de grond gestopt, en het debat over het delen van de bovengrondse openbare ruimte is meteen van tafel. Er gaan nu al stemmen op om bepaalde tramlijnen om te leiden. Op verscheidene kruispunten moet de tram eindeloos lang wachten omdat de autostromen absolute voorrang krijgen.*

*Wie zegt dat de metro essentieel is, kan een bovengronds netwerk vol obstakels bedenken: jammer dan voor wie niet in vorm is en vaak moet overstappen; jammer voor wie niet over privévervoer beschikt. U zegt dan wel dat er*

plus le besoin de déplacements vers Bruxelles est important. Et c'est le cas, puisque vous avez fini par nous concéder pendant les discussions budgétaires que l'abandon du tram à Tour & Taxis - qui répondait pourtant à un besoin criant - se faisait pour des raisons budgétaires.

Mais il y a aussi une série de volontés politiques. Et je comprends bien l'attachement de certains au métro, puisqu'il s'agit d'enterrer les usagers du transport public et de se dispenser d'un débat sur le partage de l'espace public en surface. Une étude récente montre qu'on se refuse à donner la priorité absolue aux transports publics en surface. Je vois qu'on est déjà en train de parler de dévier certaines lignes de tram. Je peux vous montrer des carrefours où le tram attend interminablement, alors que les feux sont équipés, parce qu'il faut d'abord et avant tout faire passer les flux automobiles.

Bien évidemment, on peut ne pas prendre une série de mesures en surface et dire que le métro est indispensable. Puis, on peut concevoir un réseau avec une augmentation des ruptures de charges : tant mieux pour ceux qui sont en pleine forme, tant pis pour les autres. Tant mieux pour ceux qui ont les moyens de recourir à une série d'autres moyens de déplacement privés quand les transports en commun ne les arrange pas ou parce qu'il y a trop de correspondances.

Et vous me répondez qu'il y a encore de nombreux projets qui se concrétisent, comme le tram 94 et le tram 9. Mais ce sont de vieux projets, et en attendant, la vitesse commerciale des transports de surface...

*(Colloques)*

Ce sont d'anciens projets ! Je peux aussi vous rappeler une interview de M. Flausch, ancien directeur de la STIB, selon lequel depuis qu'Ecolo n'est plus au gouvernement, la vitesse se dégrade, alors qu'elle s'améliorait auparavant.

*(Colloques)*

Nous sommes donc en train de prendre de grands risques.

J'en termine avec le choix technique. Au-delà du débat pour ou contre le métro, le choix technique d'un gros tunnelier, avec de très gros chantiers en

*verschillende projecten in de pijplijn zitten - trams 94 en 9, bijvoorbeeld -, maar dat zijn oude projecten, en ondertussen gaat de commerciële snelheid van het openbaar vervoer bovengronds ...*

*(Samenspraak)*

*Oude projecten! De heer Flausch, de vorige directeur-generaal van de MIVB, zei in een interview dat de snelheid van het openbaar vervoer omlaag gaat nu Ecolo niet meer in de regering zit.*

*(Samenspraak)*

*We spelen een gevaarlijk spel.*

*Ook de technische kant van de zaak staat weer ter discussie. Het is niet eens een kwestie van voor of tegen de metro zijn; veel specialisten ter zake zeggen dat er veel te grote risico's aan uw keuze verbonden zijn.*

surface qui auront de lourdes conséquences, est aussi fortement remis en question.

Ce qui m'inquiète, c'est que ce choix est contesté par de nombreux spécialistes qui n'ont pas pris position pour ou contre le métro, voire qui y sont favorables, mais qui disent que ce que vous allez faire est extrêmement risqué.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Vous êtes pour ou contre le métro ?

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Vous n'avez pas bien écouté. Comme c'est emmanché, la première chose à faire est de mettre les moyens sur...

**M. Pascal Smet, ministre.**- Vous êtes donc contre.

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Si c'est comme cela que vous voyez les choses, je dis que vous êtes contre l'utilisation du rail à Bruxelles.

**Mme la présidente.**- La parole est à M. De Lille.

**M. Bruno De Lille (Groen)** (*en néerlandais*).- *Il est un peu simpliste de suggérer que la discussion se limite à une confrontation entre partisans et opposants du métro. Nous avons contribué à la création de cette nouvelle ligne. Je soutiens toujours cette décision, mais tous les autres projets ne doivent pas être sacrifiés pour autant.*

(Remarques de M. Smet)

*On pourrait dire que l'automatisation des lignes 1 et 5 est nécessaire pour en augmenter la fréquence et la capacité. Une série de lignes de tram prévues, comme le tram 71 ou le tram vers Tour & Taxis, ont également été supprimées.*

**M. Pascal Smet, ministre** (*en néerlandais*).- *Cela n'a rien à voir avec ce dossier.*

**M. Bruno De Lille (Groen)** (*en néerlandais*).- *Je vous conseille de relire les comptes rendus de 2014*

**De heer Pascal Smet, minister** (*in het Frans*).- *Bent u voor of tegen de metro?*

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)** (*in het Frans*).- *U luistert niet. Nu dit in gang is gezet, moeten we eerst en vooral ...*

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

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)** (*in het Frans*).- *Dan bent u tegen het gebruik van sporen in Brussel.*

**Mevrouw de voorzitter.**- De heer De Lille heeft het woord.

**De heer Bruno De Lille (Groen).**- Het is een beetje simplistisch om te suggereren dat de discussie gevoerd wordt tussen voorstanders en tegenstanders van de metro. Daar gaat het niet over. De heer Cexhe en de heer De Bock probeerden dan weer te suggereren dat je ofwel voorstander van de tram of van de metro bent, maar dat is evenmin realistisch.

We hebben ervoor gezorgd dat de nieuwe metrolijn er kan komen. Ik sta nog altijd achter die beslissing, maar dat betekent niet dat alle andere projecten daarvoor mogen worden opgeofferd.

(Opmerkingen van de heer Smet)

Je kunt bijvoorbeeld zeggen dat de automatisering van lijn 1 en 5 nodig is om de frequentie en de capaciteit te verhogen. Er zijn een aantal geplande tramlijnen geschrapt, zoals tram 71 of de tram naar Tour & Taxis.

**De heer Pascal Smet, minister.**- Dat heeft niets te maken met dit dossier.

**De heer Bruno De Lille (Groen).**- Ik raad u aan om de verslagen van 2014 of 2015 nog eens te

*ou 2015. Vous avez alors dû opérer une série de choix pour financer les coûts supplémentaires.*

*Dès le départ, il a été dit que l'extension du réseau de métro devrait s'accompagner de mesures visant à réduire le trafic automobile en surface. Actuellement, on ne voit guère de ces mesures.*

*En outre, l'aménagement des stations devait permettre de rendre les quartiers environnants plus agréables et d'attirer les usagers vers le métro. Or, je constate que les discussions portent surtout sur l'aspect esthétique et la localisation des stations à l'endroit voulu par les riverains.*

*Ecolo et Groen ne remettent pas en cause l'extension du métro. Par contre, nous voulons qu'elle soit la plus économique possible et que les Bruxellois ne doivent pas attendre pendant douze ans des solutions au problème de la mobilité. Dans l'intervalle, vous pourriez faire rouler plus de trams et de bus en site propre au lieu de répéter que tous les moyens doivent être affectés à la nouvelle ligne de métro.*

*C'est d'ailleurs trop facile d'affirmer qu'il y aura une nouvelle ligne de métro en 2023, alors qu'elle ne fera que remplacer une ligne de tram.*

*(Remarques de M. Smet)*

*Quand les gens disent vouloir une ligne de métro, ils ne parlent pas d'une ligne de métro qui remplace une ligne de tram.*

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).-** *Je pense que de nombreux usagers se réjouiront de l'augmentation de la capacité sur cet axe très fréquenté.*

**M. Bruno De Lille (Groen) (en néerlandais).-** *Cette augmentation de la capacité est nécessaire,*

lezen. U hebt toen een aantal keuzes moeten maken om de extra kosten te financieren. Een aantal van die keuzes betreuren wij.

Van bij het begin werd gezegd dat als de metro zou worden uitgebreid, er maatregelen moesten komen om het bovengronds autoverkeer te doen afnemen. Daar is op dit ogenblik nog niet veel van te merken.

Daarnaast moest de aanleg van metrostations ertoe leiden dat de omliggende wijken aangenamer worden en dat gebruikers naar de metrostations worden geleid. Ik merk echter dat het bij de besprekking van de aanleg van die metrostations vooral gaat over het esthetisch aspect en of ze wel op de door de bewoners gewenste locatie komen. De vraag hoe je een hele wijk kunt afstemmen op die metro, zodat de inwoners niet gewoon steeds hun auto blijven gebruiken, komt veel minder aan bod. Die kwestie moet ook worden besproken, want uitstel zal alleen maar tot frustratie en onenigheid onder de omwonenden leiden.

Ecolo en Groen stellen de uitbreiding van de metro niet ter discussie. Als we aan de volgende regering zouden deelnemen, dan zullen we niet op die beslissing terugkomen. Wat de groenen wel willen, is dat die uitbreiding zo zuinig mogelijk gebeurt en dat de Brusselaars geen twaalf jaar op mobiliteitsoplossingen hoeven te wachten. U kunt bijvoorbeeld ondertussen extra trams en bussen in eigen beddingen laten rijden in plaats van steeds weer te herhalen dat al het geld naar de nieuwe metrolijn moet gaan.

Het is al te gemakkelijk om te beweren dat er een nieuwe metrolijn is in 2023. Dan wordt een tramlijn vervangen door een metrolijn.

*(Opmerkingen van de heer Smet)*

Als mensen zeggen dat ze een metrolijn willen, bedoelen ze geen metrolijn die een tramlijn vervangt.

**De heer Pascal Smet, minister.-** Ik denk dat veel gebruikers blij zullen zijn met een capaciteitsverhoging op dit drukke traject.

**De heer Bruno De Lille (Groen).-** Die capaciteitsverhoging is nodig, maar dat is niet wat

*mais ce n'est pas cela que les gens entendent par une nouvelle ligne de métro.*

**Mme la présidente.**- La parole est à M. De Wolf.

**M. Vincent De Wolf (MR).**- Je comprends que le ministre n'ait pas répondu à certaines questions de nature plus urbanistique, relevant donc moins de ses compétences. Toutefois, puisqu'il remplaçait le ministre-président, j'aurais voulu une réponse précise sur le délai de mise à enquête publique du PRAS, ce qui n'a pas été le cas.

Il en est de même pour les permis d'urbanisme, l'approbation de l'enquête publique et la constitution d'une servitude d'utilité publique.

Par contre, il m'a répondu de manière précise sur le budget global. Je le remercie également pour sa réponse concernant Grand-Bigard. J'adresserai une question écrite au ministre-président à ce sujet.

Je rappelle que l'accélérateur du métro, à savoir le projet Pulsar, accuse également du retard.

*- Les incidents sont clos.*

## INTERPELLATION DE M. PAUL DELVA

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

**concernant "la note de politique fédérale pour Beliris".**

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Delva.

**M. Paul Delva (CD&V)** (en néerlandais).- *La note de politique fédérale relative à Beliris*

de mensen bedoelen met een nieuwe metrolijn. Als u hen probeert wijs te maken dat de nieuwe metrolijn dankzij deze ingreep geen vertraging opleert, zullen ze u in uw gezicht uitlachen.

**Mevrouw de voorzitter.**- De heer De Wolf heeft het woord.

**De heer Vincent De Wolf (MR) (in het Frans).**- *Ik heb geen antwoord gekregen met betrekking tot een aantal stedenbouwkundige aspecten. Zo had ik graag gehoord wanneer het GBP in openbaar onderzoek zal worden gebracht, de stedenbouwkundige vergunningen zullen worden aangevraagd en de erfdienvaardigheden tot openbaar nut zullen worden gevestigd.*

*Het is overigens jammer dat ook het Pulsarproject vertraging heeft. Door de automatisering van de metro kunnen we immers de capaciteit verhogen.*

*- De incidenten zijn gesloten.*

## INTERPELLATIE VAN DE HEER PAUL DELVA

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

**betreffende "de federale beleidsnota over Beliris".**

**Mevrouw de voorzitter.**- De heer Delva heeft het woord.

**De heer Paul Delva (CD&V).**- De federale beleidsnota over Beliris die op 24 oktober werd

*présentée le 24 octobre insiste sur les projets de mobilité de grande envergure pour les prochaines années. C'est un bon choix parce qu'il bénéficie à la fonction de capitale de Bruxelles.*

*D'abord, d'après ce document, le chantier du pont Picard pourrait commencer en 2018 si les marchés peuvent être attribués. En tant que ministre régional compétent, de quelle manière êtes-vous impliqué dans l'élaboration et le suivi du projet ? La concertation entre Beliris et la Région ne me semble pas toujours claire. Quels permis la Région bruxelloise, ou une commune bruxelloise, doit-elle encore demander ? Quel est le calendrier ?*

*Le deuxième dossier qui a attiré mon attention est celui du tunnel Meiser. D'après la note de politique, cela n'avance pas parce que la Région n'a pas proposé de programme. Pourquoi ne l'avez-vous pas fait ?*

*Par ailleurs, dans la mesure où, comme l'a dit le ministre-président, le gouvernement n'a toujours pas modifié le Plan régional d'affectation du sol (PRAS), aucun permis de bâtir ne peut être demandé.*

*J'ai été sincèrement étonné d'apprendre cela. Le gouvernement a décidé il y a trois ans de ne pas aménager de tunnel automobile sous la place Meiser, choix que je déplore encore. Vous étudieriez toutefois la possibilité de réaliser un tunnel pour les trams, ce qui permettrait d'augmenter le nombre de trams sur la ligne 7, particulièrement saturée.*

*J'ai aussi lu dans la note que Beliris dispose depuis trois ans d'un budget pour financer le réaménagement en surface de la place, mais attend des instructions de la Région bruxelloise pour pouvoir donner une mission précise aux architectes.*

*Comment se fait-il que le dossier du réaménagement de la place Meiser, dont vous vous êtes montré un ardent défenseur, n'avance pas ? Où en est l'étude relative au tunnel pour les trams que la Région devait commander ? Sera-t-elle réalisée ? Quelle sont les raisons du retard ? Qui fera encore éventuellement réaliser l'étude ?*

*Où en sont les plans du réaménagement en*

voorgesteld is een interessant document, waarin de verschillende werkzaamheden worden besproken.

Ik ben blij dat de nadruk voor de volgende jaren blijft liggen op grootschalige mobiliteitsprojecten. Ik denk dat dat de juiste keuze is, omdat ze de hoofdstedelijke functie van Brussel ten goede komt, al is ze niet altijd de gemakkelijkste.

Een aantal dossiers zijn me opgevallen. Eerst en vooral de Picardbrug, die voor voetgangers, fietsers en bussen een kortere verbinding tussen het Noordstation en Tour & Taxis zal vormen. De offertes voor de brug zijn binnen en volgens het document kunnen de werken in 2018 van start gaan, als de opdrachten kunnen worden gegund.

Hoe bent u als bevoegde gewestminister betrokken bij de uitwerking en opvolging van het project? Mij is het nog altijd niet helemaal duidelijk hoe het gewest en Beliris overleggen. In verband met metro-Noord hebt u dat uitgelegd, maar voor de Picardbrug is dat minder duidelijk.

Welke vergunningen moet het Brussels Gewest of een Brusselse gemeente nog aanvragen? Wat is de timing?

Een tweede dossier dat mijn aandacht trok, is het project voor de Meisertunnel. Daar is, ook tijdens deze regeerperiode, al veel inkt over gevloeid. Volgens de beleidsnota zit er geen schot in de zaak, omdat het gewest geen programma heeft voorgesteld.

Waarom hebt u geen programma voorgesteld? Ik verwijst ook naar het antwoord van de minister-president in de commissie voor de Territoriale Ontwikkeling, waarin hij zei dat de regering het Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP) nog altijd niet heeft gewijzigd. Dan kunnen er natuurlijk ook geen bouwvergunningen worden aangevraagd.

Ik was eerlijk gezegd verbaasd om dat te lezen. Ik weet dat de regering drie jaar geleden besliste om geen autotunnel onder het Meiserplein aan te leggen. Ik betreur die keuze nog steeds, want ik was en blijf voorstander van een tunnel, zelfs al is het een technisch bijzonder complex bouwwerk. Een tramtunnel zou u wel bestuderen en de bovengrondse ruimte op het Meiserplein zou in elk geval aangenamer worden.

*surface ? Ces questions préoccupent de nombreux riverains et usagers.*

*J'avais aussi quelques questions concernant l'extension du métro et le possible classement du square François Riga. Je ne vais pas revenir sur la question du métro, largement débattue aujourd'hui, mais je continuerai à la suivre.*

*Dans la note de politique, il est aussi question de l'espace occupé par les chantiers dans la ville, de l'amélioration de l'impact visuel et acoustique des chantiers et de l'amélioration de la planification des chantiers.*

*Il va de soi que la Région doit être impliquée dans la planification des chantiers, même si Beliris est parfois le maître d'ouvrage. Une amélioration de la situation n'est cependant possible que si les deux instances se concertent.*

*Qu'en pensez-vous ? En a-t-il été question au sein de votre cabinet ? Comment la note de politique entend-elle améliorer la planification ? Avez-vous eu des contacts à ce propos avec le ministre fédéral en charge de Beliris ? Comment évaluez-vous le calendrier de mise en œuvre des chantiers de Beliris ?*

*Savez-vous si Beliris utilise correctement Osiris ? Avez-vous des contacts à ce propos ? Comment ces discussions se déroulent-elles ?*

*Je suppose que des discussions à propos de l'avenant 13 pour les années 2018 et 2019 sont en cours. Quels projets le gouvernement proposera-t-il ? Quand les discussions seront-elles terminées ?*

Dankzij de tunnel zouden er meer trams op lijn 7 kunnen rijden. Ik heb straks trouwens nog een vraag over die meest verzagde tramlijn van het gewest.

Ik lees ook in de nota dat Beliris al drie jaar over een budget beschikt om de bovengrondse heraanleg van het plein te financieren, maar nog altijd wacht op instructies van het Brussels Gewest om de architecten een precieze opdracht te kunnen geven.

U hebt zichzelf altijd een grote voorstander van een heraangelegd Meiserplein getoond. Hoe valt dat te rijmen met het feit dat het dossier nog nergens staat? Hoever staat de studie over de tramtunnel die het gewest zou bestellen? Komt die er nog? Wat zijn de redenen voor de vertraging? Wie zal de studie eventueel nog laten uitvoeren?

Hoever staan de plannen voor de bovengrondse heraanleg? Die vragen houden heel wat omwonenden en passanten bezig die er dagelijks vastzitten in het openbaar vervoer of in de auto.

Ik had ook enkele vragen over de uitbreiding van de metro en de mogelijke bescherming van de François Rigasquare. Over de metro hebben we net uitgebreid gedebatteerd. Daar kom ik niet op terug, maar het spreekt vanzelf dat ik deze kwestie zal blijven volgen.

In de beleidsnota staat verder nog dat er een denkoefening komt over de ruimte die bouwplaatsen in de stad innemen. Het zou enerzijds gaan om de verbetering van de visuele en akoestische impact van bouwplaatsen en anderzijds om de verbetering van de planning van de bouwplaatsen.

Het spreekt voor zich dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest moet worden betrokken bij de planning. Beliris is in een aantal gevallen bouwheer, maar de planning van de bouwplaatsen is een gewestelijke bevoegdheid. Een verbetering van de toestand is enkel mogelijk als beide instanties met elkaar overleggen.

Hoe staat u tegenover die denkoefening? Is ze met uw kabinet besproken? Hoe wil de beleidsnota de planning precies verbeteren? Hebt u daarover contact met de federale minister die bevoegd is voor Beliris? Hoe evalueert u de planning van de bouwplaatsen van Beliris in verhouding tot de

uitvoering?

Weet u of Beliris correct gebruik maakt van Osiris? Hebt u daar contact over? Hoe verlopen die gesprekken?

Ik neem aan dat er gesprekken aan de gang zijn over bijakte 13 voor de jaren 2018 en 2019. Welke projecten zal de regering voorstellen? Wanneer worden de gesprekken afgerond? Het jaar 2018 is al een maand oud.

### *Discussion*

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Smet.

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).**- *Bruxelles Mobilité a désigné un point de contact unique avec Beliris pour la passerelle Picard. La Région a toujours été impliquée dans le projet via différents comités d'accompagnement, notamment à propos de son raccordement aux voiries régionales. J'ai incité Beliris à avancer au plus vite sur ce dossier.*

*Le permis pour la passerelle Picard a été délivré et j'espère que Beliris commencera les travaux cette année. Des conventions ont été signées avec des partenaires privés. Dans la mesure où le promoteur du projet de logements Riva, qui est lié à la passerelle Picard, veut commencer les travaux, Beliris va devoir commencer à l'aménager.*

*Le permis pour l'avenue du Port a également été délivré. Je suis en train d'examiner comment les travaux doivent être planifiés. Bruxelles Mobilité réaménagera complètement le boulevard Simon Bolivar dans le cadre d'un contrat de rénovation urbaine.*

*Le projet Meiser comporte trois parties : un tunnel routier, un tunnel et une station de métro et un aménagement de surface.*

*Le 12 février 2016, Beliris et le ministre fédéral M. Reynders ont été officiellement informés de la décision du gouvernement bruxellois du 17 décembre 2015 de ne pas réaliser le tunnel routier, sur la base de l'étude sur le projet Parkway-E40.*

### *Bespreking*

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

**De heer Pascal Smet, minister.**- Brussel Mobiliteit stelde voor de contacten met Beliris over de Picardbrug een single point of contact (SPOC) aan. Uiteraard was het gewest altijd betrokken bij het project via verscheidene begeleidingscomités, ook wat de aansluiting van de brug op de gewestwegen betreft. Bovendien heb ik Beliris aangespoord om zo snel mogelijk werk te maken van dat dossier.

De vergunning voor de Picardbrug werd ondertussen verleend. Ik hoop dan ook dat Beliris dit jaar nog met de werkzaamheden start. Er zijn trouwens ook overeenkomsten gesloten met privépartners. Zo hoorde u ongetwijfeld al over Riva, een woonproject vlak naast de Picardbrug. Beide projecten zijn aan elkaar gekoppeld. De projectontwikkelaar wil de werkzaamheden voor Riva starten. Dat biedt de garantie dat Beliris met de aanleg van de Picardbrug moet beginnen.

De vergunning voor de Havenlaan is ondertussen ook in orde. Ik bekijk momenteel hoe de werkzaamheden moeten worden gepland.

Brussel Mobiliteit zal de Simon Bolivarlaan in het kader van een stadsvernieuwingscontract (SVC) volledig heraanleggen.

Het Meiserproject bestaat uit drie deelprojecten: een autotunnel, een premetro-tunnel met een station en de bovengrondse aanleg.

De Brusselse regering bracht Beliris en federaal minister Reynders op 12 februari 2016 officieel op

*Comme vous, je constate que Beliris n'a pas avancé au niveau de l'étude qu'il devait faire réaliser. Le 8 juin 2017, j'ai rédigé une fiche actualisée. La seule modification concerne la non-réalisation du tunnel routier.*

*Je considère toujours qu'il y a une adjudication commune, avec Bruxelles Mobilité en tant que maître d'ouvrage pour l'aménagement en surface et Beliris pour la construction souterraine.*

*J'ai l'impression que l'État fédéral éprouve des difficultés par rapport à la décision du gouvernement bruxellois de ne pas aménager de tunnel routier et que cela bloque tout.*

*Entre-temps, nous poursuivons les travaux qui entrent dans le cadre de mes compétences. Nous avons commencé la rénovation du tunnel Reyers et le boulevard Reyers sera réaménagé l'an prochain. J'espère que les études auront commencé d'ici là.*

*J'estime que toute la philosophie de Beliris doit changer. Nous aborderons ce point si nous participons aux prochaines négociations gouvernementales. Quel que soit le ministre fédéral compétent pour Beliris, la Région bruxelloise doit être aux commandes sur son territoire et c'est donc elle qui devrait réaliser les études.*

*En ce qui concerne le métro, je vous renvoie à mes réponses précédentes.*

*Il est évident que Beliris doit utiliser Osiris. La Commission de coordination des chantiers a demandé à Beliris de s'efforcer d'introduire les dossiers des grands chantiers à temps, pour qu'elle ait le temps de les analyser et de trouver une solution optimale pour la praticabilité des voiries. L'expérience des travaux à la Porte de Ninove a été désastreuse.*

*Les retards sont inhérents aux projets Beliris, en raison du trop grand nombre de parties qu'ils impliquent.*

*Je suis membre du comité de coopération qui doit approuver l'avenant 13. D'après l'accord de gouvernement, c'est cependant le ministre-président M. Vervoort qui coordonne les contacts avec le gouvernement fédéral. Aucun calendrier n'a encore été convenu et l'avenant 13 n'a pas*

de hoogte van haar beslissing van 17 december 2015 om de plannen voor de autotunnel niet uit te voeren. Ze nam die beslissing op basis van de studie over het project Parkway-E40.

Net als u stel ik vast dat Beliris geen enkele vooruitgang boekte met de studie die het zou laten uitvoeren. Op 8 juni 2017 maakte ik een geactualiseerde fiche op. De enige wijziging die ik vond, was dat de autotunnel er niet zou komen. De regering liet dat in februari 2016 aan Beliris weten.

Ik ga nog altijd uit van een gemeenschappelijke aanbesteding, met Brussel Mobiliteit als bouwheer voor de bovengrondse werken en Beliris voor de ondergrondse constructie.

Ik heb de indruk dat de federale overheid het moeilijk heeft met de beslissing van de Brusselse regering om geen autotunnel aan te leggen en dat dat de zaken blokkeert.

Ondertussen zetten wij ons werk voort, binnen mijn bevoegdheid. Vandaag zijn we van start gegaan met de volledige renovatie van de Reyerstunnels en volgend jaar zal de Reyerslaan heraangelegd worden. Ik hoop dan ook dat de studies tegen die tijd gestart zijn.

Mijn uitgangspunt is dat de hele filosofie van Beliris moet veranderen. We zullen dat ook op tafel leggen als we betrokken worden bij de volgende regeringsonderhandelingen. Het maakt daarbij niet uit welke federale minister bevoegd zal zijn voor Beliris, want dat doet niets af aan het feit dat het Brussels Gewest baas moet zijn over zijn eigen grondgebied en dat betekent dus ook dat de studies het best door het Brussels Gewest uitgevoerd worden.

Wat de metro betreft, verwijst ik naar mijn antwoorden van daarnet. Dat geldt ook voor uw vraag met betrekking tot metro Zuid.

Vanzelfsprekend moet Beliris Osiris gebruiken. De Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen vraagt Beliris uiteraard om de praktijk nog te verbeteren en om de inspanningen op te voeren om de dossiers voor grote bouwplaatsen zeker tijdig in te dienen, zodat de commissie over voldoende tijd beschikt om ze te analyseren en een optimale oplossing te vinden voor de leefbaarheid van de wegen. Bij de werkzaamheden aan de Ninoofsepoort hebben we

*encore été négocié. Je ne peux donc encore rien en dire.*

*Je suis convaincu depuis des années que l'administration de Beliris doit être intégrée à l'administration régionale. Il faudrait ensuite créer un comité fédéral restreint qui pourrait choisir les projets avec le gouvernement régional et les suivre financièrement. Cela nous permettrait d'avancer. Je ne peux pas imaginer que ceux qui gèrent les autres grandes villes du pays permettent à l'État fédéral d'y réaliser des travaux. Je ne comprends toujours pas pourquoi cela doit être le cas à Bruxelles.*

*Pour gagner en efficacité, le fonctionnement de Beliris doit être simplifié. Je ne suis pas le seul à le demander, mais lors de la conclusion des derniers grands accords, cette question a toujours été laissée de côté au dernier moment. Il est temps de choisir la voie de l'efficacité.*

daar immers een slechte ervaring mee gehad. Daarbij probeerden we alles in der minne op te lossen en er geen publieke heisa rond te maken, terwijl ik dat misschien beter wel had gedaan. Hoe dan ook hebben we inspanningen geleverd om de bewegwijzering en de organisatie van de bouwplaats te verbeteren.

Het klopt dat vertragingen inherent zijn aan Belirisprojecten. Dat komt omdat er te veel partijen bij betrokken zijn.

Ik ben lid van het samenwerkingscomité dat bijakte 13 moet goedkeuren. Volgens het regeer-akkoord is het echter minister-president Vervoort die de contacten met de federale regering coördineert. Er werd nog geen planning afgesproken en er werd nog niet onderhandeld over bijakte 13. Er worden wel al verkennende gesprekken gevoerd, maar aangezien er nog geen beslissingen werden genomen, kan ik er nog niets over zeggen.

Tot slot ben ik er al vele jaren van overtuigd dat de hele werking van Beliris aan herziening toe is en dat de Belirisadministratie geïntegreerd moet worden in de gewestelijke administratie. Dan zou er volgens mij een beperkt federaal comité opgericht moeten worden, dat dan samen met de Brusselse regering de projecten kan kiezen en ze financieel opvolgen. Op die manier zouden we duidelijk vooruitgang boeken. Ik kan me immers niet voorstellen dat de bestuurders van Antwerpen, Gent, Charleroi of Luik zouden aanvaarden dat de federale overheid werken uitvoert in hun stad. Ik begrijp dan ook nog steeds niet waarom dat in Brussel wel zo moet gebeuren.

Ik pleit er dan ook voor om de werking van Beliris te vereenvoudigen. Verschillende andere partijen hebben daar trouwens ook al voor gepleit, maar bij de vorige grote akkoorden die gesloten werden, viel dat op het laatste moment telkens weg. Ik begrijp nog steeds niet waarom er zo'n inefficiënte beslissing genomen werd. Ik kies liever voor efficiëntie en als er uiteindelijk toch gekozen zou worden voor de efficiënte werkwijze die ik voorstel, dan nog zou de federale minister daar de eer voor kunnen opstrijken. Wat ik voorstel, is gewoon doeltreffender en veel beter voor de Brusselaars.

**M. Paul Delva (CD&V)** (en néerlandais).- *Quels permis faut-il encore pour la passerelle Picard ? Qui doit les introduire ?*

**M. Pascal Smet, ministre** (en néerlandais).- *Beliris a introduit la demande de permis au nom de la Région. La Région a délivré le permis.*

*Les deux communes concernées ont donné leur avis. Beliris est maintenant en train d'élaborer le dossier pour pouvoir désigner un entrepreneur. Si tout va bien, les travaux commenceront cette année.*

**M. Paul Delva (CD&V)** (en néerlandais).- *Les procédures de permis sont donc terminées.*

*Je ne comprends toujours pas pourquoi la note de politique affirme que les plans pour Meiser ne progressent pas parce que la Région n'a pas proposé de programme. Vous dites que c'est parce que Beliris n'a pas encore fait réaliser d'étude. Qu'en est-il ?*

**M. Pascal Smet, ministre** (en néerlandais).- *La Région a proposé un programme. J'ai clairement fait savoir que je ne voulais pas de tunnel routier et que le reste devait être étudié. Meiser fait partie d'une plus grande zone où s'implantera notamment mediapark.brussels.*

*Cela a induit des changements. Pour le maître-architecte, la place Meiser devra recevoir une autre fonction après l'aménagement d'une nouvelle place à hauteur de mediapark.brussels. Son aménagement aussi devra changer. C'est un tout. L'ensemble du projet est piloté par M. Vervoort.*

*Beliris est au courant de la suppression du tunnel routier. L'étude peut parfaitement commencer. Je le répète, les contacts ont d'abord lieu entre le cabinet de M. Vervoort et Beliris. Je ne suis impliqué que pour des dossiers spécifiques. J'ai l'impression que le gouvernement fédéral n'est pas ravi de la suppression du tunnel routier et que c'est le nœud du problème.*

**M. Paul Delva (CD&V)** (en néerlandais).- *C'est une impasse ! Les uns attendent une étude que les*

**De heer Paul Delva (CD&V)**.- Welke vergunningen zijn er nodig voor de Picardbrug? Wie moet die indienen? Is dat de stad Brussel?

**De heer Pascal Smet, minister**.- Beliris heeft de vergunning ingediend in naam van het gewest. Het gewest heeft de vergunning verleend.

De twee gemeenten hebben uiteraard hun advies gegeven. Beliris maakt nu het dossier op om een aannemer te kunnen aanstellen. Als alles goed gaat, starten de werkzaamheden aan de Picardbrug dit jaar nog.

**De heer Paul Delva (CD&V)**.- De vergunningsprocedures zijn dus afgerond.

Aangezien ik geen deel uitmaak van de commissie voor de Territoriale Ontwikkeling, ben ik niet van alle procedures op de hoogte. Wat ik in verband met de plannen voor Meiser niet begrijp, is dat er in de beleidsnota staat dat er geen vorderingen zijn omdat het gewest geen programma voorstelde. U zegt dat dit komt, omdat Beliris nog geen studie heeft laten uitvoeren. Hoe zit het nu?

**De heer Pascal Smet, minister**.- Het gewest heeft wel degelijk een programma voorgesteld. Ik heb duidelijk gemaakt dat ik geen autotunnel wilde en dat de rest moest worden bestudeerd. Meiser maakt deel uit van een grotere zone, waarin onder andere ook het mediapark zal komen.

Dat heeft tot enkele wijzigingen geleid. Ook de bouwmeester heeft zich er al over uitgelaten: het Meiserplein moet na de aanleg van een nieuw plein ter hoogte van mediapark.brussels een andere functie krijgen. Ook de inrichting moet veranderen. Dat vormt allemaal een groot geheel. Het hele project wordt gestuurd door minister-president Vervoort.

Beliris is ervan op de hoogte dat de autotunnel is geschrapt. De studie kan perfect starten. Nogmaals, de contacten verlopen in eerste instantie tussen het kabinet-Vervoort en Beliris. Voor specifieke dossiers word ik erbij betrokken. Ik heb de indruk dat de federale overheid niet zo blij is met het schrappen van de autotunnel. Dat is de kern van het probleem.

**De heer Paul Delva (CD&V)**.- Maar dat is een absolute patstelling. De ene partij wacht op een

*autres ne réalisent pas et ces derniers disent que faute de programme des premiers, ils ne peuvent rien faire.*

**M. Pascal Smet, ministre** (en néerlandais).- *Vous avez raison. Sans les résultats de l'étude, la Région ne peut pas changer l'affectation de la place.*

**M. Paul Delva (CD&V)** (en néerlandais).- *Vous estimez donc aussi que la balle est dans le camp de Beliris ?*

**M. Pascal Smet, ministre** (en néerlandais).- *C'est évident.*

- *L'incident est clos.*

#### **INTERPELLATION 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,**

**concernant "le réaménagement du rond-point Schuman".**

#### **INTERPELLATION JOINTE DE M. FABIAN MAINGAIN,**

**concernant "la consultation de la population locale et des communes concernées dans le cadre du réaménagement du rond-point Schuman".**

**Mme la présidente.**- La parole est à M. De Wolf.

**M. Vincent De Wolf (MR).**- J'ai déjà interrogé le ministre il y a quelques mois à propos du réaménagement du rond-point Schuman. Sauf erreur de ma part, le gouvernement a arrêté les principes de ce dossier en novembre 2015 et les travaux auraient dû commencer en 2017, pour se clôturer en 2019.

studie die de andere partij niet uitvoert. De andere partij zegt dat het gewest geen programma heeft, waardoor ze niets kan doen.

**De heer Pascal Smet, minister.**- U hebt gelijk. Zonder resultaten van de studie kan het gewest geen bestemmingswijziging doorvoeren.

**De heer Paul Delva (CD&V).**- U vindt dus ook dat de bal nu in het kamp van Beliris ligt?

**De heer Pascal Smet, minister.**- Dat spreekt voor zich.

- *Het incident is gesloten.*

#### **INTERPELLATIE VAN DE HEER VINCENT DE WOLF**

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

**betreffende "de heraanleg van de Schuman-rotonde".**

#### **TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER FABIAN MAINGAIN,**

**betreffende "de raadpleging van de plaatselijke bevolking en van de betrokken gemeenten in het kader van de heraanleg van de Schuman-rotonde".**

**Mevrouw de voorzitter.**- De heer De Wolf heeft het woord.

**De heer Vincent De Wolf (MR) (in het Frans).**- *In 2015 werd beslist dat de werken aan de Schuman-rotonde in 2017 moesten beginnen en in 2019 klaar moesten zijn. Er ligt nu een plan klaar, dat helaas grote euvels vertoont. Aan weerszijden van het plein zal het verkeer eenvoudig in een cirkel draaien, en volgens een interne studie van het gewest zullen de huidige verkeersopstoppingen*

À cet égard, j'avais relevé certaines aberrations, dans la mesure où j'avais parlé d'un double triangle des Bermudes : un sur Etterbeek et un sur la Ville de Bruxelles. Tel que le projet est prévu, quand on circule rue Froissart en direction du rond-point Schuman, on est obligé de tourner à droite, puis de prendre à nouveau la première rue à droite. Il s'agit donc d'un retour à l'expéditeur ! La situation est la même avenue de Cortenbergh, rue Archimède et rue Stevin, de l'autre côté du rond-point.

J'ai pu avoir accès à l'étude Musti, une étude interne à la Région qui, de manière objective, établit que la congestion automobile qui existe déjà autour du rond-point Schuman et dans les rues avoisinantes augmente fortement. D'ailleurs, à l'époque, M. Smet m'a répondu qu'il y aurait effectivement un périmètre d'un kilomètre de files autour du rond-point Schuman, mais que la nécessité de réaménager celui-ci, notamment pour des motifs internationaux, justifiait la situation à l'échelle de la Région.

De plus, le ministre avait partagé sa théorie "magique", relevée dans certaines études internationales, parlant d'une évaporation des véhicules dans la foulée du réaménagement.

*(Remarques de M. Smet)*

Invitez-moi, j'aimerais bien assister à ces évaporations en direct, ce serait intéressant. J'avais eu, quand j'étais à l'université, un professeur de psychologie assez fort en parapsychologie, qui parlait de télékinésie et de disparition d'objets à distance. Mais il s'agissait de cuillers, pas de voitures. Peut-être qu'entre-temps, cela a évolué !

Vous aviez indiqué aussi que la définition du projet impliquerait un volet relatif à la mobilité, basé sur une nouvelle étude de mobilité, et que les bureaux d'architectes pourraient proposer des idées. J'ai entendu dire - mais je n'en suis pas sûr - qu'effectivement, de nouvelles études ont été réalisées. Je ne pense pas qu'on en ait tenu compte.

De nouveaux plans de circulation ont-ils été proposés par des bureaux d'architectes ? L'équivalent véhicule/heure pour chaque voirie concernée a-t-il été étudié dans un rayon d'un kilomètre autour du rond-point ? Pouvez-vous revenir sur la congestion prévue par le logiciel Musti ?

*op en rond het Schumanplein nog aanzienlijk toenemen.*

*Overigens antwoordde de heer Smet mij destijds dat er in een straal van een kilometer rond het plein verkeersopstoppen zullen staan maar dat we dat er maar moeten bijnemen vanwege de internationale uitstraling van het Schumanplein. Ook zou de heraanleg er volgens hem op de een of andere magische wijze toe leiden dat het verkeer zal wegbliven.*

*(Opmerkingen van de heer Smet)*

*Wie dat gelooft, gelooft nog in Sinterklaas.*

*Het project zou rekening houden met de mobiliteit, maar als er al mobiliteitsstudies geweest zijn, dan is er geen rekening mee gehouden. Waren er voorstellen voor nieuwe circulatieplannen? Werd voor elke straat in een straal van een kilometer rond de rotonde nagegaan hoeveel wagens er per uur langs kunnen? Wat is uw reactie op de verkeersopstoppen die met de Musti-software voorspeld werden?*

*De stad Brussel had een buurtvergadering georganiseerd die nogal woelig verlopen is.*

*(Opmerkingen van de heer Smet)*

*Bij dertig mensen is dat de moeite!*

*(Opmerkingen van de heer Smet)*

*Ik weet niet hoeveel aanwezigen er waren.*

*Welke communicatiemiddelen en omleggingen worden er ingezet? Hoe staat het met de vergunningen? Hebt u een administratieve maatregel genomen? Werden er vergunningsaanvragen ingediend? Welke procedure geldt daarvoor?*

Une réunion participative a été organisée par la Ville de Bruxelles. D'après les échos que j'en ai eus, elle a été assez mouvementée. Il y a eu pas mal d'énervement dans le chef de certains riverains.

(*Remarques de M. Smet*)

Si c'est sur 30 personnes, c'est significatif !

(*Remarques de M. Smet*)

Oui, mais sur combien de présents, je ne sais pas !

Quels sont les outils de communication et de déviation retenus ? Surtout, où en sont les délivrances de permis ? Avez-vous pris une décision administrative précise ? Est-ce que les demandes de permis sont déposées ? Où en est la procédure à cet égard ?

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Maingain pour son interpellation jointe.

**M. Fabian Maingain (DéFI).**- Je vais essayer de compléter l'interpellation de mon collègue M. De Wolf.

Il est vrai que le schéma directeur du quartier européen, qui visait la requalification de certains espaces, a été adopté en 2008 déjà. C'est dans ce schéma directeur que l'on trouvait le projet de réaménagement du rond-point Schuman, qui visait à réorganiser le trafic automobile et les transports publics. Ses objectifs : accessibilité, durabilité, mobilité, confort des usagers faibles et amélioration de la qualité des espaces publics. L'accord de gouvernement actuel a confirmé ce projet.

En février 2017, au sein de cette commission, nous avons déjà eu l'occasion d'aborder ce thème, et notamment la question du report de trafic, qui est la vraie question. En soi, le réaménagement et la nécessité de réaménager cet espace de ville est en effet objectivement largement soutenu, tant le besoin est réel.

La gestion du trafic concerne les deux quartiers limitrophes situés à Etterbeek et sur le territoire de la Ville de Bruxelles. À cet égard, M. De Wolf a fait référence à une étude réalisée par Musti entre novembre 2014 et mars 2015, signalant par

**Mevrouw de voorzitter.**- De heer Maingain heeft het woord voor zijn toegevoegde interpellatie.

**De heer Fabian Maingain (DéFI) (in het Frans).**- *Doel van de herinrichting van de Schuman-rotonde was de herorganisatie van het autoverkeer en het openbaar vervoer om de openbare ruimten toegankelijker, duurzamer, kwaliteitsvoller en comfortabeler voor zwakke weggebruikers te maken.*

*Dat de ruime heringericht moest worden, stond buiten kijf. Het probleem is dat de verkeersstroom verlegd is naar de twee aangrenzende wijken, in Etterbeek en Brussel-Stad. Aan de belofte dat de verkeersdruk even groot zou blijven of na de werken met 40% zou verminderen, hechten we niet veel geloof.*

*Voor de herinrichting van de rotonde zijn de architectenbureaus COBE uit Denemarken en BRUT uit Brussel onder de arm genomen. De rotonde zal weer aangelegd worden als een stadsplein dat open staat voor de stad.*

*Buurbewoners maken zich zorgen en spreken mij hierover aan. Zij vertellen mij dat de vergadering van de stad Brussel niet in een bedaarde, oplossingsgerichte sfeer verlopen is.*

exemple que le trafic sur l'avenue de la Joyeuse Entrée augmenterait de 75%. Lors de cet échange, vous nous aviez effectivement affirmé que le niveau de congestion resterait quasi équivalent. Vous aviez aussi cité le phénomène d'évaporation du trafic, selon lequel les infrastructures - une fois réalisées - feraient disparaître 40% du trafic.

Le 7 décembre 2017, nous avons appris par voie de presse que le jury d'experts avait été désigné et avait sélectionné les bureaux d'architectes danois COBE et bruxellois BRUT pour le réaménagement du rond-point. Le projet esquisé fait apparaître que le rond-point sera transformé en agora urbaine, ouverte sur la ville.

Je suis aussi régulièrement interpellé par les riverains et je dois bien reconnaître que les échos de la réunion organisée par la Ville de Bruxelles montrent que celle-ci ne s'est pas déroulée dans un climat de discussion apaisée ou de recherche de solutions.

**M. Vincent De Wolf (MR).**- Il y avait plus de quinze personnes et bien plus d'opposants !

**M. Fabian Maingain (DéFI).**- Tout à fait. Il n'y a pas eu de dialogue constructif et apaisant, en vue de la recherche d'une solution qui puisse satisfaire tout le monde.

Outre les questions posées par M. De Wolf, j'aimerais savoir de quelle manière les communes concernées par ce projet ont été consultées. Qu'en est-il de la concertation en amont avec les autorités locales au sujet du plan de mobilité ?

**M. Vincent De Wolf (MR).**- Il n'y pas eu de concertation. M. Hutchinson nous a donné, il y a un certain temps, une information à ma demande, mais c'est tout ce qu'il y a eu.

**M. Fabian Maingain (DéFI).**- Je pose la question. On se souvient que M. De Wolf voulait être ministre de M. Vervoort. Apparemment, je dois remercier M. le ministre pour la réponse !

Pourriez-vous m'indiquer si les habitants du quartier concerné ont été consultés avant l'appel à projets ? Le cas échéant, pourriez-vous préciser le nombre de réunions de concertation qui ont eu lieu avec la population locale ?

**De heer Vincent De Wolf (MR) (in het Frans).**-  
*Er waren ruim vijftien aanwezigen en allemaal eerder tegenstanders.*

**De heer Fabian Maingain (DéFI) (in het Frans).**-  
*Hoe hebt u de betrokken gemeenten over de plannen geconsulteerd? Hoe hebt u met hen overlegd over het mobiliteitsplan?*

**De heer Vincent De Wolf (MR) (in het Frans).**-  
*Overleg is er niet geweest. De heer Hutchinson heeft ons enkel wat informatie gegeven toen ik ernaar vroeg.*

**De heer Fabian Maingain (DéFI) (in het Frans).**-  
*Hebt u de betrokken wijkbewoners om advies gevraagd voordat de projectoproep werd gelanceerd? Hoeveel overlegvergaderingen waren er met de buurbewoners? Hebben de architectenbureaus COBE en BRUT dergelijke bijeenkomsten gepland?*

*Bij zulke bouwprojecten zijn de gemeenten de eersten die hun inwoners een luisterend oor*

Les bureaux d'architectes danois COBE et bruxellois BRUT, fraîchement désignés, ont-ils prévu de nouvelles réunions de concertation avec les forums de quartiers ?

Je reste persuadé - quoi que vous en disiez, M. Smet - que lors de tels aménagements, les communes sont les premières à être à l'écoute des demandes des citoyens. Si un jour, la Région veut dépasser ce stade, la première chose à faire est de montrer qu'elle est capable de coconstruire des projets avec ses habitants.

En l'occurrence, comment pourriez-vous faire en sorte d'aboutir à un projet et un plan de mobilité coconstruits avec les citoyens, pour qu'ils emportent l'adhésion du plus grand nombre ?

Je ne voudrais pas d'un nouveau projet conflictuel entre habitants et Région. Il est de l'intérêt de la Région, de la Ville de Bruxelles et de la commune d'Etterbeek de dégager un projet qui agrée au plus grand nombre. Il n'est pas trop tard.

Comment coconstruire ensemble - ville, commune, Région et habitants - un plan de mobilité qui permette à chacun de trouver son espace dans la ville et d'éviter des reports de trafic trop importants sur les communes et quartiers concernés ?

#### *Discussion conjointe*

**Mme la présidente.**- La parole est à M. De Lille.

**M. Bruno De Lille (Groen)** (en néerlandais).- *Bien que la proposition actuelle nous semble moins aboutie que la précédente, elle apporte une amélioration à la situation existante. Groen la soutiendra donc.*

*Nous discutons depuis longtemps du réaménagement du rond-point Schuman. Nous avons examiné quantité de photos et de simulations. Il faut à un moment pouvoir trancher et prendre une décision pour faire avancer les choses, car personne n'est réellement satisfait de la situation actuelle.*

*Quels aménagements sont-ils prévus pour rendre la place agréable pour les cyclistes et les piétons ? Manifestement, elle resterait accessible aux*

*moeten bieden. Als het gewest die taak wil overnemen, moet het eerst aantonen dat het samen met de burgers projecten op poten kan zetten.*

*Het is nog niet te laat om samen met de burgers van het gewest, de stad Brussel en de gemeente Etterbeek een mobiliteitsplan uit te werken dat breed gedragen wordt. Maar hoe zult u dat aanpakken ?*

#### *Samengevoegde besprekking*

**Mevrouw de voorzitter.**- De heer De Lille heeft het woord.

**De heer Bruno De Lille (Groen).**- Enerzijds betreur ik dat het nieuwe voorstel minder ver gaat dan het oorspronkelijke, anderzijds besef ik ook wel dat het tijd wordt dat er iets gebeurt. Dit voorstel zou al een verbetering zijn in vergelijking met de bestaande situatie. Groen zal het dan ook steunen.

Het heeft stilaan lang genoeg geduurd. We zagen heel wat mooie foto's en simulaties passeren en we hebben vaak en lang gedebatteerd, maar op een bepaald moment moet je de knoop doorhakken en tot actie overgaan. Met de huidige situatie is ongetwijfeld niemand echt tevreden. Zolang er geen beslissing wordt genomen, blijft ze echter bestaan.

*transports publics. Comment, dans ces conditions, garantir aux piétons qu'ils circuleront en toute quiétude et sécurité sur la place ? Quand les travaux débuteront et s'achèveront-ils ?*

*Je remarque que la zone centrale avec des terrasses n'est pas reliée aux alentours et aux cafés qui pourraient les exploiter.*

*Quels établissements horeca exploiteront-ils les terrasses du centre de la place ? Seront-ils situés dans la station de métro ?*

*Comment ferez-vous vivre cette place ?*

Hoe wilt u het plein zo aantrekkelijk mogelijk maken voor fietsers en voetgangers? Blijkbaar zou het openbaar vervoer toch nog over het plein mogen rijden. Hoe kan een voetgangerszone waar bussen mogen rijden zo veilig en comfortabel mogelijk worden ingericht voor de zachte weggebruiker?

Wanneer starten de werken? Wanneer moeten ze klaar zijn?

Het is de bedoeling dat er in het midden van het plein terrasjes en dergelijke komen. Die plek in het midden is echter helemaal niet met de omgeving verbonden. Er is geen aansluiting met de cafés waar die terrasjes bij zouden kunnen horen. Ik vrees een beetje voor eenzelfde situatie als op het Flageyplein, waar je aan de ene zijde een heel druk voetpad hebt en aan de andere zijde het plein zelf, dat het grootste deel van de tijd enkel wordt gebruikt om naar de overkant te lopen.

Door welke horecazaken zouden de terrassen in het midden van het Schumanplein bediend worden? Zullen die zaken in het metrostation gevestigd zijn?

Ik zou graag weten hoe u het plein echt tot leven wil brengen.

**Mme la présidente.-** La parole est à Mme Grouwels.

**Mme Brigitte Grouwels (CD&V) (en néerlandais).-** En décembre 2017, les bureaux d'architectes danois et bruxellois COBE et BRUT ont été désignés pour le réaménagement du rond-point Schuman. Ce projet englobe tout le quartier situé entre le parc du Cinquantenaire et la station de métro Maelbeek.

*Un aménagement du rond-point serait positif pour le quartier. Je suis néanmoins préoccupée par les nouveaux plans de circulation. Le rond-point Schuman sera en partie accessible pour les automobilistes et la circulation restera possible sur plusieurs rues adjacentes.*

*Il est donc évident qu'avec la fermeture d'une partie du rond-point aux automobilistes, les quartiers résidentiels à proximité absorberont une plus grande quantité de voitures. Cela nuira à leur*

**Mevrouw de voorzitter.-** Mevrouw Grouwels heeft het woord.

**Mevrouw Brigitte Grouwels (CD&V).-** In december 2017 raakte bekend dat architectenbureaus COBE uit Kopenhagen en BRUT uit Brussel zijn aangeduid voor de heraanleg van het Schumanplein.

Samen met het Schumanplein wordt ook de hele omgeving van het nabijgelegen Jubelpark tot aan station Maalbeek onder handen genomen. Het gevolg van de heraanleg is dat auto's niet langer volledig rond het plein kunnen rijden. Het blijft niettemin mogelijk om met de auto een aantal zijstraten in te rijden.

Ik woon in de buurt van het Schumanplein en als buurtbewoner vind ik het een goede zaak dat het Schumanplein eindelijk wordt opgewaardeerd. Minder gerust ben ik over de plannen om het verkeer van de hoofdwegen, namelijk de

*qualité de vie, car lorsque la circulation sera restreinte sur les grands axes, les automobilistes utiliseront les rues avoisinantes à la recherche d'un nouvel itinéraire. Cela ressort de l'étude Musti.*

*Les habitants sont inquiets et s'opposent au nouveau plan de circulation. Lors de la réunion participative organisée par la Ville de Bruxelles, nombre de riverains ont exprimé leur inquiétude et leur indignation quant à l'absence de concertation. J'y étais présente.*

*Le nouveau plan de circulation ne respecte pas, à mon sens, la hiérarchie des voiries, qui veut que le trafic de transit soit orienté vers les grands axes plutôt que vers les voiries locales. J'ai appris par les médias qu'aucune décision définitive n'avait encore été prise et que les bureaux d'architectes entendaient consulter la population et les institutions européennes. La demande de permis ne serait introduite qu'après cette concertation.*

*Comment va s'organiser la concertation avec les riverains ? Des discussions ouvertes sont-elles prévues dans les prochains mois ou se bornera-t-on à procéder à une consultation classique, dans le contexte d'un permis d'urbanisme ?*

*Disposez-vous des simulations réalisées récemment sur l'impact des plans sur les quartiers environnants ? Qu'en ressort-il ? Quels sont les scénarios envisagés pour éviter que le trafic de transit ne passe dans les quartiers résidentiels avoisinants ?*

*Le prolongement du tunnel de Cortenbergh est-il toujours envisagé ? Cette option est techniquement réalisable. Je l'ai étudiée lorsque j'étais ministre. Un tunnel débouchant sur la rue de la Loi permettrait de libérer les quartiers résidentiels du trafic de transit. La circulation serait bien évidemment limitée à une seule bande, pour ne pas attirer davantage d'automobilistes.*

Kortenberglaan, het Schumanplein en de Oudergemlaan, in de nabije toekomst af te leiden naar de lokale buurtwegen. Dat betekent immers dat er veel meer auto's door de woonwijken rond het Schumanplein zullen rijden. Het hoeft geen betoog dat zoiet de levenskwaliteit in de wijken ernstig zal aantasten. Dat blijkt overduidelijk uit de Musti-studie. Als de hoofdassen autoluwer worden, valt te verwachten dat de automobilisten een andere weg zullen zoeken. Er heerst ongerustheid bij de buurtsbewoners, die een pamflet verspreiden tegen de plannen.

Het is toch jammer dat het zo ver is gekomen. Ik wil ook bevestigen wat hier al eerder is gezegd. Ik was aanwezig op de volksvergadering van de stad Brussel. Heel wat mensen gaven daar lucht aan hun ongerustheid en waren kwaad over het gebrek aan inspraak.

Voor zover ik de toestand vandaag heb begrepen, gaan de plannen in tegen de hiërarchie van het wegennet, volgens dewelke doorgaand verkeer via de hoofdwegen wordt geleid en dus niet via de lokale wegen. Dat is een heikel punt. In de media vernam ik dat er nog geen definitieve beslissing zou zijn genomen. De winnende architectenbureaus zullen hun visie verder uitwerken. Volgens mediaberichten zou dat in overleg met de buurtsbewoners en de Europese Instellingen gebeuren. Pas na het overleg zou een vergunning worden aangevraagd.

Hoe zal het overleg met de buurtsbewoners in zijn werk gaan? Zullen er de volgende maanden open gesprekken worden georganiseerd of blijft de inspraak beperkt tot het klassieke openbare onderzoek in de context van de stedenbouwkundige vergunning? Dat zou jammer zijn.

Beschikt u over recente simulaties van de impact van de plannen op de omliggende wijken? Wat blijkt daaruit? Welke opties bestudeert het gewest om te vermijden dat het doorgaande verkeer in de nabije toekomst door de omliggende woonwijken rijdt?

Bestudeert u nog steeds de mogelijkheid om bij de heraanleg van het Schumanplein ook de Kortenbergtunnel te verlengen? Daardoor zou het einde van de tunnel in de Wetstraat komen te liggen. Technisch gezien is dat mogelijk, ik heb het laten bestuderen toen ik nog minister was. Er

bestaat een ongebruikte ruimte die we tot autotunnel kunnen ombouwen. Als we de Kortenbergtunnel onder het Schumanplein tot in de Wetstraat doortrekken, helpt dat natuurlijk ook om het verkeer uit de omliggende buurten te houden. Uiteraard wordt dat verkeer dan best tot één rijstrook beperkt, want het is niet de bedoeling om meer autoverkeer aan te trekken.

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Smet.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Je vais d'abord expliquer le projet, après quoi, je répondrai aux questions.

Je tiens à clarifier les choses, puisque je connais presque personnellement les détracteurs du projet. Il s'agit des mêmes personnes qu'en 2015. Depuis lors, trois réunions ont été organisées. En réalité, un point en particulier explique nos désaccords.

Par ailleurs, la réunion a été mal organisée par la Ville de Bruxelles : la salle était trop exiguë, il y faisait trop chaud et il n'y avait pas de boissons. Les conditions pour mener une concertation n'étaient donc pas réunies.

L'échevin a changé. Il n'est pas fautif, puisque l'équipe logistique de la Ville avait prévu la tenue de la réunion dans une autre salle, où il faisait trop froid parce que le chauffage ne fonctionnait pas. Les organisateurs ont alors dû se rabattre sur une autre salle, trop petite. Les conditions n'étaient donc pas bonnes.

D'ailleurs, les remarques actuelles sont exactement les mêmes que celles formulées en 2015, au cours d'une réunion que j'ai organisée moi-même dans une autre salle plus moderne, dont j'ai oublié le nom.

**Mme Brigitte Grouwels (CD&V)** (*en néerlandais*).- *Je parlais d'une autre réunion récente à laquelle vous n'étiez pas présent. Plusieurs sujets y ont été abordés, parmi lesquels le réaménagement du rond-point Schuman.*

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Smet.

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

**De heer Pascal Smet, minister** (*in het Frans*).- *Sinds 2015 zijn er drie vergaderingen geweest. De laatste was vanuit praktisch oogpunt bijzonder slecht georganiseerd door de stad Brussel, maar de opmerkingen op het project zijn sinds 2015 steeds dezelfde gebleven.*

**Mevrouw Brigitte Grouwels (CD&V).**- U hebt het over een andere volksvergadering dan ik, want in mijn geval gaat het over een recente vergadering van de stad Brussel, waarop u niet aanwezig was. Daar werden veel onderwerpen besproken, onder andere ook de heraanleg van de Schumanrotonde.

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

(*M. Smet commente un Powerpoint de présentation du projet*)

**M. Pascal Smet, ministre.**- Voici le lauréat d'un concours d'architecture européen pour le rond-point Schuman, présidé par le maître-architecte et comprenant des experts, dont la Ville de Bruxelles et les institutions européennes.

Je n'ai donc fait que valider le choix d'un jury de spécialistes indépendant. Il s'agit d'une construction légère, avec un effet assez similaire au toit réfléchissant sur le vieux port à Marseille. Cette présentation a également été faite lors de la réunion organisée par la Ville de Bruxelles.

Vous voyez le périmètre sur lequel nous allons agir. Il s'ouvre sur l'entrée du parc, la petite rue de la Loi, le rond-point Schuman - qui s'appellera bientôt place Schuman -, et la rue de la Loi jusqu'à Maelbeek. Il s'étendra encore jusqu'à l'avenue de la Joyeuse Entrée.

Au préalable, une série d'études ont été effectuées. En 2008-2011, Beliris a réalisé une étude de mobilité, dont les chiffres ont été actualisés en 2014-2015. La Région a organisé deux réunions publiques en 2015 sur la mobilité.

La même année, le gouvernement bruxellois a approuvé le plan de circulation. En 2016, après une série de réactions, notamment de la Commission européenne, nous avons fait réaliser une étude de mobilité supplémentaire. Elle a été confiée à Stratec, qui est un bureau indépendant de la Région. Elle a pris pas mal de temps, étant donné que tout le débat sur la sécurité est venu s'y ajouter.

En 2017, cinq candidats ont été sélectionnés. En décembre 2017, les bureaux COBE et BRUT ont été choisis par le ministre-président M. Vervoort et moi-même. En février de cette année, ils commenceront leur étude de design. Cela signifie que leur programme de base peut encore être modifié.

Le permis devrait être délivré fin 2018 ou au plus tard début 2019, et les travaux débuteront en 2019 de manière progressive, en concertation avec les institutions européennes. La petite rue de la Loi, entre le Parc du Cinquantenaire et le rond-point Schuman, sera totalement piétonnisée.

(*De heer Smet geeft commentaar bij een powerpointpresentatie over het project*)

**De heer Pascal Smet, minister** (*in het Frans*).- *Ik heb de keuze van de laureaat van een Europese architectuurwedstrijd voor de Schuman-rotonde bekraftigd. De keuze van de bouwmeester en de experten is gevallen op een ontwerp dat zich over een grote zone uitstrekkt en uiterlijk veel gelijkenissen vertoont met het reflecterende dak over de oude haven van Marseille. Ik heb enkel de keuze van de jury van onafhankelijke specialisten bekraftigd.*

*Vooraf had Beliris in 2008-2011 een mobiliteitsstudie uitgevoerd waarvan de resultaten in 2014-2015 werden geüpdateert. Het gewest heeft in 2015 twee openbare vergaderingen over de mobiliteit georganiseerd.*

*In 2015 heeft de Brusselse regering het circulatieplan goedgekeurd. In 2016 heeft Stratec, een onafhankelijk bureau, na commentaar van de Europese Commissie een bijkomende mobiliteitsstudie uitgevoerd, maar door de hele veiligheidsproblematiek heeft die lang op zich laten wachten.*

*In december 2017 werden de architectenbureaus COBE en BRUT geselecteerd. In februari 2018 zullen zij aan hun ontwerpstudie beginnen. Dat betekent dat er aan hun basisontwerp nog aanpassingen kunnen worden aangebracht.*

*De bouwvergunning zou eind 2018, begin 2019 moeten worden afgeleverd. In samenspraak met de Europese instellingen zullen de werken zelf beginnen in 2019. Het korte stukje Wetstraat tussen het Jubelpark en de Schuman-rotonde wordt een voetgangerszone.*

**M. Vincent De Wolf (MR).**- Le permis sera donc délivré fin 2018 ?

**M. Pascal Smet, ministre.**- Ou début 2019.

**M. Vincent De Wolf (MR).**- Avec une enquête publique ?

**M. Pascal Smet, ministre.**- Évidemment.

**M. Vincent De Wolf (MR).**- Elle portera sur l'ensemble du projet ?

**M. Pascal Smet, ministre.**- Oui. Nous verrons comment les choses s'agencent, le schéma annonce fin 2018 ou début 2019, mais cela prendra peut-être un peu plus de temps. C'est ce que nous verrons.

Cela dépend aussi de la manière dont l'architecte et son équipe peuvent s'organiser pour rencontrer les institutions européennes, les communes et les habitants. C'est prévu dans le processus de réaménagement.

**Mme Brigitte Grouwels (CD&V) (en néerlandais).**- *Préalablement à la demande de permis ?*

**M. Pascal Smet, ministre.**- Évidemment. Nous le faisons toujours. Les quatre dernières années, nous avons mis en place une foule de procédures participatives pour impliquer les gens.

Mais nous allons aborder le nœud du problème. Lors de la réunion organisée par la Ville de Bruxelles, j'ai explicitement posé la question et les gens ont répondu qu'ils avaient un problème, qui porte sur un choix de mobilité. Je vais y venir.

L'objectif d'une place est d'être un endroit de rencontres. Certains opposants au projet disent qu'il ne faut pas de place à cet endroit et qu'il doit rester accessible aux voitures. Pour ma part, j'estime que la place Schuman, qui est la plus visitée par les hommes d'État, les chefs d'État, les chefs de gouvernement, les fonctionnaires et les touristes - par tout le monde - la plus filmée et la plus photographiée, est aussi la plus moche du monde !

Cela doit changer. Via une intervention dans

**De heer Vincent De Wolf (MR) (in het Frans).**- *De bouwvergunning is dus voor eind 2018?*

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**- *Of begin 2019.*

**De heer Vincent De Wolf (MR) (in het Frans).**- *Met openbaar onderzoek?*

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

**De heer Vincent De Wolf (MR) (in het Frans).**- *Omvat het openbaar onderzoek het hele project?*

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**- *Ja, maar we zullen zien hoe de zaken lopen. Er zijn immers ook zaken waar de architectenbureaus niet meteen vat op hebben, zoals de ontmoetingen met de Europese instellingen, de gemeenten en de inwoners.*

**Mevrouw Brigitte Grouwels (CD&V).**- Vóór de vergunningsaanvraag dus?

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**- *Inderdaad, zoals we dat de laatste vier jaar altijd gedaan hebben, via een heleboel procedures die zijn opgezet om mensen te laten participeren.*

*Het grootste probleem is voor de mensen de keuze op het vlak van mobiliteit.*

*Het doel is om van het afzichtelijke Schumanplein een gezellige ontmoetingsplek te maken waarmee we kunnen uitpakken en waar auto's niet meer op hun plaats zijn. Nu is het het lelijkste plein ter wereld.*

l'espace public, il est possible de créer un endroit où les gens peuvent manger leurs tartines à midi et où il peut y avoir plus de terrasses. Nous allons y revenir : il faut améliorer cet endroit pour le rendre plus convivial. C'est parfaitement possible.

**M. Vincent De Wolf (MR).**- C'est comme le Centre de conférences Albert Borschette, un centre de communication, qui est le bâtiment le plus laid de Bruxelles !

**M. Pascal Smet, ministre.**- Oui. D'ailleurs, le programme a suscité beaucoup d'enthousiasme chez les fonctionnaires européens, mais ils viennent de villes où le développement urbanistique est différent de celui de Bruxelles.

La question de l'accessibilité et de la sécurité des institutions européennes s'est posée après les attentats. Évidemment, la place Schuman ne doit pas seulement être un endroit pour les Bruxellois : elle est la carte de visite bruxelloise de l'Europe. De nombreux touristes, en particulier, y passent et ont une drôle d'image de Bruxelles.

Nous voulons, dès lors, créer un espace public de grande qualité, avec une zone apaisée et semi-piétonne. Il ne s'agit donc pas d'une vraie voirie piétonne : les voitures VIP, les bus et les véhicules de livraison pourront encore y passer.

Le grand problème, c'est que les trois bandes de l'axe le plus important, celui de l'avenue de Cortenbergh - se jettent dans le rond-point Schuman, d'où la plus grande part de trafic doit sortir sur une bande et demie, puis sur une bande dans la rue de la Loi.

Il ne faut pas être un grand spécialiste de la mobilité pour comprendre que l'on organise ainsi l'embouteillage sur le rond-point par un effet d'entonnoir. Le blocage y est permanent, d'autant qu'aujourd'hui, les voitures venant de l'avenue d'Auderghem s'y intercalent. En revanche, il y a peu de voitures qui tournent autour de cette place ou qui vont de l'avenue de Cortenbergh vers la rue Froissart ou l'avenue d'Auderghem.

Nous allons conserver cet axe de circulation, mais mieux l'organiser : nous laisserons venir deux bandes de l'avenue de Cortenbergh se prolonger sur la place, dont la sortie se fera vers une bande et demi, puis une bande. Nous gagnerons ainsi en

**De heer Vincent De Wolf (MR) (in het Frans).**- Zoals het Albert Borschettecentrum het lelijkste gebouw van Brussel is.

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**- De reacties van de Europese ambtenaren zijn enthousiast. De stadsontwikkeling in hun landen ziet er natuurlijk anders uit dan in Brussel.

*Na de aanslagen is de kwestie van de toegankelijkheid en veiligheid van de Europese instellingen bovenaan de agenda gekomen. Tegelijk moet het Schumanplein nu echter het visitekaartje van Brussel voor Europa worden. Het moet een rustgevende, kwaliteitsvolle openbare ruimte worden met voorrang voor de voetgangers, maar natuurlijk zullen auto's van vips, bussen en bestelwagens er niet geweerd worden.*

*Het grote probleem van het Schumanplein is dat praktisch alle verkeer van de Kortenberglaan en de Oudergemselaan de Wetstraat wil inrijden en dus op die plek in een flessenhals vast komt te zitten. Na de heraanleg zal het verkeer vlotter verlopen en zal de kwaliteit van het plein erop vooruit gegaan zijn. Het weinige verkeer in het korte stukje Wetstraat zal dat niet in de weg staan.*

*De Froissartstraat blijft bereikbaar, maar wie van de Froissartstraat naar de Oudergemselaan moet, zal niet meer direct het Schumanplein kunnen oprijden.*

*De Archimedesstraat blijft natuurlijk open.*

fluidité. Les files seront, bien sûr, plus longues dans l'avenue de Cortenbergh et au-delà, mais c'est logique et c'est meilleur pour la fluidité et pour la fonction de la place.

Par ailleurs, aujourd'hui, il y a finalement peu de voitures dans la petite rue de la Loi. Nous voulons évidemment que l'accessibilité de la rue Froissart soit garantie, mais les voitures privées venant de la rue Froissart et se dirigeant vers l'avenue d'Auderghem ne pourront plus se rendre sur la place.

La rue Archimède reste évidemment ouverte.

**M. Vincent De Wolf (MR).**- À quoi cela sert-il d'aller dire bonjour sur cette place et de repartir tout de suite après ?

**M. Pascal Smet, ministre.**- C'est basé sur le principe du "kiss & ride". Vous le connaissez ?

**M. Vincent De Wolf (MR).**- Mais il n'y a personne à embrasser sur cette place.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Aujourd'hui, on n'a pas vraiment envie d'y embrasser quelqu'un, mais à l'avenir, il y aura beaucoup de personnes à embrasser sur cette place ! Le principe du "kiss & ride" permettra de déposer quelqu'un sur la place en coup de vent avant de repartir.

On peut aussi décider d'empêcher l'accès et de rendre les deux axes piétonniers. Si c'est votre proposition, j'en prends note.

(Colloques)

Nous autoriserions donc encore l'accès momentané à la place. Évidemment, les corps diplomatiques (CD) et autres VIP pourraient encore traverser la place.

Je suis d'accord avec Mme Grouwels sur le fait qu'il faut protéger les quartiers.

Bien entendu, le plan doit tenir compte du projet Parkway-E40 du gouvernement.

J'en viens au plan de circulation. Le bureau Stratec a analysé le plan pour que les voitures venant de la rue Froissart puissent encore entrer dans l'avenue d'Auderghem, mais elles devront tourner ensuite à

**De heer Vincent De Wolf (MR) (in het Frans).**- Waarom zou je elkaar op dat plein dag komen zeggen en dan meteen vertrekken?

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**- Kent u het principe van "kiss & ride" dan niet?

**De heer Vincent De Wolf (MR) (in het Frans).**- Op dat plein valt toch niemand te zoenen.

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**- Nu nog niet, maar dat komt wel als je er snel snel iemand kunt laten uitstappen.

We zouden natuurlijk ook voor iedereen de toegang kunnen verbieden en er een hele voetgangerszone van maken. Is dat dan uw voorstel?

(Samenspraak)

Het plein mag nog kortstondig aangedaan worden. Vanzelfsprekend mogen het corps diplomatique (CD) en de VIP's het plein blijven oversteken.

De auto's zullen vanuit de Froissartstraat nog de Oudergemselaan kunnen oprijden, maar zullen nadien links moeten afslaan. De Blijde Inkomstlaan zal een tweerichtingstraat worden. Het blijft dus mogelijk om de wijk te doorkruisen, maar niet via het Schumanplein. Het kruispunt Park/Blijde Inkomst/Kortenberg wordt aangepast zodat de auto's naar links kunnen afdraaien.

De Archimedesstraat zal een semi-voetgangerszone worden en enkel nog toegankelijk zijn voor taxi's, VIP-voertuigen, bussen en fietsers. We hebben gekozen voor een gedeelde ruimte. Al die

gauche.

L'avenue de la Joyeuse Entrée sera mise à double sens. Donc, la traversée du quartier sera toujours possible, mais pas par le rond-point. Elle se fera par cette même avenue de la Joyeuse Entrée. Cela implique un changement d'habitude. Le carrefour parc-Joyeuse Entrée-Cortenbergh sera réaménagé pour permettre un tourne-à-gauche. L'objectif est de créer plus d'espace piéton sur la place.

La rue Archimède sera semi-piétonne. Autrement dit, les taxis, les véhicules VIP, les cyclistes et les bus pourront encore y circuler. Nous avons opté pour un aménagement "shared space".

Le plan de circulation n'est pas irréversible. Les aménagements seront réversibles.

**Mme la présidente.**- À quoi correspondent les zones jaune et bleue ?

**M. Pascal Smet, ministre.**- À des zones 20, probablement.

**Mme Brigitte Grouwels (CD&V)** (en néerlandais).- *Le bus traversera-t-il la place ?*

**M. Pascal Smet, ministre** (en néerlandais).- *Il circulera le long de l'auvent.*

*Grâce à l'auvent, la place ne ressemblera plus à un rond-point. Les bus continueront à y circuler, suivant des modalités que les architectes doivent encore définir.*

(poursuivant en français)

En réalité, il n'y a pas de vrai changement. La deuxième catégorie montre cela clairement. Aujourd'hui, nous avons trois voies de circulation vers Schuman et à l'avenir, deux voies iront vers Schuman et une vers l'avenue de la Joyeuse Entrée. La capacité routière reste équivalente, mais l'aménagement sera quelque peu réorganisé. Le nombre de voitures augmentera sur l'avenue de la Joyeuse Entrée, puisqu'elle sera à double sens, mais il n'y a pas beaucoup de monde qui habite sur cette artère.

Ensuite, il y aura plus de pression automobile sur la chaussée d'Etterbeek, mais grâce aux changements de comportements, il y aura moins de voitures,

*aanpassingen zijn evenwel omkeerbaar.*

**Mevrouw de voorzitter.**- Wat houden de blauwe en gele zones precies in?

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- *Dat zullen vermoedelijk zones 20 worden.*

**Mevrouw Brigitte Grouwels (CD&V).**- Zal de bus dwars over het plein rijden?

**De heer Pascal Smet, minister.**- Nee, want dan moet die onder de luifel door. Hij moet naast de luifel rijden.

Dankzij de luifel zal het plein er niet langer als een rotonde uitzien, maar de bussen zullen er wel nog steeds rond worden geleid. De architecten moeten nu de details verder uitwerken.

(verder in het Frans)

*Er is eigenlijk geen grote verandering. Vandaag zijn er drie rijstroken richting Schumanplein. In de toekomst zullen er twee rijstroken zijn richting Schumanplein en één rijstrook richting Blijde Inkomenlaan. De wegcapaciteit blijft dezelfde. Er zullen wel meer voertuigen in de Blijde Inkomenlaan zijn, maar daar wonen niet veel mensen.*

*Ook de autodruk op de Etterbeeksesteenweg zal toenemen, maar een gedragswijziging zou op termijn tot minder auto's moeten leiden. We hebben hetzelfde gezien met de voetgangerszone in het centrum van Brussel. Door die voetgangerszone is*

mais pas moins de gens. Certains diront que ce n'est pas vrai, mais j'habite au centre de Bruxelles et le piétonnier a rendu le centre de la ville plus agréable en raison de la diminution du nombre de voitures.

Malheureusement, la ville doit encore faire des adaptations dans certains quartiers, afin de faire en sorte que les voitures en transit n'y passent plus. Une fois ces adaptations effectuées au niveau du Pentagone, ce sera parfait. Ce sera pareil dans le quartier Schuman, car les gens qui y passent par habitude changeront et abandonneront même peut-être leur voiture.

Un scénario du pire a été testé et on voit que la pression du trafic reste la même qu'aujourd'hui. Durant les pics de trafic du soir, les voitures seront toutefois un peu plus nombreuses sur la chaussée d'Etterbeek ou l'avenue de la Joyeuse Entrée. Dans les simulations, le phénomène d'évaporation du trafic, qui existe et qui voit le trafic diminuer ou disparaître, n'a pas été pris en considération. L'étude de Stratec a clairement montré qu'il n'y a pas d'impact sur les squares et les quartiers d'habitations.

**Mme Brigitte Grouwels (CD&V)** (en néerlandais).- *Comment ce trafic débouchera-t-il sur la chaussée d'Etterbeek ?*

**M. Pascal Smet, ministre**.- Ce trafic existe déjà aujourd'hui. Il se déplacera simplement de la rue Archimède vers la chaussée d'Etterbeek. On observe un déplacement du trafic vers l'avenue de la Joyeuse Entrée et la chaussée d'Etterbeek, qui sont deux voiries régionales destinées précisément à absorber le trafic. L'étude de Stratec a montré que l'application du plan n'entraîne pas de pression automobile négative sur le quartier.

**Mme Brigitte Grouwels (CD&V)** (en néerlandais).- *L'objectif est-il de dévier la circulation par la chaussée de Louvain ?*

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

On voit sur cette nouvelle diapositive qu'il n'y a pas de report identifié dans le quartier du rond-point. Seules l'avenue de la Joyeuse Entrée et la chaussée d'Etterbeek sont concernées, et ces deux voiries sont capables d'absorber le trafic.

*het aantal auto's gedaald. Hetzelfde zal gebeuren in de Schumanwijk. De mensen die daar voorbijkwamen, zullen hun gewoonten aanpassen en misschien zelf hun auto thuislaten.*

*In de simulaties werd geen rekening gehouden met dat verdampingseffect, maar zelfs in een worst case scenario zal de autodruk niet groter zijn dan vandaag. Uit de Stratec-studie blijkt duidelijk dat de aanpassingen geen impact zullen hebben op de woonwijken.*

**Mevrouw Brigitte Grouwels (CD&V)**.- Hoe kommen ze dan op de Etterbeeksesteenweg?

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- *Het verkeer zal zich gewoon verplaatsen naar de Blijde Inkomstlaan en de Etterbeeksesteenweg. Die twee gewestwegen zijn in staat om dat verkeer te slikken. Het plan zal dus geen extra verkeersdruk in de wijken veroorzaken.*

**Mevrouw Brigitte Grouwels (CD&V)**.- Is het de bedoeling dat het verkeer via de Leuvensesteenweg wordt geleid?

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

*Deze nieuwe dia toont aan dat er geen omleiding is in de buurt van de rotonde. De Blijde Inkomstlaan en de Etterbeeksesteenweg kunnen het verkeer aan.*

*Op vraag van de wijkbewoners zullen ook de bussen worden omgeleid, zodat er minder bussen*

Nous allons également profiter de l'occasion pour réorganiser la circulation des bus. En réponse à une demande du quartier, il y aura moins de bus dans la rue Franklin.

Comme vous le constatez, la petite rue de la Loi sera totalement réaménagée.

Nous avons organisé des réunions communes et bilatérales, certains ont tendance à l'oublier. Le problème, c'est que parmi les riverains de la rue Archimède, certains s'interrogent sur l'opportunité d'aménager une place à cet endroit. Beaucoup d'autres, par contre, en appellent à un lieu de rencontre, mais s'inquiètent des manifestations européennes.

Toutefois, le nœud du problème - et tous le reconnaissent explicitement -, c'est que les habitants du quartier, qui traversent actuellement la place en voiture, ne pourront plus le faire. Ils devront passer par l'avenue de la Joyeuse Entrée et changer leurs habitudes. Je l'avais bien compris, déjà lors des réunions en 2015. Ils sont réticents à l'idée de devoir changer leur comportement et s'opposent au choix de principe du gouvernement, qui est celui de la mobilité. Les taxis et les bus pourront continuer à traverser la place, mais pas les voitures particulières.

L'aménagement privilégié est cependant réversible. Si, après quelques mois, il s'avère que le plan ne fonctionne pas, la situation pourra être à nouveau modifiée.

Ce débat me rappelle la problématique de la piste cyclable de l'avenue Roosevelt. Des gens qui étaient initialement contre le projet viennent me trouver aujourd'hui pour me dire qu'ils y sont favorables, parce qu'ils l'ont vu. La vraie question est la suivante : pense-t-on gagner quelques voix en disant aux gens qu'ils ont raison ? Je pense qu'en l'occurrence, nous devons faire un choix de qualité.

Je peux comprendre qu'il n'est ni évident, ni amusant de changer de comportement. Mais nous ne demandons pas que les gens fassent un détour de deux ou trois kilomètres. Nous demandons simplement un glissement de 100 ou 200 mètres sur un parcours. Pour rappel, il s'agit de conserver trois bandes de circulation : deux via le rond-point et une via l'avenue de la Joyeuse Entrée. Le nœud du problème, c'est ce changement de

*door de Franklinlaan zullen rijden. Zoals u ziet, wordt de kleine Wetstraat volledig heraangelegd.*

*Er hebben vergaderingen plaatsgevonden. Sommige bewoners van de Archimedestraat stellen zich vragen bij de aanleg van een plein. Anderen willen graag een ontmoetingsplek, maar maken zich zorgen over betogen bij de Europese instellingen.*

*De kern van het probleem is dat de wijkbewoners die momenteel met de wagen het plein oversteken, dat niet meer zullen kunnen doen. Zij zullen voortaan door de Blijde Inkomstlaan moeten rijden en verzetten zich tegen die gedragswijziging. Taxi's en bussen zullen het plein nog wel mogen oversteken.*

*De heraanleg is overigens omkeerbaar. Als na enkele maanden blijkt dat het plan niet werkt, kan de situatie opnieuw worden aangepast.*

*Dit debat doet me denken aan het fietspad op de Rooseveltlaan. Mensen die toen tegen het plan waren gekant, komen me nu zeggen dat ze voorstander zijn. Ik begrijp dat een gedragswijziging niet altijd leuk of gemakkelijk is, maar het gaat hier slechts over een omweg van 100 of 200 meter. Er blijven bovendien drie rijstroken bestaan: twee via de rotonde en een via de Blijde Inkomstlaan.*

*De plaatsing van de luifel, de kleuren, banken en andere zaken worden nog besproken. Over de kern van het probleem heeft de regering in 2015 echter al beslist. Als we auto's toelaten om via de Froissartstraat te rijden, zal het plein opnieuw geblokkeerd geraken. Mensen die in de buurt werken, hebben me verteld dat ze voorstander zijn van het plan.*

*Wat de procedure betreft, kan de architect de mobiliteitsplannen van de regering niet wijzigen. Hij zal zijn plan dus op die basis verder uitwerken.*

comportement.

Pour les autres questions - positionnement de l'auvent, couleur et bancs à choisir, etc. -, le débat est encore ouvert. Mais pour le véritable nœud du problème, le gouvernement a tranché en 2015 et nous avons décidé de continuer dans ce sens. L'alternative devient compliquée, car si on autorise les voitures à passer par la rue Froissart, celles-ci bloqueront à nouveau la place, qui ne deviendra pas agréable. En outre, l'endroit sera réservé à un nombre limité de personnes. D'ailleurs, des gens qui travaillent du matin au soir dans cette zone m'ont dit être en faveur du plan. Ils ont le loisir d'observer ce qu'il s'y passe dix heures par jour et ont compris.

Que prévoit la procédure maintenant ? L'architecte ne peut pas modifier les plans liés à la mobilité, dont les options ont été décidées par le gouvernement. C'est dans ce cadre qu'il élaborera son plan.

**M. Vincent De Wolf (MR).**- Vous ne pouvez pas mieux reconnaître que lorsque nous nous sommes vus avec M. Hutchinson, c'était pour rire. D'ailleurs, ils avaient dit qu'on n'avait pas le droit de changer quoi que ce soit. Vous me le confirmez.

**M. Pascal Smet, ministre.**- C'est un choix de mobilité.

**M. Vincent De Wolf (MR).**- Mais ce n'est pas ma conception de la concertation.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Nous devons penser à l'intérêt général. Je comprends l'intérêt de ces gens, souvent des commerçants, qui doivent changer leurs habitudes. Ce n'est jamais facile.

Certains remettent même en question l'opportunité d'un réaménagement, mais l'intérêt de la place Schuman va au-delà. Et je sais qu'une procédure est en cours et que nous sommes dans une période particulière, mais nous allons continuer.

Le pouvoir en charge de la délivrance du permis devra prendre ses responsabilités, mais techniquement, en termes de mobilité, le choix est fait et l'architecte va élaborer ce projet en concertation avec tout le monde. Au niveau du trafic, je répète que la situation sera réversible : si

**De heer Vincent De Wolf (MR)** (*in het Frans*).- *U bevestigt wat ons al was gezegd, namelijk dat er niets aan het plan kan worden gewijzigd.*

**De heer Pascal Smet, minister** (*in het Frans*).- *Het is een mobiliteitskeuze.*

**De heer Vincent De Wolf (MR)** (*in het Frans*).- *Dat is misschien wel zo, maar het overleg laat te wensen over.*

**De heer Pascal Smet, minister** (*in het Frans*).- *We moeten het algemeen belang vooropstellen. Mensen vinden het nooit makkelijk om hun gewoonten te veranderen. Ik weet dat er een procedure aan de gang is, maar we zullen doorzetten.*

*De technische keuzes op het vlak van mobiliteit zijn gemaakt. De architect zal nu het project in overleg met alle partijen uitwerken. De situatie is bovendien omkeerbaar. Als het plan niet werkt, zal het worden bijgestuurd.*

le plan ne fonctionne pas, il pourra être adapté. Nous allons continuer sur cette base.

**Mme la présidente.-** La parole est à M. De Wolf.

**M. Vincent De Wolf (MR).-** Ce qu'il dit est matériellement et physiquement faux. Il a reconnu que les files allaien s'allonger. Nous savons déjà que différentes thèses s'opposent sur l'effet de la réduction des bandes de circulation sur les véhicules qui arrivent de l'E40. Comme il est question de réduire d'une bande ou d'une bande et demie, cela diminuera le problème selon vous. Rien n'est moins vrai. Des études montrent que cette réduction des bandes agravera le problème et que les files s'allongeront dès cet endroit.

Autour du rond-point Schuman, il n'y a pas un seul commerce de proximité, mais seulement des banques, des bâtiments des institutions européennes, des bureaux... Avec le passage des véhicules prioritaires et des bus au milieu de la place, je ne vois pas quelle pourrait être l'utilité d'une aire "kiss & ride" si l'on quitte la rue Froissart pour reprendre directement l'avenue d'Auderghem.

Vous reconnaisez qu'il y aura davantage de voitures sur la chaussée d'Etterbeek, ce qui ne figurait pas sur le plan. Cela représente 200 véhicules par heure et 360 sur l'avenue de la Joyeuse Entrée. D'après les chiffres que j'ai en ma possession et l'étude affichée à l'écran, la capacité théorique maximale sur l'avenue de la Joyeuse Entrée est de 600 véhicules/heure. Or, selon les chiffres que vous avez cités vous-même, nous arrivons à 730. Autrement dit, 130 véhicules au-delà de la capacité maximale, ce qui veut dire que le trafic est à l'arrêt. C'est pareil sur la chaussée d'Etterbeek, dont la capacité maximale de 600 véhicules/heure est également dépassée avec l'adjonction, pour excéder les 700.

Vous osez réduire le problème à un simple changement d'habitudes. Pour vous, il suffit de modifier son itinéraire de 200m. Mais c'est faux ! C'est totalement faux, M. le ministre. Le plan est rouge tout autour, depuis Saint-Josse-ten-Noode, Evere, Schaerbeek. Le trafic est totalement congestionné. D'ailleurs, vous l'aviez reconnu quand je vous avais interpellé à ce moment-là. On

**Mevrouw de voorzitter.-** De heer De Wolf heeft het woord.

**De heer Vincent De Wolf (MR) (in het Frans).-** *Wat hij daar zegt, klopt niet. Hij heeft toegegeven dat de files langer zullen worden. Studies tonen aan dat een vermindering van het aantal rijstroken een nefast effect zal hebben op de voertuigen die van de E40 komen. U denkt het probleem op te lossen door één of anderhalve rijstrook op te offeren, maar niets is minder waar. De files zullen vanaf dat punt alleen maar langer worden.*

*Bij het Schumanplein zit geen enkele buurtwinkel. Je hebt daar alleen banken, Europese instellingen en kantoren. Ik zie het nut van een kiss-and-ridezone niet als je van de Froissartstraat rechtstreeks de Oudergemselaan inslaat.*

*U geeft toe dat er meer auto's op de Etterbeeksesteenweg zullen zijn, iets wat niet op de plannen stond: 200 extra voertuigen per uur, en 360 op de Blijde Inkomstlaan. Theoretisch kan de Blijde Inkomstlaan er maximaal 600 per uur aan. Volgens uw eigen berekeningen komen we uit bij 730, dus 130 boven het maximum. Het verkeer staat dus stil. Idem voor de Etterbeeksesteenweg: 700 voertuigen en een maximumcapaciteit van 600.*

*U wilt het probleem afdoen als simpelweg een kwestie van zijn gewoonten aanpassen en eventjes een omweg van 200 meter maken. Dat is totaal fout, mijnheer de minister. Het verkeer zit al helemaal vast van in Sint-Joost-ten-Node, Schaerbeek en Evere. Dat gaf u ook toe toen ik u daarover eertijds interpelleerde. De Ambiorix-square en de buurt eromheen, Sint-Joost, Schaerbeek, Evere, een deel van Etterbeek: ze worden allemaal het toneel van één grote monsterfile.*

*(Opmerkingen van de heer Smet)*

*Het zijn berekeningen van het gewest, van Brussel Mobiliteit, die aantonen dat het verkeer helemaal strop zit. Dit plan ondergraft alle plannen om de luchtkwaliteit te verbeteren en het hele idee van de lage-emissiezone. Vraag maar aan de bewoners van de Brabançonne- en de Renaissancelaan, de*

est loin de demander à quelques commerçants de changer leurs habitudes.

On englobe le square Ambiorix et d'autres endroits ; on englobe Saint-Josse-ten-Noode, Evere, Schaerbeek et une partie d'Etterbeek. On crée un embouteillage monstre.

*(Remarques de M. Smet)*

Mais c'est le logiciel de votre Région. Le logiciel de Bruxelles Mobilité montre que l'ensemble de la zone est congestionné. Ce plan va à l'encontre de la dépollution de la Région bruxelloise et de la zone de basse émission, et crée une pollution permanente. Interrogez les gens qui habitent avenue de la Brabançonne, avenue de la Renaissance, rue Stevin, rue Archimède, avenue d'Auderghem...

Un pareil projet est une folie ! Je vous ai dit ce que j'en pensais et je ne resterai pas inactif dans ce dossier.

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Maingain.

**M. Fabian Maingain (DéFI).**- Je reviens sur ma demande. Je crois vraiment que nous avons là un projet qui pourrait rencontrer une large adhésion. Nous devons examiner la manière de le coconstruire et en évaluer les conséquences. Je ne suis pas d'accord avec vous quand vous dites que c'est le problème de trois commerçants qui avaient l'habitude de traverser et qui doivent faire un détour de 100m. Ce n'est pas si simple.

J'ai habité ce quartier et je le connais bien. Les habitants subissent déjà des nuisances en raison du triangle autour du quartier des squares, constitué par l'avenue de la Joyeuse Entrée, la rue du Noyer, etc. Dès qu'il y a un problème sur un axe important, la circulation s'y déverse. Aussi, si ce projet aboutit, les riverains aimeraient qu'il ne génère pas encore davantage de congestion dans les plus petites rues du quartier.

Par exemple, lorsqu'il y a eu le problème sur la chaussée de Louvain, le trafic s'est engouffré dans la rue de la Brabançonne. De même, la rue Franklin écope d'une partie des voitures coincées sur l'avenue de Cortenbergh. Je crois véritablement que la demande de cette partie du quartier - et je

*Stevin- en Archimedesstraat, de Oudergemse-laan ...*

*Het is een krankzinnig project en ik zal me blijven roeren in dit dossier.*

**Mevrouw de voorzitter.**- De heer Maingain heeft het woord.

**De heer Fabian Maingain (DéFI) (in het Frans).**- *Ik ben het niet met u eens dat het probleem drie handelaars zijn die nu honderd meter moeten omrijden. Ik ken de wijk goed. De buurtbewoners ondervinden nu al hinder wanneer er problemen op de grote assen zijn. Zo worden de Brabançonnelaan en de Franklinstraat overspoeld met auto's wanneer het verkeer vastzit op de Leuvensesteenweg en de Kortenberglaan. De buurtbewoners vrezen vooral dat het project tot nog meer verkeer in hun wijk zal leiden.*

*De meeste mensen die mij hebben aangesproken hebben geen auto. Hun vrees is niet dat ze het Schumanplein niet meer zullen kunnen oversteken, maar wel dat de leefkwaliteit in hun wijk zal verslechtern door de verschuiving van het verkeer.*

*We hebben op dat vlak geen geruststelling gekregen. Ik pleit er dus nogmaals voor om samen met de burgers en de gemeenten vorm aan dit mobiliteitsproject te geven, in plaats van het project van bovenaf op te leggen in naam van het hoger belang. Een dergelijke aanpak ondermijnt de geloofwaardigheid van het gewest en bevordert de*

crois que c'est la même chose de l'autre côté, chaussée d'Etterbeek - est de faire en sorte que ce projet conduise à des plans de mobilité permettant d'éviter sa congestion.

Je ne suis donc pas d'accord avec ce que vous dites, parce que, selon moi, la grande crainte porte sur ce point. Les gens qui m'en ont parlé n'ont pas de voiture et ce n'est donc pas la question de savoir comment traverser le rond-point Schuman qui les inquiète. Ils s'inquiètent davantage de la qualité de vie dans leur quartier, d'un report de trafic dans les plus petites rues pour pouvoir reprendre la rue Archimède plus loin.

C'est l'une des réponses qu'il nous faut apporter et nous ne l'avons pas encore fait. Je vous demande donc d'essayer véritablement de coconstruire ce projet, ce plan de mobilité avec les citoyens et les communes et de ne pas appliquer une logique d'affrontement, en mettant en avant "l'intérêt supérieur" dont le quartier bénéficierait.

Je ne crois pas que ce soit la bonne méthode. Au contraire, cela décrédibilise la Région, favorise l'affrontement entre cette dernière et les communes. Ce n'est pas la bonne manière de construire un projet de ville et de mobilité, en particulier lorsqu'il s'agit d'un aspect aussi crucial. C'est l'une des mises en garde que je voulais faire aujourd'hui.

Pour le reste, j'entends que ce plan de circulation sera réversible et susceptible d'évoluer. J'entends que des rencontres auront lieu entre les équipes et bureaux d'architectes désignés, d'une part, les institutions, les communes et les habitants, d'autre part. Le but est de tenter de trouver des solutions avant le dépôt de la demande de permis. Il n'est pas trop tard, mais je me permets d'attirer votre attention sur ce point.

Il nous faut quitter la logique de l'affrontement et favoriser une logique de coconstruction. Ces quartiers sont agités par des inquiétudes légitimes et cette problématique nécessite de mener une étude de mobilité en collaboration avec les habitants, les communes et la Région, afin de faire de ce projet une réussite et non un affrontement.

**M. Vincent De Wolf (MR).**- M. Maingain est-il un dinosaure ?

*confrontaties met de gemeenten. Dat is niet de juiste manier om een stads- en mobiliteitsproject tot stand te brengen.*

*Voor het overige noteer ik dat het plan omkeerbaar is en dat er ontmoetingen zullen plaatsvinden tussen de architectenbureaus en de instellingen, gemeenten en buurtbewoners.*

*Het is nog niet te laat om een oplossing te vinden voordat de vergunningsaanvraag wordt ingediend. Als we het project willen doen slagen, moet de confrontatielogica plaatsmaken voor een samenwerkingslogica.*

**De heer Vincent De Wolf (MR)** (*in het Frans*).- *Is de heer Maingain dan een dinosaurus?*

(Remarques de MM. Maingain et De Wolf)

**M. Fabian Maingain (DéFI).** - Je n'ai pas non plus votre lecture. Je crois qu'il y a moyen de réussir ce projet.

**M. Vincent De Wolf (MR).** - Je suis d'accord d'y participer ! Mais jusqu'à présent, la réponse a été non.

(Colloques)

**Mme la présidente.** - La parole est à M. De Lille.

**M. Bruno De Lille (Groen) (en néerlandais).** - *Cela me préoccupe que vous soyez confronté à une opposition aussi virulente au sein de votre propre majorité.*

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).** - *Elle n'était pas si virulente que cela.*

**M. Bruno De Lille (Groen) (en néerlandais).** - *Qualifions-la plutôt de passionnée.*

*Vous n'avez pas répondu à ma question sur les mesures prévues pour protéger les cyclistes et les piétons des bus et des taxis.*

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).** - *Nous appliquerons le concept de l'espace partagé.*

**M. Bruno De Lille (Groen) (en néerlandais).** - *Il ne sera pas applicable tant que les bus et les taxis circuleront sur la place. Les piétons et les cyclistes n'auront pas le sentiment de s'y déplacer de manière agréable.*

*Comment veillerez-vous à ce qu'aucune voiture ne circule sur la place ? Des plots rétractables ou des caméras seront-ils installés ? Comment allez-vous promouvoir la convivialité sur la place ?*

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).** - *Avec des food trucks et des bar trucks, comme partout dans le monde.*

(Opmerkingen van de heren Maingain en de Wolf)

**De heer Fabian Maingain (DéFI) (in het Frans).** - *Ik geloof wel dat we dit project kunnen doen slagen.*

**De heer Vincent De Wolf (MR) (in het Frans).** - *Ik wil mee werken, maar tot nu was het antwoord nee.*

(Samenspraak)

**Mevrouw de voorzitter.** - De heer De Lille heeft het woord.

**De heer Bruno De Lille (Groen).** - Het verontrust mij enigszins dat u vanuit uw eigen meerderheid zo'n agressieve tegenkanting krijgt.

**De heer Pascal Smet, minister.** - Ik had niet de indruk dat de tegenkanting zo agressief was.

**De heer Bruno De Lille (Groen).** - Laat ik ze dan gepassioneerd noemen.

Uit uw antwoord kan ik niet opmaken hoe u de fietsers en voetgangers tegen de bussen en taxi's wilt beschermen.

**De heer Pascal Smet, minister.** - Shared space.

**De heer Bruno De Lille (Groen).** - Als er te veel bussen en taxi's over het plein rijden, zal het principe van shared space niet werken, want dan krijg je een soort verkeersstroom. De voetgangers en fietsers worden in dat geval misschien niet omvergereden, maar krijgen ook niet het gevoel zich over een aangenaam plein te verplaatsen.

Hoe wilt u ervoor zorgen dat er geen auto's over het plein rijden? Wilt u inschrijfbare paaltjes installeren, of camera's met nummerplaat-herkenning?

Hoe zult ervoor zorgen dat er leven komt op het plein?

**De heer Pascal Smet, minister.** - Foodtrucks! Bartrucks! Dat werkt overal ter wereld, dus dat zal daar ook werken.

**M. Bruno De Lille (Groen)** (*en néerlandais*).- *Vous voulez faire construire un grand auvent sous lequel les food trucks pourront se garer ?*

**M. Pascal Smet, ministre**.- Les architectes ont imaginé un concept. Ils doivent désormais se concerter avec l'ensemble des acteurs concernés.

**M. Bruno De Lille (Groen)** (*in het Frans*).- *Le projet précédent prévoyait une entrée du métro débouchant directement sur la place. Cette entrée est plus éloignée dans le projet actuel. Les piétons seront donc moins enclins à se rendre sur la place et à s'asseoir sous l'auvent.*

**Mme la présidente**.- La parole est à Mme Grouwels.

**Mme Brigitte Grouwels (CD&V)** (*en néerlandais*).- *Le réaménagement de la place Schuman est une bonne chose. Le transfert de la circulation vers l'avenue de la Joyeuse Entrée n'est pas un problème majeur, mais il faut éviter que le trafic soit déplacé vers les quartiers résidentiels.*

**M. Pascal Smet, ministre** (*en néerlandais*).- *Je suis tout à fait d'accord avec vous.*

**Mme Brigitte Grouwels (CD&V)** (*en néerlandais*).- *Concentrer le trafic sur la chaussée d'Etterbeek ne permettra pas d'alléger la circulation dans les quartiers résidentiels. C'est ce qui préoccupe les habitants. Il faut donner à la population l'occasion d'exprimer son inquiétude et lui fournir des réponses.*

*Pourriez-vous nous faire parvenir l'étude de Stratec, afin que nous puissions l'examiner en détail ?*

**Mme la présidente**.- La parole est à M. Smet.

**M. Pascal Smet, ministre** (*en néerlandais*).- *L'étude est publiée. Un rapport d'incidences sera réalisé dès que la demande de permis aura été introduite. Nous expliquerons préalablement les conséquences à la population.*

**De heer Bruno De Lille (Groen)**.- U wilt een groot afdak laten bouwen waaronder de foodtrucks kunnen parkeren?

**De heer Pascal Smet, minister** (*in het Frans*).- *De architecten hebben een concept uitgewerkt. Ze moeten nu overleg plegen met alle betrokkenen.*

**De heer Bruno De Lille (Groen)**.- Het grote voordeel van het vroegere concept was dat er een ingang was naar de metro. Er was dus een directe stroom van mensen naar het plein. Nu komen ze van verder en zullen ze niet zomaar onder het afdak op het plein gaan zitten.

**Mevrouw de voorzitter**.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

**Mevrouw Brigitte Grouwels (CD&V)**.- Ik ben er voor dat er iets gebeurt aan het Schumanplein, laat dat duidelijk zijn. De verlegging naar de Blijde Inkomstlaan vind ik geen groot probleem. De voorwaarde voor de hele operatie moet echter zijn dat er geen verkeer bijkomt in de woonwijken.

**De heer Pascal Smet, minister**.- Voor het verslag: daar ben ik het 100% mee eens.

**Mevrouw Brigitte Grouwels (CD&V)**.- Ik ben er helemaal niet van overtuigd dat, als er meer verkeer is op de Etterbeeksesteenweg, er niet meer verkeer door de woonwijken zal gaan. Daar moet een sluitend antwoord op gevonden worden. Dat is wat de bevolking bezighoudt. Het is essentieel dat u de mensen de kans geeft om hun bezorgdheid te uiten en dat u goede antwoorden geeft.

Ik zou graag hebben dat deze commissie, en ook ik, de studie van Stratec kunnen krijgen om de details te bekijken. Het is makkelijk te zeggen dat al het verkeer via de Blijde Inkomstlaan of de Etterbeeksesteenweg zal verlopen, maar ik wil weten wat er precies in die studie staat.

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

**De heer Pascal Smet, minister**.- De studie wordt gepubliceerd. Er komt trouwens ook een effectenrapport wanneer de bouwaanvraag wordt ingediend. We zullen de mensen echter vooraf ook uitleggen wat de gevolgen zijn. Ik weet dat er

**Mme Brigitte Grouwels (CD&V)** (*en néerlandais*).- *J'aurais aimé que les parlementaires disposent déjà du dossier.*

**M. Pascal Smet, ministre** (*en néerlandais*).- *Vous le recevrez au moment opportun.*

**Mme Brigitte Grouwels (CD&V)** (*en néerlandais*).- *Cette étude constitue une base pour les travaux. J'insiste pour qu'elle nous soit transmise dès à présent.*

*Pour ce qui est de la petite rue de la Loi et du parc du Cinquantenaire, comment allez-vous créer un accès piétonnier à cet endroit, où la circulation est particulièrement dense ? Quant à l'ouverture créée au centre de l'auvent, ne risque-t-elle pas de se transformer en cascade les jours de pluie ? Pourra-t-on s'abriter sous l'auvent ou aura-t-il une fonction purement décorative ?*

**M. Pascal Smet, ministre** (*en néerlandais*).- *Il sera possible de s'abriter sous l'auvent, mais celui-ci comporte en effet une ouverture en son centre. Cela peut encore changer. Je ne suis pas l'architecte du projet. Le bureau danois travaille avec des représentants belges et rien n'est laissé au hasard.*

- *Les incidents sont clos.*

#### 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 "le chapitre consacré à l'Agence du stationnement dans le cahier de la Cour des comptes adressé au parlement bruxellois".**

allerlei dingen worden verteld die niet kloppen, om mensen een rad voor de ogen te draaien. U weet hoe dat gaat.

**Mevrouw Brigitte Grouwels (CD&V).**- Ik zou heel graag willen dat de parlementsleden het dossier nu al krijgen.

**De heer Pascal Smet, minister.**- U krijgt dat op het juiste ogenblik.

**Mevrouw Brigitte Grouwels (CD&V).**- Nee, niet "op het juiste ogenblik". De studie bestaat al en ze vormt de basis voor de werkzaamheden. Ik wil er echt op aandringen om ze nu te krijgen.

Er komt dus een aansluiting tussen de Kleine Wetstraat en het Jubelpark. Dat is mooi, maar daar passeert veel verkeer. Hoe zult u daar de oversteekplaats voor voetgangers aanleggen? De idee is toch dat mensen kunnen doorlopen?

Wat me vreemd lijkt, is dat de luifel in het midden een gat krijgt. Als het regent verandert hij daardoor in een waterval. Het is dus niet de bedoeling dat men onder de luifel kan schuilen? Is de luifel dan louter decoratief van opzet?

**De heer Pascal Smet, minister.**- Er is een rand waaronder ze kunnen schuilen. In het midden zit een gat, maar dat kan nog veranderen. Nogmaals, ik ben niet de architect. Het is een goed Deens bureau met een Belgische vertegenwoordiging. Het bureau weet wat het doet. Het zuigt geen dingen uit zijn duim.

- *De incidenten zijn gesloten.*

#### INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

**betreffende "het hoofdstuk over het Parkeeragentschap in het Boek van het Rekenhof gericht aan het Brussels parlement".**

**Mme la présidente.**- La parole est à Mme Delforge.

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Dans son cahier adressé au parlement, la Cour des comptes a formulé une déclaration d'abstention, faute de pièces suffisantes fournies pour l'Agence du stationnement. La Cour signale cependant que, faute d'abstention, elle aurait émis une série de réserves tout simplement ahurissantes. Pour n'en reprendre que les meilleurs morceaux, on peut citer par exemple :

- les anomalies dans le calcul du report des produits des cartes de stationnement à un exercice ultérieur, entraînant une surévaluation des produits de l'exercice estimée à 121.499 euros ;

- fin 2016, le total des comptes de créances détenues sur les titulaires de cartes de stationnement est en négatif de 104.901 euros, alors qu'il devrait en principe être nul. Il est provoqué par une insuffisance de prises en produits ou en produits à reporter, et d'imputation en recettes en contrepartie de ces créances ;

- l'Agence a payé un "access fee" de 4.000.000 d'euros en exécution d'une convention de mise à disposition de places de stationnement à construire au sous-sol d'une partie du site de l'actuel parking C du Heysel, sans que la convention ne mentionne ce montant et sans pouvoir s'appuyer sur une pièce justificative probante. C'est un petit peu stressant, vous l'avouerez ;

- diverses imputations ont été effectuées sur des années auxquelles elles ne se rapportent pas, voire reportées à des années ultérieures ;

- l'agence a contracté un emprunt de près de 2.500.000 d'euros sans autorisation du gouvernement, en contradiction avec l'article 34 de son ordonnance organique ;

- une série de recettes et de dépenses ont été imputées sur de mauvais codes ;

- la limite des crédits en engagement et en liquidation a été dépassée sans autorisation sur trois allocations de base, pour un total de plus de 1.500.000 d'euros. Par ailleurs, la limite des crédits a été dépassée de plus d'un demi-million d'euros en engagement et d'environ le même montant en

**Mevrouw de voorzitter.**- Mevrouw Delforge heeft het woord.

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)** (*in het Frans*).- *Het boek dat het Rekenhof aan het parlement heeft voorgelegd, bevat een verklaring van onthouding omdat parking.brussels onvoldoende bewijsstukken heeft overgelegd. Het Rekenhof wijst erop dat het, als het zich niet had onthouden, sowieso een lange reeks bezwaren had geformuleerd. De overdracht van de opbrengsten uit de parkeerkaarten naar een volgend boekjaar werd met 121.499 euro overschat. Eind 2016 is het totaal aan vorderingen op houders van parkeerkaarten aanzienlijk negatief, terwijl het normaal gezien nul moet bedragen. Het agentschap betaalde een 'access fee' van 4 miljoen euro ingevolge een overeenkomst voor het gebruik van nog te bouwen parkeerplaatsen, zonder dat het bedrag in de overeenkomst is ingeschreven en zonder enig geldig bewijsstuk. Voor verschillende uitgaven gebeurde de boeking op verkeerde begrotingsjaren. Het agentschap ging een grote lening aan zonder toestemming van de regering, wat in strijd is met artikel 34 van de organieke ordonnantie.*

*Een reeks inkomsten en uitgaven werd onder verkeerde codes ingegeven. Daarnaast werd de limiet voor vastleggings- en vereffeningskredieten voor drie basistoelagen zonder toelating met meer dan 1,5 miljoen euro overschreden. Bovendien werd de kredietlimiet met meer dan een half miljoen overschreden voor vastlegging en ongeveer met hetzelfde bedrag voor vereffening voor het programma 01.002 'beheer van het agentschap' en met 231.000 euro voor vastlegging en 224.000 euro voor vereffening bij opdracht 1 'steun aan het algemene beheer'. Dit alles geeft blijk van amateurisme.*

*Wie voert bij het agentschap de boekhoudkundige taken uit? Wie controleert de boekhouding? Waarom werd deze situatie in 2017 pas bekend? Brachten de commissarissen de regering niet op de hoogte?*

liquidation au programme 01.002 "Gestion de l'agence", de 231.000 euros en engagement et de 224.000 euros en liquidation à la mission 1 "Soutien à la gestion générale".

J'en passe et des meilleures ! Bref, on peut pour le moins faire le constat d'un certain amateurisme dans la tenue de la comptabilité et de son contrôle.

Voici mes questions. De quel personnel dispose l'agence pour effectuer ses tâches comptables et qui contrôle sa comptabilité ? Comment se fait-il qu'il faille attendre 2017 pour que cette situation soit connue ? Le gouvernement n'a-t-il pas été alerté par ses commissaires ?

### *Discussion*

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Smet.

**M. Pascal Smet, ministre.**- La Cour des comptes a formulé, à juste titre, une série de remarques et de recommandations relatives à la tenue des comptes 2016 de l'agence. Elle conclut d'ailleurs par une déclaration d'abstention et émet une série de remarques de nature comptable et budgétaire qui motivent son abstention.

Ces remarques sont à envisager dans un contexte particulier, à savoir le développement extrêmement rapide des activités de l'agence. En l'espace de trois ans, elle a repris la totalité de la gestion du stationnement hors voirie, soit plus de 75.000 places réglementées sur les 265.000 que compte notre Région. De même, on note une progression fulgurante de son personnel : elle comptait 170 personnes au 1<sup>er</sup> janvier 2018, contre une vingtaine à la fin de 2014.

Une telle croissance nécessite d'énormes et rapides mutations internes, notamment en matière de comptabilité. Cependant, les adaptations internes de son organisation n'ont pas toujours suivi le même rythme que sa croissance.

Par ailleurs, la Cour des comptes dresse un constat important : le financement principal de l'Agence du stationnement par les communes - 15% des recettes nettes de la gestion du stationnement - ne s'opère toujours pas comme il se doit, ce qui rend

### *Besprekking*

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

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**- *Het Rekenhof heeft terecht een aantal opmerkingen en aanbevelingen geformuleerd betreffende de boekhouding van het Parkeeragentschap voor 2016 en besloot ook een onthoudende verklaring af te leggen.*

*Dat alles dient echter in het juiste perspectief geplaatst te worden. In drie jaar tijd heeft het agentschap zich razendsnel ontwikkeld, zodat het nu het volledige parkeeraanbod buiten de openbare weg beheert. Ook het personeelsbestand evolueerde van een twintigtal werknemers in 2014 naar 170 in 2018.*

*Een dergelijke groei moet gepaard gaan met grote en snel doorgevoerde interne aanpassingen, ook in de boekhouding. Dat is jammer genoeg niet altijd gebeurd.*

*Het Rekenhof heeft daarnaast ook vastgesteld dat de financiering met 15% door de gemeenten nog altijd niet verloopt zoals het hoort.*

*In 2016 is bovendien de adjunct-directeur-generaal vertrokken.*

*Bewust van de risico's die met de sterke groei van haar opdracht en de ingrijpende interne aanpassingen gepaard gaan, besloot het*

la planification budgétaire et la gestion financière particulièrement complexes et difficiles.

Enfin, en 2016, la direction a été fragilisée à la suite de la démission de son directeur général adjoint.

Consciente du risque de décalage entre l'adaptation des structures internes et la forte croissance de ses activités, l'agence a pris, dès 2016, une série de mesures antérieures au rapport de la Cour des comptes sur la situation de l'agence en 2016.

En premier lieu, le gouvernement a adopté, à la fin de 2016, le contrat de gestion de l'Agence du stationnement. Ce contrat a permis l'établissement d'une vision stratégique pour l'agence. Un plan d'entreprise est en cours de réalisation - comme prévu dans le contrat de gestion - pour traduire cette vision dans un ensemble d'actions concrètes et planifiées.

Il a ensuite désigné un directeur général adjoint pour compléter l'équipe directionnelle. Ce dernier est entré en fonction le 1<sup>er</sup> mai 2017. Depuis lors, l'agence a renforcé son équipe comptable : à la fin de l'année 2017, un contrôleur de gestion et deux comptables sont venus compléter les effectifs. Un audit de fonctionnement des activités financières de l'agence a été mené à la fin de 2017. Il donnera lieu à une réorganisation globale des activités financières de l'agence ainsi qu'à une réorganisation complète du service en charge des finances, de la comptabilité et du budget. Des décisions seront prises à cet égard par le conseil d'administration de l'agence dans le courant du mois de février 2018.

C'est précisément pour répondre aux remarques qui ont conduit la Cour à formuler de manière répétée ses abstentions que l'agence a pris la décision, à la fin de 2016, d'intégrer la plate-forme SAP régionale (Systems, Applications and Products for data processing, ou systèmes, applications et produits pour le traitement de données). Le logiciel SAP a pour but principal de servir d'outil de comptabilité générale, analytique et budgétaire, le tout de manière intégrée et simultanée. Il est mis à la disposition des organismes publics afin d'assurer l'intégration des comptabilités générale et budgétaire et de faciliter le respect des règles de l'ordonnance organique du 23 février 2006 portant les dispositions applicables

agentschap in 2016 om maatregelen te treffen.

*Er werd een beheersovereenkomst door de regering goedgekeurd. Op basis daarvan werd de strategische visie van het agentschap vastgelegd. Momenteel wordt op dezelfde basis een bedrijfsplan uitgewerkt.*

*Op 1 mei 2017 werd een nieuwe adjunct-directeur-generaal aangesteld. Sinds zijn indiensttreding werd het boekhoudkundig team uitgebreid en werden op basis van een audit zowel de financiële activiteiten als de financiële dienst volledig hervormd.*

*Om correct te reageren op de opmerkingen en de herhaalde onthoudingen van het Rekenhof, besloot het agentschap eind 2016 om toe te treden tot het gewestelijk SAP-platform (systems, applications and products for data processing). De SAP-software is een volledig en veelzijdig boekhoudkundig instrument dat door openbare instellingen kan worden gebruikt opdat hun boekhouding zou stroken met de organieke ordonnantie van 23 februari 2006 houdende de bepalingen die van toepassing zijn op de begroting, de boekhouding en de controle (OOBBC) en de gewestelijke consolidatie. Sinds 1 januari 2018 werkt het agentschap met die software.*

*In 2016 bestond het boekhoudkundig team uit vier personen. Door het vertrek van twee van hen en de langdurige afwezigheid van de verantwoordelijke was het team echter nooit volledig. Vandaag zijn er opnieuw vier personen in de dienst aan het werk.*

*Als autonome bestuursinstelling, opgenomen in de geconsolideerde rekening, is het agentschap onderworpen aan de organieke ordonnantie houdende de bepalingen van toepassing op de begroting, op de boekhouding en de controle. Dat betekent dat een controleur van de vastleggingen en de vereffeningen van de Gewestelijke Overheidsdienst Brussel (GOB) toezicht houdt op alle boekhoudkundige verrichtingen van het agentschap.*

*Daarnaast werd er, in overeenstemming met het Wetboek van vennootschappen, door de algemene vergadering van het Parkeeragentschap een revisor aangesteld, die gedurende drie jaar de jaarrekeningen zal controleren.*

au budget, à la comptabilité et au contrôle (OBCC) et la consolidation régionale. Le SAP est devenu opérationnel le 1<sup>er</sup> janvier 2018 au sein de l'agence.

Pour 2016, l'effectif initialement prévu au sein du service finance et comptabilité s'élevait à quatre équivalents temps plein. Cependant, l'équipe n'a jamais été réellement au complet, à la suite de deux départs et de l'absence prolongée de sa responsable pour raisons personnelles. À ce jour, quatre personnes effectuent les tâches comptables au sein de l'agence. La réorganisation des activités financières devrait conduire à un renforcement des effectifs, notamment par la désignation d'un responsable financier.

En ce qui concerne le contrôle de la comptabilité, l'agence, en tant qu'organisme administratif autonome consolidé, est soumise aux dispositions prévues par l'OBCC ainsi qu'à ses arrêtés d'application. À cet égard, un contrôleur des engagements et des liquidations du Service public régional de Bruxelles (SPRB) vise toutes les opérations comptables réalisées par l'agence.

Par ailleurs, dans toute société de capitaux - catégorie dont fait partie l'agence -, le contrôle des comptes annuels et le respect de la régularité au regard du Code des sociétés sont obligatoirement confiés à un réviseur. Ce dernier est nommé par l'assemblée générale de l'agence pour une durée de trois ans.

La Cour des comptes publie chaque année un rapport sur la situation des comptes de l'agence, qu'elle transmet au parlement et au gouvernement. Une lecture comparée du rapport de 2015 avec celui de 2016 révèle que la tenue des comptes de l'agence est en voie d'amélioration. Comme expliqué précédemment, les instruments se mettent progressivement en place grâce aux dispositions récemment prises par l'agence pour améliorer les performances du service comptable et satisfaire aux exigences de contrôle de la Cour des Comptes.

Les administrateurs et les commissaires du gouvernement - surtout les administrateurs, car l'organisme compte un conseil d'administration - suivent de près le fonctionnement journalier par l'intermédiaire du bureau et du conseil d'administration. Il incombe maintenant à l'Agence du stationnement d'appliquer les mesures prises

*Uit de verslagen die het Rekenhof jaarlijks aan het parlement voorlegt, kan men concluderen dat de situatie dankzij de beleidsmaatregelen stilaan verbeterd.*

*De door de regering aangewezen bestuurders en commissarissen volgen de dagelijkse werking van het agentschap nauw op. Nu is het de taak van het agentschap om de maatregelen goed toe te toepassen, zodat het Rekenhof geen opmerkingen meer hoeft te formuleren.*

pour faire en sorte que la Cour de comptes n'ait plus à formuler de remarques dans l'avenir.

**Mme la présidente.-** La parole est à Mme Delforge.

**Mme Céline Delforge (Ecolo).-** Y a-t-il un réviseur d'entreprise depuis le début ?

**M. Pascal Smet, ministre.-** Je vais vérifier, mais la Cour des comptes a également formulé des remarques sur le fait que certaines communes ne paient pas l'agence. C'est aussi, m'a-t-on dit, l'une des principales raisons de l'abstention de la Cour.

**Mme Céline Delforge (Ecolo).-** Je peux tout à fait comprendre qu'une nouvelle structure soit débordée et ne puisse procéder à des recrutements rapidement. Ce qui m'inquiète plus, c'est que ces comptes aient résisté aux différents contrôles, et notamment à celui du réviseur d'entreprise. Si celui-ci avait formulé des remarques, il aurait été possible de rectifier le tir avant que la Cour des comptes ne remette son avis.

Je suis rassurée que l'on prenne les choses en main, tout en étant préoccupée par l'inefficacité des contrôles, en particulier pour une structure nouvelle. Qu'il y ait des problèmes avec certaines communes est indépendant de la tenue des comptes.

Lorsqu'on lit le rapport, on s'aperçoit que les griefs concernent des choses assez basiques. Il est étonnant que cela ait pu prendre une telle ampleur.

**M. Pascal Smet, ministre.-** C'est un problème de fonctionnement qui est en passe d'être corrigé.

**Mme Céline Delforge (Ecolo).-** J'espère que, dans des cas similaires, une plus grande attention sera apportée aux contrôles. Je me réjouis que la situation rentre dans l'ordre.

- *L'incident est clos.*

**Mevrouw de voorzitter.-** Mevrouw Delforge heeft het woord.

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).-** *Is er al van bij het begin een bedrijfs-revisor aangesteld?*

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).-** *Dat zal ik nagaan maar het Rekenhof heeft ook opmerkingen geformuleerd over het feit dat bepaalde gemeenten het agentschap niet betalen.*

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).-** *Ik begrijp dat een nieuwe structuur veel werk heeft en niet snel personeel in dienst kan nemen. Wat ik zorgwekkender vind, zijn de rekeningen. Als de bedrijfsrevisor opmerkingen had geformuleerd, had men voor het advies van het Rekenhof nog kunnen ingrijpen. De controles zijn inefficiënt. Dat er problemen zijn met bepaalde gemeenten heeft niets te maken met de boekhouding. Het is opmerkelijk hoe sommige basisproblemen zo'n omvang hebben gekregen.*

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).-** *Het gaat om een operationeel probleem dat momenteel wordt opgelost.*

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).-** *Het verheugt me dat de situatie wordt opgelost maar ik hoop wel dat er voortaan meer aandacht zal worden besteed aan controles.*

- *Het incident is gesloten.*

**INTERPELLATION DE M. PAUL DELVA**

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

concernant "les tarifs des cartes de riverain et le découpage en zones de stationnement".

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Delva.

**M. Paul Delva (CD&V)** (en néerlandais).- *Le Plan régional de politique du stationnement (PRPS), entré en vigueur début 2017, prévoit notamment que les communes élaborent un plan d'action communal de stationnement (PACS) et le soumettent au gouvernement.*

*Les tarifs des cartes de riverain sont un des éléments des PACS. Or, il semblerait que ceux-ci soient très disparates d'une commune à l'autre.*

*Lorsque je vous ai interpellé à ce sujet en juin 2017, vous avez évoqué l'arrêté gouvernemental modifié, qui fixe un tarif minimum de dix euros pour la première carte de riverain, valable pour l'ensemble des communes bruxelloises. Fin décembre 2017, la commune de Saint-Josse-ten-Noode se serait pourtant prononcée en faveur de la gratuité de la première carte de riverain.*

*Une autre rubrique du PRPS est la division de la commune en zones de stationnement. La règle de base est que les détenteurs d'une carte de riverain peuvent stationner dans un rayon d'1,5km autour de leur habitation, y compris en dehors des limites de leur commune.*

*Plusieurs communes ayant rejeté cette disposition, le nouveau règlement de stationnement leur permet désormais de déterminer elles-mêmes des zones de stationnement d'environ 150ha pour les riverains, limitées à leur territoire.*

*L'an dernier, vous m'aviez indiqué que les autorités communales étaient libres d'avoir recours ou pas à cette dérogation et qu'il était trop tôt pour faire le point, puisque vous n'aviez pas encore reçu tous*

**INTERPELLATIE VAN DE HEER PAUL DELVA**

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

**betreffende "de tarieven voor bewonerskaarten en de indeling in parkeerzones".**

**Mevrouw de voorzitter.**- De heer Delva heeft het woord.

**De heer Paul Delva (CD&V).**- Het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan (GPBP) trad begin 2017 in werking. Een van de punten in dat plan is dat de gemeenten een gemeentelijk parkeeractieplan moeten opstellen en aan de regering voorleggen.

De tarieven voor bewonerskaarten vormen één element in de gemeentelijke parkeeractieplannen. Blijkbaar waren de verschillen in tarieven tussen de gemeenten onderling vrij groot. In Etterbeek waren de bewonerskaarten het goedkoopst, want daar kregen bewoners drie bewonerskaarten gratis. Molenbeek was met 280 euro per jaar voor drie bewonerskaarten de duurste gemeente. In Elsene, Evere, Schaarbeek en Brussel-Stad konden bewoners niet meer dan twee bewonerskaarten krijgen.

Toen ik u daar in juni 2017 over interpelleerde, verwees u naar het gewijzigde regeringsbesluit waarin is vastgelegd dat er vanaf januari 2017 een minimumprijs van 10 euro voor de eerste bewonerskaart moet worden aangerekend. Die verplichting geldt voor alle Brusselse gemeenten. Ik vernam echter dat Sint-Joost-ten-Node eind december 2017 besliste om de eerste bewonerskaart voor een gezin, die 5 euro kostte, helemaal gratis te maken.

Een ander onderdeel van het GPBP is de gemeentelijke indeling in parkeerzones. De basisregel in het plan is dat Brusselaars een gewestelijke bewonerskaart kunnen aanvragen, waarmee ze in straal van 1,5 km rond hun woning kunnen parkeren. Ze mogen met die kaart dus buiten de grenzen van hun gemeente parkeren, zolang dat maar binnen de toegelaten zone is.

*les PACS et les réglementations des communes.*

*Les communes jouent un rôle important dans la concrétisation des ambitions régionales en matière de mobilité. Comment réagissez-vous à la décision de la commune de Saint-Josse-ten-Noode de délivrer gratuitement la première carte de riverain, en violation de l'arrêté du gouvernement ? En avez-vous discuté avec la commune ? Si oui, qu'est-il ressorti de cette rencontre ? Si non, quand aura-t-elle lieu ?*

*Allons-nous dans le sens d'une plus grande harmonisation de la politique de stationnement ?*

*Quand les communes devront-elles appliquer les tarifs fixés par l'arrêté et que se passera-t-il en cas de refus ?*

*Les communes ont-elles toutes présenté leur PACS au gouvernement bruxellois ? Quelles sont celles qui ont l'intention de recourir à la règle d'exception, en délimitant les zones de stationnement sur leur territoire ? Comment procéderont-elles ? Comment allez-vous évaluer cela ?*

### *Discussion*

**Mme la présidente.-** La parole est à Mme Van Achter.

Een aantal gemeenten verzette zich daar tegen. In het nieuwe parkeerreglement werd met hun bezwaren rekening gehouden. Voortaan kunnen de gemeenten dan ook zelf zones van ongeveer 150 ha afbakenen, waarbinnen hun inwoners kunnen parkeren. Die zones zouden alleen nog het eigen grondgebied van de gemeente bestrijken.

Toen ik u daarover vorig jaar interpelleerde, liet u weten dat de lokale gemeentebesturen zelf kunnen beslissen of ze al dan niet van die uitzondering willen gebruikmaken. Het was evenwel nog niet duidelijk welke gemeenten zich bij het bepalen van de deelsectoren en parkeerzones tot hun grondgebied zouden beperken. De minister moest nog de gemeentelijke actieplannen en reglementeringen ontvangen.

De gemeenten spelen een belangrijke rol in het realiseren van de gewestelijke mobiliteitsambities. Wat is uw reactie op de beslissing van de gemeente Sint-Joost-ten-Node om de eerste bewonerskaart gratis te maken, wat indruist tegen het regeringsbesluit? Hebt u ondertussen overlegd met de gemeente? Zo ja, wat was de uitkomst? Zo neen, wanneer is dat overleg gepland?

Het Brussels Gewest streeft ernaar om voor bezoekers overal dezelfde parkeerzones en tarieven te hanteren. Hoe evalueert u de huidige tarieven voor bewonerskaarten van de verschillende gemeenten? Zijn we op weg naar een grotere harmonisatie?

Volgens het regeringsbesluit bedragen de tarieven minstens 10 euro voor de eerste kaart, 50 euro voor de tweede kaart en 250 euro voor de derde. In welke mate leven de gemeenten die regel na? Tegen wanneer moeten ze daaraan voldoen? Wat zal er gebeuren als gemeenten dit weigeren?

Hebben ondertussen alle gemeenten hun parkeeractieplannen voorgelegd aan de Brusselse regering? Welke gemeenten zullen gebruikmaken van de uitzonderingsregel en parkeerzones op hun grondgebied afbakenen? Hoe zullen ze dat doen? Hoe zult u dat evalueren?

### *Bespreking*

**Mevrouw de voorzitter.-** Mevrouw Van Achter heeft het woord.

**Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *Le gouvernement a rédigé une ordonnance et des arrêtés d'exécution qui ont débouché sur peu de changement visible.*

*M. le ministre, estimez-vous qu'il existe une réelle politique régionale de stationnement ? Comment envisagez-vous l'évolution de celle-ci ? L'objectif de la carte de riverain était de permettre aux riverains de stationner à proximité de leur domicile. Or, la commune de Schaerbeek a délivré une carte de riverain qui permet de stationner sur l'ensemble de son territoire. Comment comptez-vous rectifier cela ?*

*Par ailleurs, avez-vous le projet d'harmoniser les différents types de parcmètres ?*

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Smet.

**M. Pascal Smet, ministre** (en néerlandais).- *J'ai également appris par la presse que la commune de Saint-Josse-ten-Noode avait opté pour la gratuité de la première carte de riverain. À ma demande, parking.brussels a demandé à plusieurs reprises de recevoir le compte rendu du conseil communal sur le règlement de stationnement, sans succès. Entretemps, la commune a fait savoir qu'elle n'avait pris aucune décision en ce sens.*

*Une telle décision contrevient au Plan régional de politique du stationnement (PRPS) et doit donc être invalidée.*

*Il convient de distinguer les tarifs des zones réglementées, la redevance forfaitaire et la carte de dérogation délivrée par les communes. L'arrêté du gouvernement relatif aux zones de stationnement réglementées et aux cartes de dérogation fixe les tarifs des zones de stationnement réglementées en fonction de catégories zonales auxquelles les communes ne*

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- Je kunt je de vraag stellen of er wel sprake is van een gewestelijk parkeerbeleid of van een parkeerbeleid tout court. De regering heeft een ordonnantie en uitvoeringsbesluiten opgesteld, maar in de praktijk zie ik maar weinig verandering.

Mijnheer de minister, vindt u dat er een gewestelijk parkeerbeleid is? Hoe ziet u dat evolueren? In de gemeente Schaerbeek kun je met een bewonerskaart in de hele gemeente parkeren. Dat was niet uw plan. De bedoeling van een bewonerskaart is dat bewoners bij hen thuis kunnen parkeren, maar niet in de rest van de gemeente, want dat zet aan om de auto te gebruiken. Wat zult u daaraan doen?

Wat is het beleid rond parkeermeters? Er zijn verschillende soorten parkeermeters, waarvan de ene al gebruiksvriendelijker is dan de andere. Die van Brussel-Stad zijn bijvoorbeeld helemaal niet gebruiksvriendelijk. In Evere kun je met een app betalen, maar dan moet je wel eerst 10 euro betalen om die app te kunnen gebruiken. Ik zie ook op dat punt geen parkeerbeleid. Zult u werk maken van een harmonisering van de verschillende systemen?

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

**De heer Pascal Smet, minister.**- Ik vernam zelf ook via de pers dat de gemeente Sint-Joost-ten-Node de eerste bewonerskaart gratis zou toekennen. Daarop vroeg parking.brussels om het verslag van de gemeenteraad over het parkeerreglement te kunnen krijgen. Hoewel het parkeeragentschap meerdere pogingen ondernam, antwoordde de gemeente aanvankelijk niet. Ondertussen liet ze weten dat ze geen beslissing in die zin nam.

Een eerste bewonerskaart gratis toekennen, stemt in elk geval niet overeen met de bepalingen in het GPBP. Als een gemeente beslist dat toch te doen, dan moet die beslissing worden vernietigd.

We moeten een onderscheid maken tussen verschillende aspecten die in het GPBP zijn opgenomen. Er zijn de tarieven van de gereglementeerde zones, de forfaitaire retributie en de vrijstellingskaart die de gemeenten uitreiken. In het besluit van de Brusselse regering betreffende

peuvent déroger.

*Elles ne peuvent pas davantage modifier la redevance forfaitaire, qui peut s'élever à 25 euros, 50 euros pour une zone d'événement et 100 euros pour une zone de livraison.*

*L'arrêté fixe également des tarifs minimums pour les cartes de riverain.*

*L'agence parking.brussels a intégré toutes ces données dans un modèle de plan d'action communal de stationnement (PACS), qu'elle a transmis aux communes.*

*Les nouvelles dispositions de l'arrêté sont en vigueur depuis janvier 2017. Les communes disposaient d'une période transitoire d'un an pour adapter leur règlement. L'agence de stationnement examine actuellement la conformité des PACS avec le cadre régional.*

*Lorsqu'une commune déroge à une disposition du règlement, il lui est demandé de procéder aux adaptations nécessaires. Sans quoi, la Région prendra les choses en main.*

*Huit communes ont approuvé leur PACS, qui seront présentés au gouvernement après analyse.*

*Quatre communes ont élaboré un PACS qui n'a pas encore été approuvé par le conseil communal.*

*Forest et Molenbeek ont confié l'élaboration de leur PACS à parking.brussels.*

*Anderlecht, la Ville de Bruxelles, Etterbeek et Saint-Josse-ten-Noode n'ont pas encore adopté de projet de PACS.*

*Huit communes travaillent avec des secteurs de stationnement, quatre communes avec des secteurs de stationnement fixes et sept communes doivent encore trancher.*

*Dès que parking.brussels aura achevé l'analyse des PACS, nous prendrons contact avec les communes dont le plan contrevient à la réglementation régionale pour les rappeler à leurs responsabilités, faute de quoi le mécanisme entrera en vigueur.*

*Mme Van Achter, nous allons dans le sens d'une*

de geregelteerde parkeerzones en de vrijstellingenkaarten zijn de tarieven van de geregelteerde parkeerzones vastgelegd op basis van de categorie waarbinnen de zone valt. Gemeenten mogen daar niet van afwijken.

Hetzelfde geldt voor het forfaitaire retributietarief, dat 25 euro, 50 euro in een evenementenzone en 100 euro in een leveringszone bedraagt.

Voor de bewonerskaarten zijn in het besluit minimumtarieven vastgelegd. De gemeenten kunnen dus hogere tarieven toepassen, als ze dat willen.

Al die gegevens heeft parking.brussels verwerkt in een model voor een gemeentelijk parkeerreglement, dat het aan de gemeenten heeft bezorgd. Ondertussen gebruiken verscheidene gemeenten dat model, waaraan ze hun reglement hebben aangepast.

De nieuwe bepalingen uit het besluit zijn sinds januari 2017 van kracht. De gemeenten kregen tijdens een overgangsperiode van een jaar de tijd om hun reglement aan te passen. Het parkeeragentschap gaat momenteel na of de gemeentelijke parkeerreglementen met het gewestelijke kader in overeenstemming zijn. Een aantal gemeenten keurde eind december overigens nog een nieuw parkeerreglement goed.

Wanneer een gemeente een bepaling uit het reglement niet respecteert, zal ik die gemeente erop wijzen dat het GPBP de enige wettelijke basis vormt en zal ik haar vragen de nodige aanpassingen door te voeren. Doet de gemeente dat niet, dan zal het gewest dat in haar plaats doen.

Acht gemeenten hebben hun gemeentelijke parkeeractieplan goedgekeurd. Die plannen worden geanalyseerd en zullen binnen enkele weken aan de regering worden voorgelegd.

Vier gemeenten hebben een gemeentelijk parkeeractieplan opgesteld, maar dat werd nog niet in de gemeenteraad goedgekeurd.

Twee gemeentelijke parkeeractieplannen (Vorst en Molenbeek) worden voorbereid door parking.brussels.

Vier gemeenten (Anderlecht, Brussel-Stad,

*harmonisation dont j'aimerais également qu'elle soit plus rapide, ce que l'absence d'une majorité politique dans cette Région autour de la question ne permet pas.*

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Delva.

**M. Paul Delva (CD&V)** (*en néerlandais*).- *Mon information sur la commune de Saint-Josse-ten-Noode n'était apparemment pas correcte.*

*Les choses avancent, mais trop lentement. La politique de stationnement fait partie intégrante de la politique de mobilité et devrait être entièrement transférée à la Région.*

*- L'incident est clos.*

#### **INTERPELLATION DE M. HAMZA FASSI-FIHRI**

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

**concernant "le plan taxi et le préavis de grève déposé par la fédération belge des taxis".**

Etterbeek en Sint-Joost) hebben nog geen ontwerp van gemeentelijk parkeeractieplan goedgekeurd.

Acht gemeenten werken met deelsectoren, vier gemeenten met vaste parkeersectoren en zeven gemeenten moeten nog een keuze maken.

Het parkeeragentschap is dus bezig met de analyse van de gemeentelijke plannen. Zodra die analyse voltooid is, zullen we contact opnemen met de gemeenten waarvan het plan niet overeenstemt met de gewestelijke regelgeving, om ze op hun verantwoordelijkheid te wijzen. Als ze hun plan niet aanpassen, zal het mechanisme in werking treden.

Mevrouw Van Achter, er worden duidelijk stappen naar harmonisatie gezet. Dat is evenwel een traag proces. Ik zou ook liever zien dat het sneller gaat of dat er een andere methode wordt gebruikt, maar daarvoor is er geen politieke meerderheid in het gewest.

**Mevrouw de voorzitter.**- De heer Delva heeft het woord.

**De heer Paul Delva (CD&V).**- Mijn informatie over Sint-Joost-ten-Node klopte blijkbaar niet.

De zaken gaan vooruit, maar het zou wel sneller kunnen. Het parkeerbeleid maakt integraal deel uit van het mobiliteitsbeleid. Voor ons zou die bevoegdheid dan ook volledig naar het gewest mogen worden overgeheveld.

*- Het incident is gesloten.*

#### **INTERPELLATIE VAN DE HEER HAMZA FASSI-FIHRI**

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

**betreffende "het taxiplan en de stakingsaanzeiging door de Belgische taxibond".**

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Fassi-Fihri.

**M. Hamza Fassi-Fihri (cdH).**- Je souhaite faire avec vous le point sur le dossier du Plan taxis et de la gestion du transport rémunéré à Bruxelles. En effet, plusieurs faits d'actualité sont venus nourrir ce dossier ces dernières semaines.

Il s'agit tout d'abord de l'arrêt rendu le 20 décembre dernier par la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) selon lequel l'application d'Uber pour la mise en relation de passagers avec des chauffeurs indépendants affiliés relève bien du domaine du transport. Cela signifie concrètement que son service peut être soumis, dans l'Union européenne, aux mêmes réglementations que celles imposées aux taxis.

Ce point est crucial, parce que jusqu'à cet arrêt de la CJUE, Uber cherchait à exercer malgré tout son activité à Bruxelles en basant son argumentation sur le fait qu'il n'était pas un service de transport rémunéré, mais un service numérique. En conséquence, il n'était pas soumis aux règles sectorielles. En outre, en tant que service numérique, Uber n'était pas lui-même prestataire de services et n'était dès lors soumis ni aux règles fédérales en matière de charges sociales, ni au statut fiscal des prestataires de services.

Le principal argument invoqué par Uber pour tenter d'exercer ses activités indépendamment des règles régionales ne tient plus, ce qui change la donne de manière radicale.

Cette décision de la CJUE a au moins le mérite majeur de clarifier une fois pour toutes les règles. C'est ce que nous avons toujours plaidé de notre côté. Nous n'avons jamais considéré Uber ou d'autres plates-formes proposant des services similaires comme des services informatiques. Il s'agit de services de transport rémunéré qui utilisent les nouvelles technologies. Ils doivent donc être soumis - cela a toujours été notre discours - aux mêmes règles que tous les autres opérateurs.

Nous ne rejetons pas ces opérateurs par idéologie ou conservatisme - comme j'ai pu l'entendre à gauche ou à droite, plus à gauche qu'à droite, d'ailleurs. Nous ne rejetons pas ces opérateurs pour le principe ; nous les admettons pour peu qu'ils

**Mevrouw de voorzitter.**- De heer Fassi-Fihri heeft het woord.

**De heer Hamza Fassi-Fihri (cdH) (in het Frans).**- *Op 20 december besliste het Hof van Justitie van de Europese Unie dat de Uberapp om passagiers en zelfstandige chauffeurs met elkaar in contact te brengen, wel degelijk binnen het domein van het transport valt. Concreet wil dat zeggen dat de Uberdiensten in de EU onder dezelfde wettelijke bepalingen als taxi's vallen.*

*Tot dan schermde Uber altijd met het argument dat het bedrijf geen betaald transport aanbood, maar een onlinedienst was, waarop noch de regels van de sector en van de federale sociale zekerheid noch het fiscaal statuut van dienstverleners van toepassing waren.*

*Door het besluit van het Europees Hof kan Uber zich ook niet langer onttrekken aan de gewestelijke wetgeving. Wij hebben Uber en consorten nooit beschouwd als digitale diensten, maar als betaalde transportdiensten die met de nieuwste technologieën werken. Bijgevolg zijn ze aan dezelfde regels onderworpen als andere spelers op het terrein.*

*Wij wijzen dat soort diensten niet af op ideologische gronden of uit een conservatieve reflex, zoals ik al links en rechts - en vooral links dan - hoorde beweren, noch hebben we principiële bezwaren, maar voor hen moeten wel dezelfde regels gelden als voor anderen die dezelfde activiteit uitoefenen.*

*Nu er eindelijk een officieel besluit is dat de regels scherp stelt, kunnen we niet blijven volhouden dat er nooit een vuiltje aan de lucht was. Er moet opgetreden en gecontroleerd worden; de zaak moet uit de grijze en illegale zone gehaald worden.*

*Hoe staat u tegenover het besluit van het Hof en de gevolgen ervan? Hoe staat u meer bepaald tegenover de dienst UberX op Brussels grondgebied? Het bedrijf nam het niet zo nauw met de regels, omdat het zich naar eigen zeggen kon baseren op de wetgeving rond limousines. In een televisie-interview dat u in december gaf, leek u Uber daarin bij te treden. Hoe staat u hier officieel tegenover?*

*Tijdens de voorbije demonstraties stelde de sector*

soient soumis aux mêmes règles que ceux voulant exercer la même activité.

Quelle est votre analyse de cet arrêt de la CJUE ? Quelles sont les conséquences que vous en déduisez pour Bruxelles ?

Dès lors que c'est la première fois que nous disposons d'une décision officielle qui clarifie les règles dans ce domaine, nous ne pouvons plus nous permettre de feindre qu'il n'y a pas de problème et de ne pas procéder à des contrôles d'illégalité. Car telle est la situation actuelle. Ou si ces contrôles existent, ils ne sont pas assez dissuasifs pour mettre un terme à cette évolution dans la zone grise et l'illégalité.

Par ailleurs, cette thématique n'évacue pas la question du Plan taxis, qui n'est pas un plan contre ou pour Uber. Ce plan, voulu pour le secteur, doit certes répondre à l'arrivée de nouveaux opérateurs, à l'avènement des nouvelles technologies, etc., mais il doit surtout répondre de manière plus structurelle et plus générale à des problèmes historiques rencontrés par le secteur : rentabilité, qualité du service, modernisation, sécurité, etc.

Le deuxième élément d'actualité que je voulais souligner aujourd'hui est la manifestation sectorielle de décembre, suivie d'une autre en janvier. Certes, elle a mis en avant la problématique d'Uber, sur laquelle je ne reviendrai pas, mais aussi, entre autres, les questions de rentabilité et de charges, importantes et nombreuses à Bruxelles.

Quelle est votre analyse de l'arrêt de la Cour et de ses conséquences ? Plus précisément, quelle est votre position par rapport à l'activité d'UberX sur le territoire régional ? L'entreprise utilise une argumentation qui se fonde sur l'ordonnance "limousines", qui lui permet d'exercer une activité que n'autorisera pas, a priori, une interprétation plus stricte de l'ordonnance. À ce propos, vous avez vous-même donné une interview à la télévision au mois de décembre où, apparemment, vous donnez raison à l'interprétation qu'Uber fait de cette ordonnance. J'aimerais vous entendre de manière plus officielle à ce sujet.

Plus généralement, où en est la finalisation du Plan taxis ? Vous avez lancé le processus voici un petit temps. Une note d'intention a été présentée et

*ook de zware belastingen aan de kaak. Het Taxiplan, dat overigens geen plan is tegen Uber, moet rekening houden met de komst van nieuwe spelers en het gebruik van nieuwe technologieën, maar vooral moet het een stevig en structureel antwoord bieden op de problemen waarmee de sector altijd al worstelt, zoals rendabiliteit, kwaliteit van de dienstverlening, modernisering en veiligheid.*

*Hoe staat het, meer in het algemeen, met het Taxiplan? Midden 2017 besprak u een intentienota met de sector, maar sindsdien ligt het stil. Wanneer denkt u rond te zijn met dat zowel voor de taxisector als voor de Brusselaar zo belangrijke dossier?*

discutée avec les secteurs à la mi-2017, mais plus aucune initiative n'a été prise depuis lors. Avez-vous un calendrier pour la finalisation de ce dossier important, tant pour le secteur que pour les Bruxelloises et les Bruxellois ?

### *Discussion*

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Ikazban.

**M. Jamal Ikazban (PS).**- Nous le répétons souvent ici, depuis 2014, Uber, sous toutes ses dénominations, fait une concurrence déloyale au secteur du taxi.

On se souvient également de l'avis rendu le 26 juin 2017 par la Commission régionale de la mobilité, qui rejoint les craintes formulées au cours des nombreuses auditions auxquelles nous avons procédé ici-même.

Comme l'a dit mon collègue, le 20 décembre dernier, la Cour de justice de l'Union européenne a rendu un jugement très clair. Ce dernier ne peut que nous conforter dans le combat qu'avec d'autres collègues, nous avons mené contre cette concurrence injuste, déloyale et illégale. En effet, il a été jugé que le service de réservation de voitures d'Uber relevait du domaine du transport et qu'il pouvait donc être réglementé en tant que tel. Il doit donc être soumis à la même législation que le secteur du taxi.

M. Fassi-Fihri indiquait que ce service pouvait être soumis aux mêmes règles. Je préciserais qu'il doit y être soumis.

Devenu persona non grata un peu partout dans le monde, Uber se targuait d'être avant tout un service numérique qui met en relation les particuliers et les chauffeurs. La Cour n'a pas été convaincue par cet argument et a plutôt suivi les conclusions de l'avocat général, rendues en mai dernier. Le service fourni par Uber ne se résume pas à un service d'intermédiation, selon la Cour de justice. Il s'agit d'un service qui est partie intégrante d'un service global dont l'élément principal est un service de transport.

Tout est clairement dit pour qu'Uber soit soumis

### *Besprekking*

**Mevrouw de voorzitter.**- De heer Ikazban heeft het woord.

**De heer Jamal Ikazban (PS) (in het Frans).**- *Sinds 2014 doet Uber de taxisector oneerlijke concurrentie aan. Op 20 december 2017 veldt het Europees Hof van Justitie evenwel een duidelijk vonnis. Volgens het Hof zijn de diensten van Uber transportactiviteiten en moeten ze aan dezelfde regelgeving worden onderworpen als de taxisector.*

*Uber, die ondertussen bijna overal in de wereld persona non grata is geworden, promoot zich vooral als een digitale dienst die particulieren en chauffeurs met elkaar in contact brengt. Het Hof was evenwel niet overtuigd door dat argument en volgde de conclusies van de advocaat-generaal. Volgens het Hof treedt Uber immers niet alleen op als tussenpersoon. Uber biedt een hele waaier aan diensten aan, waaronder een vervoersdienst.*

*De taxisector eist al jaren dat Uber aan dezelfde regels wordt onderworpen. Dat was een van de redenen waarom het overleg zo moeilijk verliep.*

*Uber heeft het leven van de taxichauffeurs de voorbije vier jaar tot een hel gemaakt. Dat bedrijf moet een administratieve vergunning aanvragen om in Brussel actief te kunnen zijn en moet alle regels naleven die voor de sector gelden. De reactie van Uber op het arrest is niet verrassend. Het bedrijf vindt dat het recht in zijn schoenen staat en de regelgeving naleeft van de landen waar het zijn activiteiten uitoefent. Het regelt echter ontmoetingen met de autoriteiten en tracht op alle mogelijke manieren de wetten te veranderen, zodat het op dezelfde manier kan blijven voortwerken.*

*De sector van het bezoldigd personenvervoer in Brussel is een echte jungle. Doordat er niet voldoende controles zijn, zijn er heel wat taxi's uit de twee andere gewesten in Brussel actief, wat totaal in strijd is met de wet en bijzonder nefast is*

aux mêmes règles que le secteur du taxi.

C'est l'une des préoccupations majeures de ce dernier depuis plusieurs années, et certainement l'une des raisons pour lesquelles la concertation est si difficile.

Uber fait vivre un enfer au secteur depuis près de quatre ans. Cette société doit demander une autorisation administrative pour exercer à Bruxelles et se plier à toutes les exigences auxquelles le secteur est soumis. Fidèle à son habitude, l'opérateur a réagi à l'arrêt de la Cour de justice en s'estimant dans son bon droit et respectueux de la législation des pays où il exerce ses activités. La société s'évertue à rencontrer les municipalités pour tenter par tous les moyens de changer les lois en vigueur, de faciliter son implantation et de demeurer hors-la-loi sans être inquiété, ce qui est le cas depuis son arrivée en Europe et ailleurs.

Faut-il encore rappeler que le secteur du transport rémunéré de personnes à Bruxelles est devenu une véritable jungle ? Faute de contrôles suffisants, un nombre invraisemblable de voitures de transport avec chauffeur (VTC) et de taxis en provenance des deux autres Régions du pays opèrent aujourd'hui en totale contradiction avec la loi, et ce au détriment de l'économie et de l'emploi bruxellois. Cette concurrence déloyale aurait fait perdre en moyenne aux chauffeurs entre 20 et 30% de leurs revenus ces dernières années.

La seconde question sous-jacente et essentielle dans le cadre de la future réforme est celle de la qualité de l'emploi et des prestations de service. À ce titre, nous devons aussi prêter attention à des décisions de justice prises ces derniers mois dans d'autres capitales, européennes ou non, qui interrogent le droit du travail et la nature des relations entre la plate-forme et ceux et celles qui prennent un travail par son intermédiaire. De plus en plus de juridictions considèrent en effet que les règles et mécanismes d'attribution du travail, d'évaluation et de licenciement numérique s'apparentent à un lien de subordination. Partant, elles constatent que le contrat de travail fait défaut.

Suivant ce raisonnement, la justice impose la conclusion de contrats de travail en bonne et due forme, avec un statut de salarié liant le travailleur à la plate-forme, considérée comme l'employeur.

*voor de Brusselse economie en werkgelegenheid. Door die oneerlijke concurrentie zouden de chauffeurs de voorbije jaren 20 tot 30% van hun inkomsten hebben verloren.*

*Een ander aspect is de kwaliteit van de jobs. De voorbije maanden hebben rechters in andere hoofdsteden geoordeeld dat de chauffeurs in ondergeschikt verband werken en dus als werknemers moeten worden beschouwd, wat Uber verplicht om arbeidsovereenkomsten op te stellen. Ze hebben het platform verboden om nog langer met zelfstandigen of valse zelfstandigen te werken.*

*We zien dezelfde toestanden bij Deliveroo, die de bezorgers een zelfstandigenstatuut wil opleggen en hun het recht op een arbeidsovereenkomst en de bijbehorende sociale bescherming wil ontzeggen.*

*Zijn de diensten van het platform Uber wettelijk, gelet op de uitspraak van het Europees Hof van Justitie? Uber heeft bijvoorbeeld geen vergunning in Brussel.*

*Klopt het dat de nieuwe wetgeving digitale platforms zal erkennen opdat dat soort diensten in overeenstemming zou zijn met het Europees, nationaal en regionaal recht, in het bijzonder het fiscaal en sociaal recht?*

*Op initiatief van de federale staatssecretaris bevoegd voor de bestrijding van sociale fraude sloten alle dienstverleners in de sector een samenwerkingsakkoord in 2016, maar Uber maakte daar geen deel van uit. Hebt u contact met de federale overheid over een samenhangend wettelijk kader, dat voor de nodige stabiliteit in Brussel zorgt?*

*De federale minister van Werk zou samen met de Rijksdienst voor Sociale Zekerheid (RSZ) werken aan een hervorming van het statuut van werknemer voor platforms zoals Uber. Welke impact zullen die bepalingen op de hervorming in Brussel hebben?*

*Met uw plan wil u ook de toegang tot het beroep van taxichauffeur vergemakkelijken. Moeten we daaruit besluiten dat de huidige voorwaarden te ontmoedigend zijn? Dat zou ook een verklaring kunnen zijn voor het tekort aan chauffeurs, waarover de sector al jaren klaagt.*

*Het is nodig om de wetgeving te moderniseren,*

Elle lui interdit de recourir à des travailleurs à la tâche sous statut d'indépendant, voire de faux indépendant.

Dois-je rappeler le calvaire des livreurs de Deliveroo, autre plate-forme qui impose des statuts d'indépendant et supprime le droit à un contrat de travail et aux protections afférentes ?

Considérant que, d'après la CJUE, les services fournis par Uber ne se résument pas à un service d'intermédiation et qu'il s'agit d'un service faisant partie intégrante d'une offre globale dont l'élément principal est un service de transport, quelle est actuellement la légalité du service de la plate-forme Uber, alors qu'il ne bénéficie d'aucun agrément ou fondement juridique en Région bruxelloise ?

Confirmez-vous que la législation à venir instaurera un agrément des plates-formes numériques, quelles qu'elles soient, pour garantir que ce type de service soit soumis aux droits européen, national et régional, notamment au regard du droit fiscal et social en vigueur, ce qui n'est pas le cas depuis plusieurs années ?

Le secrétaire d'État à la lutte contre la fraude sociale a déjà pris des initiatives en la matière en 2016 en signant avec l'ensemble des prestataires du secteur un accord de coopération, mais Uber n'y était pas partie. Avez-vous des contacts avec le pouvoir fédéral en vue de garantir un cadre réglementaire cohérent en Région bruxelloise garantissant la stabilité requise pour tout entrepreneuriat ?

Le ministre fédéral de l'Emploi travaille également avec l'Office national de sécurité sociale (ONSS) à une éventuelle redéfinition du statut de travailleur pour des plates-formes comme Uber. Quelle serait l'incidence de telles dispositions sur les orientations de la réforme en Région bruxelloise ?

L'un des points du plan que vous aviez présenté au secteur concernait l'accès à la profession de chauffeur de taxi, que vous dites vouloir considérablement simplifier. On a presque envie de demander pourquoi. Faut-il en conclure que les conditions actuelles, que vous avez contribué à mettre en place, constituent une barrière injustifiée ou exagérément pénalisante - voire dissuasive - pour les éventuels candidats à cette profession ?

*maar dat moet in samenspraak met de sector gebeuren. Ondertussen moeten we de huidige wetgeving doen naleven en de controles op de illegale taxi's en Ubertaxi's opvoeren. Dat is de enige manier om opnieuw het vertrouwen van de sector te winnen en die weer aan de onderhandelingstafel te krijgen.*

Cela pourrait d'ailleurs être l'une des explications de la pénurie de chauffeurs dont se plaignent les employeurs du secteur depuis déjà de longues années.

Enfin, je pense qu'il est nécessaire de moderniser et de changer la législation, mais en concertation avec le secteur. Aujourd'hui, il est urgent de faire respecter la réglementation actuelle avec des contrôles sérieux et accrus des taxis pirates et d'Uber, qui prennent des licences wallonnes et flamandes pour venir faire de la concurrence déloyale à nos taxis.

C'est seulement à ce prix que nous pourrons regagner la confiance du secteur et espérer reprendre le chemin de la négociation et d'une réforme que tout le monde pourra porter et accepter, dans l'intérêt du secteur. Ce secteur souffre, que ce soient les salariés ou les entrepreneurs, mais également les usagers, qui méritent un service de qualité.

**Mme la présidente.**- La parole est à M. De Lille.

**M. Bruno De Lille (Groen)** (*en néerlandais*).- *Il est grand temps que certains modifient leur image du secteur des taxis qui a beaucoup évolué ces dernières années.*

*Devant les portes de notre parlement, le Front commun des taxis bruxellois avait organisé un cortège funèbre symbolique pour dénoncer votre politique et celle du gouvernement bruxellois.*

*Il y a apparemment eu une concertation avec le secteur, comme vous l'avez expliqué en commission le 9 octobre, mais pas sur les principes du Plan taxis dont le secteur critique plusieurs points fondamentaux. Il butte notamment sur l'extension de l'offre à 1.200 chauffeurs sans qu'il y ait eu étude de rentabilité, sur la libre fluctuation des prix dans une fourchette donnée et sur la détérioration du statut des travailleurs.*

*L'explication que vous avez donnée le 9 octobre n'a convaincu ni le secteur ni Groen. Il semble aussi y avoir des réticences au sein du gouvernement bruxellois à propos du nouveau Plan taxis dans la mesure où il n'a toujours pas pris de décision.*

**Mevrouw de voorzitter.**- De heer De Lille heeft het woord.

**De heer Bruno De Lille (Groen).**- Het wordt hoog tijd dat sommige mensen hun beeld van de taxisector bijstellen. Ook de traditionele taxisector maakte de voorbije jaren een grote evolutie door.

Naar aanleiding van de actie van het Gemeenschappelijk Front van de Brusselse taxi's stelde ik een vraag op, maar die kon ik niet indienen omdat de heer Fassi-Fihri mij voor was. De vertegenwoordigers van de taxisector organiseerden voor de deur van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement een begrafenistoet waarmee ze uw beleid en dat van de Brusselse regering wilde aanklagen.

Het Gemeenschappelijk Front van de Brusselse taxi's stelt in zijn berichten dat u in drie jaar tijd twee plannen doorvoerde die bijna lijnrecht tegen elkaar ingaan. Er vond weliswaar overleg plaats, zoals u in de commissievergadering van 9 oktober uitvoerig uitlegde, maar dat ging helemaal niet over de basisprincipes van het Taxiplan.

De sector is het bovendien grondig oneens met u over een aantal kernpunten uit het nieuwe Taxiplan. Het gaat om de uitbreiding van het

*Tout le monde a intérêt à ce qu'une solution soit rapidement trouvée. L'ancienne ordonnance, en principe d'application, est dépassée, et nous nous trouvons dans une zone grise où l'on ne peut statuer sur des problèmes tels que ceux posés par Uber.*

*Quand le comité de concertation s'est-il réuni depuis le 20 juin ? Quand le ministre s'est-il encore concerté avec les représentants du secteur ? Où le Plan taxis en est-il ? Quels points du plan ont-ils reçu une forme définitive ou ont-ils été adaptés suite à des actions comme celle du 9 octobre ? Pouvez-vous nous exposer le calendrier ?*

*Où la concertation sociale en est-elle ? Envisagez-vous de la poursuivre ou estimatez-vous que le gouvernement doit trancher ?*

*Y a-t-il des changements par rapport à l'augmentation du nombre de chauffeurs ? Quelles conséquences cela aura-t-il sur le nombre de taxis en circulation ?*

*Une étude sur l'impact de cette augmentation a-t-elle été réalisée ou commanditée ? Cela fournirait une base plus crédible à la réflexion que votre vague intuition avancée la dernière fois.*

*Les taxis et chauffeurs Uber peuvent-ils appliquer la tarification dynamique qui voit le prix augmenter avec la demande ? Pouvez-vous prendre une position claire à ce propos ? Pourquoi avez-vous introduit cette option dans la nouvelle version du Plan taxis ? Sur quelle base avez-vous fixé le plafond à 250% ?*

serviceaanbod met 1.200 chauffeurs, zonder dat er een studie werd uitgevoerd naar de rentabiliteit. Daarnaast strijkelt de sector over de vrije schommeling van de prijs binnen bepaalde grenzen en uiteraard over de uitholling van het werknemersstatuut.

De uitleg die u op 9 oktober gaf, kon de sector en Groen niet overtuigen. Ook binnen de Brusselse regering blijft er wantrouwen over het nieuwe Taxiplan. U zei in oktober dat de regering snel een beslissing zou nemen over het hervormingsplan, maar vier maanden later is dat nog steeds niet gebeurd.

Iedereen heeft echter baat bij een snelle oplossing. De regelgeving is verouderd. Zolang er geen nieuwe of aangepaste ordonnantie is, kunnen chauffeurs van Uber en andere gelijkaardige bedrijven hun werk ongestoord voortzetten.

In principe zou de oude ordonnantie nog altijd naar de letter moeten worden toegepast, maar blijkbaar bevinden we ons in een soort grijze zone waarbij dat niet gebeurt.

Wanneer heeft het Overlegcomité nog vergaderd sinds 20 juni? Wanneer heeft de minister nog overleg gepleegd met vertegenwoordigers van de sector? Wat is de algemene stand van zaken van het Taxiplan? Welke punten van het plan hebben een definitieve vorm gekregen en welke werden aangepast naar aanleiding van acties, zoals die van 9 oktober? Kunt u de planning toelichten?

Hoe ver staat het met het sociale overleg? Bent u van plan om dat voort te zetten of bent u van mening dat de regering nu de knoop moet doorhakken?

De sector vreest onder meer een significante toename van het aanbod. Is er op dat vlak iets veranderd? Mikt u nu op een ander cijfer voor de toename van het aantal chauffeurs? Welke gevolgen zal dat hebben voor het aantal rondrijdende taxi's?

Werd er ondertussen een studie besteld of uitgevoerd over de impact van die stijging van het aanbod? Volgens mij kunt u zich beter daarop baseren dan op het buikgevoel waar u het de vorige keer over had. U verwees toen naar een aantal andere steden en veronderstelde dat de situatie in

Brussel wel vergelijkbaar zal zijn.

Voorts bestond er bezorgdheid over de marges of de zogenaamde 'surge pricing', een prijszettingsmethode waarbij de tarieven voor een taxirit stijgen als de vraag toeneemt. Dat systeem wordt beschouwd als weinig transparant en ontoegankelijk. Is het toegestaan dat taxi's met surge pricing werken? Kunt u daar een duidelijk standpunt over innemen? Mag een taxi of Uberchauffeur zijn tarieven aanpassen aan een al dan niet drukke planning?

Waarom hebt u voor deze optie gekozen in de nieuwe versie van het Taxiplan? Op basis waarvan hebt u het maximum van 250% bepaald?

**Mevrouw de voorzitter.**- Mevrouw Delforge heeft het woord.

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)** (*in het Frans*).- *Het Europees Hof van Justitie heeft bevestigd dat Uber geen digitaal platform is, maar een betaalde taxidienst. Maar het is niet omdat er een arrest werd geveld, dat de problemen onder andere inzake de arbeidsomstandigheden zijn opgelost. Wij moeten er dus op toezien dat Uber de arbeidsvoorraarden door oneerlijke concurrentie niet doet afglijden naar die van een eeuw geleden. Brusselse taxichauffeurs vrezen nu al voor hun baan en inkomsten, want behalve Uber kapen ook Vlaamse en Waalse limousinediensten de klanten voor hun neus weg. Dat is een explosieve situatie.*

*Dat betekent niet dat de Brusselse taxisector zelf voor geen verbetering vatbaar is. Er moet een degelijke controle en een adequaat kader komen, zodat iedereen zijn werk onder goede voorwaarden kan verrichten. Met name moet er controle komen op het aantal limousinetaxi's met een TL-plaat die niet noodzakelijk met een Brusselse vergunning rondrijden en de klanten voor de neus van de wachtende taxirijen weg pikken.*

*Gaat het Taxiplan deze regeerperiode nog van start? Het zwakke punt van het plan is de invoering van de persoonlijke licentie, wat het systeem kwetsbaarder maakt voor misbruiken zoals schijnzelfstandigheid.*

*(De heer Jamal Ikazban, tweede ondervoorzitter, treedt als voorzitter op)*

**Mme la présidente.**- La parole est à Mme Delforge.

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Je ne vais pas répéter tout ce que mes collègues ont déjà détaillé.

Désormais, nous sommes fixés par la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE). L'évidence est actée : Uber n'est pas une plate-forme numérique, mais bien un service de transport rémunéré, avec toutes les questions et implications que cela a, en particulier au vu de la situation dans notre Région.

Les problèmes posés ne sont pas nouveaux. Ce n'est pas parce qu'un arrêt a été rendu que les problèmes ont changé de nature. Ils portent notamment sur les conditions de travail. M. Jamal Ikazban a évoqué la situation des livreurs de Deliveroo. Je pense que c'est exactement le même modèle économique. La seule différence, c'est qu'il existe déjà un secteur du taxi et donc des gens qui, à juste titre, craignent pour leur profession. Ils seraient en effet remplacés par des travailleurs "à la demande". Avec cette méthode, on reviendrait donc quelque peu au 19e siècle ou au début du 20e siècle.

J'aimerais donc vous entendre aujourd'hui, au-delà de toutes les autres questions qui ont été posées, sur le fait que nous sommes face à une situation explosive, avec une concurrence déloyale, des situations vraiment dramatiques et une tension qui monte. Vous savez bien qu'il est difficile à accepter, pour un chauffeur de taxi, de voir circuler sous son nez des limousines venant de Flandre et

de Wallonie, qui embarquent des clients pour des courses dont on sait bien qu'il ne s'agit pas d'un service de limousine tel qu'on pourrait le concevoir. On sait aussi que cela implique des pertes de revenus.

Personne n'est naïf et ne dit que le secteur du taxi est parfait, que rien ne doit changer et qu'aucun contrôle ne doit être effectué. Certainement pas. En revanche, laisser la situation en l'état n'est pas davantage tenable. J'ose imaginer que nous avons tous ici pour objectif de faire vivre un secteur, avec des travailleurs qui jouissent de bonnes conditions de travail et d'un cadre adéquat. En effet, on sait bien que ce n'est pas en levant tous les verrous et en autorisant tout que nous allons le garantir.

Où en est-on avec ces questions de contrôle ? Quand on connaît le système des plaques d'immatriculation de taxis limousines (TL), il suffit de se promener en rue et d'ouvrir les yeux pour se rendre compte qu'elles pullulent. La file de taxis est en train d'attendre sagement le client à la gare de Bruxelles-Central, mais les clients embarquent essentiellement dans des véhicules avec des plaques d'immatriculation TL qui n'ont pas forcément l'agrément bruxellois. Dire que tout va bien et qu'on ne doit rien faire est un peu gros !

Où en est la fameuse Arlésienne, à savoir le Plan taxis ? Est-ce que c'est encore pour cette législature-ci ? Vous savez comme moi que la première mouture de ce plan pose problème principalement sur un point : les licences reposeraient désormais sur les chauffeurs, ce qui les rend beaucoup plus adaptées et adaptables à un système de faux indépendants travaillant à la demande comme le conçoit Uber, en lieu et place d'un système permettant encore d'avoir des salariés et favorisant l'existence de vraies petites écuries indépendantes.

*(M. Jamal Ikazban, deuxième vice-président, prend place au fauteuil présidentiel)*

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

**M. Pascal Smet, ministre.-** Quelle est la situation actuelle ? La Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) a suivi notre raisonnement : on peut réglementer Uber et il faut le considérer comme un

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

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).-** *Het Hof van Justitie van de Europese Unie (HvJ-EU) heeft onze redenering gevolgd: Uber mag worden gereglementeerd als een actor in de sector*

acteur du secteur du transport rémunéré de personnes, ce qui est le point de départ de notre avant-projet d'ordonnance.

Comme c'est le cas pour les centrales téléphoniques et les autres plates-formes, les chauffeurs d'Uber seront soumis à la législation bruxelloise, en l'occurrence celle relative au transport rémunéré de personnes. L'avant-projet d'ordonnance comportera d'ailleurs un chapitre spécifique dédié aux plates-formes, ce qui a bien été expliqué au secteur.

Où en est le Plan taxis ? Vous savez que j'ai fait mon travail : j'ai soumis un plan au gouvernement. Ce plan est équilibré, puisqu'il est intéressant tant pour le client que pour le chauffeur de taxi. Il permet une concurrence loyale et correcte.

Actuellement, le gouvernement débat intensivement de ce plan et j'espère que l'on pourra aboutir rapidement à une décision. C'est nécessaire, car c'est la seule manière d'améliorer la situation actuelle sur le terrain. Celle-ci est en effet loin d'être idéale, je le reconnaiss volontiers. C'est la raison pour laquelle je dis depuis des mois qu'il est important d'avoir une ordonnance en la matière.

J'en viens au système UberX, qui remplace UberPop, qui n'est plus actif en Région bruxelloise. Il fonctionne selon une interprétation créative de la législation qui, selon le Parquet, et donc pas uniquement selon nos juristes, n'est pas illégale. Par conséquent, grâce à un arrêt de la Cour constitutionnelle de 2010, UberX peut utiliser les autorisations wallonnes et flamandes. La seule façon de changer et de régler la situation serait d'adopter une ordonnance globale. Tout le monde, à savoir le service de contrôle, le Parquet et nous, est d'accord sur ce point.

*(Mme Anne-Charlotte d'Ursel, présidente, reprend place au fauteuil présidentiel)*

Aujourd'hui, UberX - c'est un constat, qu'on le veuille ou non - profite d'une interprétation créative de la législation au sujet des trois heures consécutives de travail.

La société n'est pas la seule à le faire. Le secteur hôtelier utilise la même méthode depuis des

*van betaald personenvervoer.*

*Zoals de telefooncentrales en andere platformen zullen ook de Uberchauffeurs aan de Brusselse wetgeving over het betaald personenvervoer worden onderworpen. Het voorontwerp van ordonnantie zal trouwens een apart hoofdstuk aan dat soort platformen wijden.*

*Het Taxiplan, dat ik aan de regering heb voorgelegd, is zowel voor de klant als de taxichauffeur interessant en maakt een eerlijke concurrentie mogelijk. Hopelijk neemt de regering snel een beslissing. Alleen met het plan kunnen we de situatie op het terrein verbeteren.*

*Het UberX-systeem interpreert de wetgeving over de drie opeenvolgende arbeidsuren op een creatieve wijze, die volgens onze juristen en het parket niet illegaal is. Dat doet trouwens ook de hotelsector al jaren. Ten gevolge van een arrest van het Grondwettelijk Hof van 2010 mag UberX bovendien gebruikmaken van de Waalse en Vlaamse goedkeuringen. Het probleem kan dus alleen worden verholpen door de goedkeuring van een algemene ordonnantie.*

*(Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, voorzitter,  
treedt opnieuw als voorzitter op)*

*Ik hoop dat de regering zich snel over de kwestie zal uitspreken. Dat is de voorwaarde om het overleg met de taxisector formeel te kunnen hervatten.*

*Vandaag mag UberX actief zijn in Brussel. Er moet wel een wetgeving komen die de situatie regelt. Ik vertel overigens niets nieuws; het HvJ-EU bevestigde alleszins onze interpretatie.*

années. Par conséquent, la seule conclusion que je peux tirer, c'est que j'espère que le gouvernement pourra rapidement se prononcer sur la question, afin que nous puissions entamer à nouveau les discussions avec tout le monde, à savoir avec le secteur au sens large.

Pendant des mois, j'ai beaucoup parlé et rencontré de nombreux chauffeurs de taxi en rue. Dans 95% des cas, ils sont très gentils avec moi. On connaît les problèmes. Il faut donc une position du gouvernement pour reprendre formellement les contacts, comme demandé par le secteur.

Pour résumer, UberX peut, aujourd'hui, fonctionner à Bruxelles. Il faut en outre une législation qui règle clairement la situation. Enfin, j'espère que le gouvernement prendra rapidement une décision. Il n'y a rien de neuf aujourd'hui par rapport à ce que je dis depuis des mois. La CJUE a confirmé notre interprétation.

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Fassi-Fihri.

**M. Hamza Fassi-Fihri (cdH).**- Merci. Votre réponse était courte, mais contenait l'essentiel. Les données sont connues. Vous semblez minimiser la portée de larrêt de la Cour européenne de justice. C'est vrai qu'elle confirme l'interprétation de la Région. Pour moi, la portée de sa décision est cependant beaucoup plus large car, en plus de vous donner raison, elle casse l'argument de base sur lequel s'appuyaient Uber et les autres plates-formes pour naviguer en zone floue.

(*Remarques de M. Smet*)

Cela va plus loin que le fait de dire simplement qu'il fallait réguler.

Ensuite, vous dites que le Parquet lui-même estime que ces sociétés ont une interprétation créative de la législation. Vu le statu quo et l'enlisement de la situation, dont j'espère que le gouvernement sortira vite pour éviter la nervosité croissante, le développement de risques sociaux dans le secteur et la poursuite des activités d'Uber dans cette zone grise, je pense que vous devriez agir. À défaut de contrôler, vous devriez au moins demander aux instances judiciaires de clarifier l'interprétation de la législation.

**Mevrouw de voorzitter.**- De heer Fassi-Fihri heeft het woord.

**De heer Hamza Fassi-Fihri (cdH) (in het Frans).**- *U lijkt niet goed te begrijpen hoe verstrekkend het arrest van het Europese Hof van Justitie wel is. Het bevestigde niet alleen de interpretatie van het Brussels Gewest; het ging zelfs nog verder door het basisargument van Uber en de andere platformen onderuit te halen.*

(*Opmerkingen van de heer Smet*)

*De spanning in de sector stijgt. De regering moet dringend de koe bij de hoorns vatten en bij gebrek aan controles minstens het gerecht vragen om een duidelijke interpretatie van de wetgeving.*

Quand les interprétations sont divergentes, il faut trancher. Ici, vous dites que c'est une interprétation créative. Qu'est-ce que cela signifie ? Ce n'est pas un terme juridique. Il faudrait, à tout le moins, lever le flou sur ces interprétations.

C'est une démarche que vous devez entreprendre...

**M. Pascal Smet, ministre.**- La démarche a été entreprise : le Parquet affirme que c'est conforme à la loi.

**M. Hamza Fassi-Fihri (cdH).**- Mais le Parquet n'a pas le dernier mot...

**M. Pascal Smet, ministre.**- Alors, il faut se tourner vers les tribunaux.

**M. Hamza Fassi-Fihri (cdH).**- Pourquoi ne le faites-vous pas afin de clarifier les choses une fois pour toutes ?

**M. Pascal Smet, ministre.**- Il ne revient pas au ministre de le faire. Par exemple, pour Heetch, nous avons engagé une procédure devant les instances judiciaires en expliquant que ce système n'était pas conforme à la loi. Je ne suis pas maître de ces procédures judiciaires. Lorsque j'ai demandé s'il était possible d'accélérer le mouvement, on m'a répondu que ce n'était pas possible, qu'il fallait attendre le jugement. Pour UberX, la situation est différente.

La seule solution consiste à rédiger une ordonnance globale. C'est en tous les cas la position que nous avons adoptée depuis le début. Bien entendu, je ne suis pas opposé à l'idée d'augmenter les contrôles. Rien n'empêche les zones de police d'effectuer des contrôles conformément à la loi. Je suis prêt à faire ce qu'il faut pour améliorer la situation.

**M. Hamza Fassi-Fihri (cdH).**- Je vous remercie pour votre précision. Vous n'êtes peut-être pas en première ligne, mais vous pouvez prendre l'initiative et je dirais même que vous devriez la prendre, éventuellement avec les zones de police ou avec les autres autorités publiques compétentes, au moins pour clarifier la position à cet égard. Si la position est clarifiée, qu'il y ait au moins des contrôles pour montrer que cette zone floue ne peut plus perdurer. C'est à vous de le faire !

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**- *Het parket heeft bevestigd dat alles conform de wet gebeurt.*

**De heer Hamza Fassi-Fihri (cdH) (in het Frans).**- *Maar het parket heeft niet het laatste woord.*

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**- *Dan moet men naar de rechtbank stappen.*

**De heer Hamza Fassi-Fihri (cdH) (in het Frans).**- *Als u dat doet, zal de hele zaak voor eens en voor altijd duidelijk zijn.*

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**- *Zelfs een minister moet op het vonnis van de rechtbank wachten en kan juridische procedures zoals bij Heetch niet in een stroomversnelling brengen. Maar voor UberX liggen de kaarten anders.*

*Met een algemene ordonnantie zou de zaak definitief opgelost kunnen worden. Ik heb niets tegen meer controles en wil alles in het werk stellen om de toestand te verbeteren. Ondertussen belet niets de politiezones om al de nodige controles uit te voeren.*

**De heer Hamza Fassi-Fihri (cdH) (in het Frans).**- *Misschien zouden de regering, de politiezones en andere bevoegde overheden het heft in handen moeten nemen en de zaak bij de rechtbank aanhangig maken om duidelijkheid te scheppen. Er moeten minstens controles komen en daarvoor kunt u zorgen!*

*U zegt dat de problemen met een algemene ordonnantie opgelost zullen zijn. Maar ik roep de regering op om haar standpunt te bepalen, want*

Concernant le deuxième point, vous dites qu'il suffit d'établir une ordonnance globale. Pour ma part, j'enjoins au gouvernement de prendre position. Le statu quo est mauvais pour tout le monde, y compris pour les usagers qui sont dans une situation inconfortable parce qu'ils ne savent pas s'ils sont eux-mêmes complices d'une illégalité ou s'ils sont dans leur bon droit en recourant à ces plates-formes. Ce sont là les deux demandes que je vous adresse.

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Ikazban.

**M. Jamal Ikazban (PS).**- Votre réponse me laisse dubitatif. J'ai l'impression que tout le monde interprète l'arrêt de la CJUE à sa guise et comme cela l'arrange.

Vous dites que la CJUE nous a donné raison et que l'on peut réglementer Uber. La question n'est pas de pouvoir le faire. Nous devons le faire. Ce service doit être soumis à la même législation que le secteur des taxis.

La Cour confirme par son arrêt qu'Uber raconte des balivernes depuis des années et qu'il a envahi le secteur des taxis illégalement. Ce sont plus 600 véhicules porteurs de licences wallonnes et flamandes qui opèrent à Bruxelles, non pas pour assurer le transport de luxe mais bien le transport rémunéré de taxi et livrer ainsi une concurrence déloyale au secteur des taxis. L'arrêt de la Cour confirme en réalité qu'Uber est illégal. J'ai l'impression que nous sommes en train de jouer avec les mots.

Affirmer qu'Uber a procédé à une interprétation créative de l'ordonnance est surréaliste. Vous reconnaissiez vous-même que le secteur souffre de la concurrence illégale de taxis pirates. Il faut donc faire appliquer la réglementation existante.

Vous vous contredisez lorsque vous soutenez, d'une part, que le Parquet affirme que nous sommes impuissants face à ce phénomène et, d'autre part, que les zones de police peuvent effectuer des contrôles. Il faut procéder à des contrôles, que ce soit par l'intermédiaire des zones de police ou de toute autre instance judiciaire. Ce n'est qu'à ce prix que vous parviendrez à restaurer un climat de confiance au sein du secteur.

*met een status quo weet niemand of men al dan niet een beroep mag doen op die platformen.*

**Mevrouw de voorzitter.**- De heer Ikazban heeft het woord.

**De heer Jamal Ikazban (PS) (in het Frans).**- *Het arrest van het Europese Hof van Justitie is voor geen interpretatie vatbaar. Uber moet zich aan dezelfde regels onderwerpen als de taxisector.*

*De bewering dat Uber de ordonnantie creatief toepast, tart iedere verbeelding, want de taxisector kreunt al langer onder de illegale concurrentie van taxipiraten. Het gaat erover om de bestaande reglementen te doen naleven. Als illegale operatoren de wet toch creatief zouden invullen, dan moet dat gat in de wet gedicht worden.*

*Er zit een contradictie in de bewering van het parket dat hier niets tegen gedaan kan worden. De politiezones of gerechtelijke instanties kunnen toch controleren? Alleen als er controles komen, zult u het vertrouwen van de sector terug kunnen winnen.*

Quant aux "interprétations créatives" faites par les opérateurs illégaux, il importe de rectifier toute anomalie dans la législation qui les autorise.

**Mme la présidente.**- La parole est à M. De Lille.

**M. Bruno De Lille (Groen)** (*en néerlandais*).- *Quand vous parlez du travail intensif du gouvernement sur la question, je me dis que cette intensité est longue !*

*Les chauffeurs Uber peuvent-ils appliquer la tarification dynamique ?*

(Assentiment de M. Smet)

**Mme la présidente.**- La parole est à Mme Delforge.

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Le Parquet ne réagit pas comme vous le souhaitez. La bonne nouvelle, c'est que, en tant que législateur, nous avons le pouvoir de clarifier les règles qui nous semblent peu claires.

Je retiens de votre réponse que vous n'avez pas tellement envie de modifier votre position et qu'il n'existe donc pas de consensus permettant de débloquer quoi que ce soit au sein du gouvernement.

Étant donné que nous commençons à être confrontés à des situations dramatiques sur le plan humain et économique, je vous rappelle qu'il est possible de déposer des projets, mais aussi des propositions. Nous devrons peut-être finir par devoir régler cette problématique au niveau du parlement en déposant une proposition de clarification qui rallierait une majorité de parlementaires. Cela permettrait au Parquet de réagir.

(Colloques)

Nous revenons aux sources du parlementarisme. Nous sommes constructifs, créatifs et nous ouvrons des perspectives.

- *L'incident est clos.*

**Mevrouw de voorzitter.**- De heer De Lille heeft het woord.

**De heer Bruno De Lille (Groen).**- U zegt dat de regering daar intensief aan werkt, maar dan moet ze al heel lang intensief aan het werken zijn. Ik vind uw commentaar een beetje wrang.

Mogen chauffeurs die via Uber hun diensten aanbieden, op dit ogenblik dynamische prijzen toepassen?

(Instemming van de heer Smet)

**Mevrouw de voorzitter.**- Mevrouw Delforge heeft het woord.

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)** (*in het Frans*).- *Het parket reageert niet zoals u verhoop had. Het goede nieuws is dat wij als wetgever regels die wij te vaag vinden, zelf kunnen verduidelijken.*

*Ik merk dat u niet echt bereid bent uw standpunt aan te passen en dat er in de regering geen consensus bestaat om de zaak vlot te trekken.*

*Ondertussen verzeilen we in situaties die rampzalig zijn op menselijk en economisch vlak. Misschien moet het parlement maar een voorstel indienen?*

(Samenspraak)

*We gaan terug naar de bron van het parlementair werk, constructief en creatief.*

- *Het incident is gesloten.*

## QUESTIONS ORALES

**Mme la présidente.**- 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 situation de la rue Dieudonné Lefèvre et sa desserte en transports en commun".

### QUESTION ORALE JOINTE DE M. BRUNO DE LILLE,

concernant "le mauvais état de la voirie rue Dieudonné Lefèvre et ses conséquences pour l'usager de la route actif et les transports en commun".

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Pinxteren.

**M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).**- L'immobilité et l'insécurité routière sont des problèmes majeurs et récurrents à Bruxelles. Cela est d'autant plus vrai lorsque l'on parle des abords des écoles.

De nombreux parents entendent régulièrement de grandes déclarations et de belles promesses à ce propos. Pourtant, le danger et la pollution de l'air restent malheureusement le quotidien de leurs enfants sur le chemin de l'école. Cela se vérifie en particulier dans le cas des établissements scolaires situés dans le bas de Laeken, entre la rue Dieudonné Lefèvre et la rue de Molenbeek.

En ce jour de Saint-Nicolas, excédés de risquer quotidiennement leur vie et celle de leurs enfants en raison d'infrastructures cyclistes inexistantes, de trottoirs aussi étroits que défoncés et d'un trafic endémique, des parents de l'école Sint-Ursula se

## MONDELINGE VRAGEN

**Mevrouw 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 staat van de Dieudonné Lefèvrestraat en de bediening ervan door het openbaar vervoer".

### TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BRUNO DE LILLE,

betreffende "de slechte staat van de weginfrastructuur in de Dieudonné Lefèvrestraat en de gevolgen voor de actieve weggebruiker en het openbaar vervoer".

**Mevrouw de voorzitter.**- De heer Pinxteren heeft het woord.

**De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) (in het Frans).**- Geregeld horen we ronkende verklaringen en mooie beloften over het verbeteren van de verkeersdrukte en de verkeersveiligheid in de omgeving van scholen. Vaak blijft het bij die verklaringen en zijn gevaarlijke situaties en vervuilde lucht dagelijkse kost. Dat is zeker zo rond de scholen in Laken tussen de Dieudonné Lefèvre- en de Molenbeeksestraat.

*Ouders van de Sint-Ursulaschool hielden op 6 december een ludieke actie omdat ze het zat waren elke dag hun leven en dat van hun kinderen te riskeren. Fietspaden zijn er onbestaande, de stoepen zijn smal en verzakt en het verkeer raast maar door. De ouders riepen de politici op om van de herinrichting van schoolomgevingen een prioriteit te maken.*

sont mobilisés. Par leur action ludique et festive, ils appellent à un sursaut des responsables politiques afin que les écoles et leurs abords deviennent une priorité en termes d'aménagements publics et de réduction de la pression automobile, partout à Bruxelles et en particulier dans cette partie de Laeken.

Pour rappel, la rue Dieudonné Lefèvre est en piteux état depuis quelques années déjà. À tel point que, depuis le 15 février 2015, le bus 88 de la STIB n'y passe plus à cause de l'état déplorable de la chaussée, qui a également des conséquences désastreuses pour les cyclistes.

Cette voirie communale doit faire l'objet au plus vite d'une rénovation en profondeur afin de garantir la sécurité des usagers actifs et de rétablir la desserte de bus. Alors que vous évoquez il y a un an des travaux imminents, douze mois plus tard, la situation sur le terrain est inchangée. Du côté de la Ville de Bruxelles, on évoque les difficultés posées par vos services, qui ralentiraient le démarrage effectif des travaux.

Alors qu'un jeu de ping-pong entre la Ville et la Région serait ici particulièrement incongru, je souhaiterais vous poser les questions suivantes :

Quel est l'état d'avancement de ce projet et le niveau de concertation avec la Ville de Bruxelles ?

Quelles sont les pierres d'achoppement entre la Ville et la Région qui amènent à de tels retards ?

Quand la déviation du bus 88 prendra-t-elle fin ?

Un plan de circulation global pour cette zone est-il recommandé par la Région afin de réduire le trafic de transit aux abords des écoles ?

Quelle est l'attention apportée aux aménagements et aux questions de mobilité spécifiques aux abords des écoles dans votre grande réflexion Good Move ?

**Mme la présidente.**- La parole est à M. De Lille pour sa question orale jointe.

**M. Bruno De Lille (Groen)** (*en néerlandais*).- *La rue Dieudonné Lefèvre est à ce point dégradée que*

*De Lefèvrestraat ligt er al jaren deplorabel bij. Het wegdek is zo slecht dat bus 88 van de MIVB er sinds 2015 niet meer rijdt. Ook voor fietsers is de situatie afschuwelijk. De gemeenteweg moet dan ook zo snel mogelijk grondig worden aangepakt. Een jaar geleden kondigde u aan dat het werk snel van start zou gaan, maar alsnog beweegt er niets. De stad Brussel wijst uw diensten met de vinger als oorzaak van de vertraging. Een welles-nietesspelletje tussen stad en gewest kunnen we missen.*

*Hoe vorderen het project en het overleg met Brussel-Stad?*

*Wat zijn de hinderpalen die vertraging veroorzaken?*

*Wanneer rijdt bus 88 weer door de straat?*

*Is er een globaal mobiliteitsplan voor de zone om het doorgaand verkeer te bannen uit de buurt van scholen?*

*Is er binnen uw Good Move-strategie aandacht voor de mobiliteit in schoolomgevingen?*

**Mevrouw de voorzitter.**- De heer De Lille heeft het woord voor zijn toegevoegde mondelinge vraag.

**De heer Bruno De Lille (Groen).**- De Dieudonné Lefèvrestraat is in zo'n slechte staat dat er sinds

*plus aucun bus de la STIB n'y circule depuis le 15 février 2015. Si la STIB considère que cette rue est trop dangereuse pour les bus, que dire pour les piétons et les cyclistes ?*

*Les parents des élèves de l'école Sint-Ursula ont tiré la sonnette d'alarme et demandent une solution rapide. La voirie et les trottoirs sont dans un tel état qu'ils risquent leur vie et celle de leurs enfants. Les pistes cyclables sont inexistantes et cette rue subit en outre un important charroi de poids lourds. L'échevine responsable renvoie la responsabilité vers la Région.*

*En réponse à une question écrite que je vous avais adressée en novembre 2016, vous me disiez que la Ville de Bruxelles avait introduit une demande de permis d'urbanisme pour la rénovation et le réaménagement des deux rues, que le permis serait délivré avant la fin de l'année et que les travaux débuteraient en 2017.*

*Où en sont le permis d'urbanisme et les travaux dans ces rues ? Quels sont les obstacles à une adaptation de l'infrastructure routière dans ce quartier ?*

*Est-il prévu d'aménager des pistes cyclables séparées ? Les trottoirs seront-ils refaits ?*

*Quel est le plan global de sécurisation des abords d'écoles en Région bruxelloise ?*

15 februari 2015 geen bussen meer rijden. De MIVB vond het risico op schade aan de bussen te groot. Als de MIVB die straat te gevaarlijk vindt voor bussen, wat betekent dat dan voor voetgangers en fietsers?

In deze straat bevindt zich de Sint-Ursulaschool. De ouders van de leerlingen in die school luiden de noodklok. Ze riskeren hun leven en dat van hun kinderen als ze hun kroost met de fiets of te voet naar school brengen. Niet alleen ontbreken er fietspaden en is het wegdek in slechte staat, ook de voetpaden zijn in een lamentabele staat. Bovendien is het een bijzonder drukke straat met zeer veel vrachtverkeer. De ouders vragen dan ook dringend een oplossing. De bevoegde schepen verwijst echter naar het gewest, waar het dossier blijkbaar stof ligt te vergaren, of ligt het probleem volgens u bij de gemeente?

In november 2016 stelde ik u hierover al een schriftelijke vraag. U antwoordde toen het volgende: "De situatie evolueert in de richting van een oplossing, daar de stad Brussel een stedenbouwkundige vergunningsaanvraag heeft ingediend voor de renovatie en heraanleg van de twee straten." Verder zei u nog: "De afgifte van de vergunning gebeurt voor het einde van dit jaar." Met andere woorden, in 2016. U had het ook over "de uitvoering van de werkzaamheden in 2017." We weten allemaal dat alles bijzonder traag gaat in Brussel, maar dit spant toch de kroon.

Hoever staan de stedenbouwkundige vergunning en de werken aan deze straten? Welke hinderpalen zijn er voor een aanpassing van de wegeninfrastructuur in deze buurt?

Is het de bedoeling om aparte fietspaden aan te leggen? Worden de voetpaden aangepakt?

Schoolomgevingen moeten verkeersveiliger gemaakt worden. Hoe zal dat gebeuren voor deze school? Wat is het algemene plan voor de schoolomgevingen in het Brussels Gewest?

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

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**- *De Dieudonné Lefèvrestraat is een gemeenteweg, waar de Stad Brussel het beheer en het onderhoud van verzekert. De Stad Brussel heeft bij het*

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Smet.

**M. Pascal Smet, ministre.**- La rue Dieudonné Lefèvre est une voirie communale dont la gestion et l'entretien incombent à la Ville de Bruxelles. Une demande de permis a été déposée par la Ville

de Bruxelles auprès de la Région concernant le réaménagement de la rue Dieudonné Lefèvre, la rue de l'Entrepôt et la rue Niellon.

Le dossier est traité par Bruxelles Urbanisme et Patrimoine et pas par Bruxelles Mobilité. Je sais que l'échevine a fait croire que c'était moi qui délivrais le permis, mais ce n'est pas le cas. Nous nous sommes un peu occupés du dossier, puisqu'il y a un passage de bus. Bruxelles Mobilité était donc impliquée dans la préparation du dossier. Mais c'est mon collègue Rudi Vervoort qui s'occupe de la délivrance du permis proprement dit.

Il s'agit d'un réaménagement de façade à façade, y compris les trottoirs. Le projet prévoit une piste cyclable séparée dans le sens de l'avenue du Port. À ma connaissance, le permis vient d'être délivré. Lors de l'enquête publique, mes services ont suggéré quelques modifications pour aligner le projet sur les directives relatives à la largeur des trottoirs et des aménagements cyclables et pour mieux adapter l'aménagement au principe de circulation des bus qui avait été initialement développé pour l'avenue du Port. Un tel projet de réaménagement ne peut en effet pas être analysé de manière isolée, car il fait partie de l'ensemble d'un réseau de mobilité.

La dégradation du pavage de la rue Dieudonné Lefèvre et de la rue de l'Entrepôt, qui est empruntée par nombre de semi-remorques, notamment du centre TIR, qui effectuent leurs girations au cœur du revêtement pavé de la chaussée, a conduit la STIB à dévier sa ligne de bus 88.

(poursuivant en néerlandais)

*La Ville de Bruxelles prévoit un revêtement mieux adapté au charroi de poids lourds et de bus.*

*D'après les informations dont je dispose et que je vous communique avec une certaine réserve, parce que je n'ai pas encore délivré le permis, la taille des carrefours sera réduite et ceux-ci seront sécurisés à l'aide d'avancées de trottoirs.*

*Dans la rue de l'Entrepôt, des avancées de trottoirs et des dispositifs ralentisseurs seront aménagés à hauteur de l'ancienne école de la batellerie afin de sécuriser les abords et d'améliorer le confort et la sécurité des piétons et PMR.*

*Brussels Gewest een vergunningsaanvraag ingediend voor de heraanleg van de Lefèvrestraat, de Stapelhuisstraat en de Niellonstraat.*

*Het dossier wordt behandeld door Brussel Stedenbouw en Erfgoed. Brussel Mobiliteit was enkel bij het dossier betrokken omdat er een bus rijdt, maar het is wel degelijk de heer Vervoort, die de vergunning aflevert.*

*Alle voetpaden worden volledig heraangelegd. Er komt ook een afgescheiden fietspad in de richting van de Havenlaan. Voor zover ik weet, werd de vergunning onlangs afgeleverd. Mijn diensten hebben wat wijzigingen voorgesteld met betrekking tot de breedte van de voetpaden, het fietspad en de doorgang van de bus.*

*Wegens de verslechterde toestand van de Dieudonné Lefèvrestraat en de Stapelhuisstraat, die door heel wat vrachtwagens worden gebruikt, heeft de MIVB haar buslijn 88 omgeleid.*

*(verder in het Nederlands)*

Door de staat van het wegdek kwam de veiligheid van de bestuurders en de reizigers en van de bussen in het gedrang. Brussel-Stad voorziet nu in een wegdek dat beter geschikt is voor de doortocht van zwaar vervoer en bussen. Zodra de herinrichting van de openbare weg voltooid is, zal bus 88 zijn normale reisweg kunnen hervatten.

Volgens de informatie waarover ik momenteel beschik en die ik met enig voorbehoud geef omdat ik de vergunning nog niet heb verstrekt, worden de kruispunten kleiner en beveiligd met uitstulpende voetpaden die het comfort en de veiligheid van voetgangers en personen met beperkte mobiliteit moeten verbeteren.

In de Stapelhuisstraat komen er voetpaden met uitstulpingen en snelheidsremmers ter hoogte van de schippersschool om de onmiddellijke omgeving te beveiligen en het comfort en de veiligheid van voetgangers en personen mensen met beperkte mobiliteit te verhogen.

*(verder in het Frans)*

*In de Dieudonné Lefèvrestraat komen er verkeersremmers.*

(poursuivant en français)

Sur la rue Dieudonné Lefèvre, des dispositifs ralentisseurs sont aménagés pour modérer la vitesse des automobilistes.

Pour les écoles et leurs abords, il n'y a pas de réflexion spécifique dans le plan Good Move, mais le sujet est traité via :

- un renforcement de la politique de sensibilisation et de gestion de la mobilité ;
- la mise en œuvre de la spécialisation multimodale des voiries ;
- l'augmentation de la zone 30.

Pour résumer, il s'agit d'une voirie communale. Le permis a été récemment délivré, si je suis bien informé. Si vous avez d'autres questions, vous devriez vous adresser à la Ville de Bruxelles.

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Pinxteren.

**M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).**- Comme il s'agit d'un permis régional, le citoyen attend que la Région s'exprime. De façon générale, les questions de sécurité routière, de pistes cyclables, de déplacements, de protection et de sécurité des modes actifs de déplacement dans l'espace public vous tiennent à cœur.

Votre administration a dû faire une série de remarques. Il me semblait donc logique que vous vous intéressiez à la prise en compte ou non de celles-ci par votre collègue, M. Vervoort. Aujourd'hui, vous dites avoir "l'impression" que cela a été pris en compte. Ce n'est pas tout à fait clair. Par conséquent, nous lirons le permis. En termes de transports publics, vous attendez la rénovation de la voirie pour réinstaller les deux lignes de bus.

De façon plus générale, je vous invite à considérer la question de la mobilité aux abords des écoles comme un élément prioritaire et structurant de la politique de mobilité et de la politique de sécurité routière, dont votre collègue à la charge. La mobilité est indissociable de la sécurité routière. De plus, la sécurité routière touche directement les

*Het Good Move-plan bevat geen specifieke instructies voor de scholen en hun omgeving, maar de bewustmaking en het mobiliteitsbeheer worden versterkt. Voorts worden de wegen multimodaal aangelegd en zal de zone 30 worden uitgebreid.*

*Nogmaals, het gaat om een gemeenteweg waarvoor de vergunning recent werd afgeleverd. Voor verdere vragen moet u zich tot de Stad Brussel wenden.*

**Mevrouw de voorzitter.**- De heer Pinxteren heeft het woord.

**De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo)** (in het Frans).- *Het gaat om een gewestelijke vergunning. Het lijkt mij logisch dat u nagaat of de minister-president rekening heeft gehouden met de opmerkingen van uw administratie. U antwoordt dat u de indruk hebt dat dat is gebeurd. Dat is niet echt duidelijk. We zullen dus de vergunning lezen.*

*Ik raad u aan om de mobiliteit in de omgeving van scholen een prioritair en structurerend element van uw mobiliteits- en verkeersveiligheidsbeleid te maken. Mobiliteit en verkeersveiligheid gaan samen. Verkeersveiligheid is belangrijk voor kinderen en voor de ouders die hun naar school brengen. Het Good Move-plan moet aandacht hebben voor de kinderen in onze stad. Brussel telt veel scholen. We moeten het schoolverkeer duurzaam maken.*

enfants et les parents qui les conduisent à l'école. Par rapport à cet aspect, le plan Good Move pourrait vraiment offrir une réflexion qui fasse une place aux enfants dans nos villes. C'est l'avenir. Bruxelles compte énormément d'établissements scolaires. Il est indispensable que les déplacements vers ceux-ci puissent se faire de façon durable.

**Mme la présidente.**- La parole est à M. De Lille.

**M. Bruno De Lille (Groen)** (*en néerlandais*).- *J'examinerai attentivement le permis délivré.*

*Si Bruxelles Mobilité s'est prononcé sur le projet, j'espère que des pistes cyclables sont prévues, ainsi que des mesures pour garantir la sécurité des piétons.*

*J'ai cependant appris qu'il avait été récemment décidé de créer une zone de chargement et de déchargement juste devant l'école Sint-Ursula. J'espère que Bruxelles Mobilité en a tenu compte.*

*Une réflexion globale sur la sécurisation des abords d'établissements scolaires me semble indiquée. La Région soutient fortement les plans de déplacements scolaires, mais l'initiative de ceux-ci dépend toujours des écoles.*

*L'environnement a souvent une influence prépondérante sur l'accessibilité de l'école, ce pourquoi le nouveau plan régional de mobilité ferait bien d'accorder une attention spécifique à la sécurité aux abords des écoles.*

*- Les incidents sont clos.*

## QUESTION ORALE DE M. PAUL DELVA

**Mevrouw de voorzitter.**- De heer De Lille heeft het woord.

**De heer Bruno De Lille (Groen).**- Ik zal de verleende vergunning nauwgezet bestuderen.

Als Brussel Mobiliteit zijn advies heeft gegeven, hoop ik dat er zeker fietspaden komen en dat er maatregelen worden genomen om de veiligheid van de voetgangers te verzekeren.

Ik vernam echter dat er onlangs werd beslist om pal voor de Sint-Ursulaschool een laad- en loszone in te richten. Dat lijkt mij niet echt bevorderlijk voor de veiligheid van de leerlingen. Hopelijk hield Brussel Mobiliteit daar rekening mee.

Het zou misschien niet slecht zijn als u zou nadenken over de veiligheid van schoolomgevingen in het algemeen. Het is een goede zaak dat het gewest de schoolvervoersplannen sterk ondersteunt, maar het initiatief voor die plannen ligt wel altijd bij de scholen. De vraag is dan hoe de scholen met de ouders communiceren en proberen ouders, leerlingen en leerkrachten ervan te overtuigen om niet met de auto naar school te komen.

Heel vaak heeft de omgeving een grote invloed op de bereikbaarheid van de school. Daarom besteedt u in het nieuwe gewestelijke mobiliteitsplan best specifieke aandacht aan de veiligheid van schoolomgevingen. Er zijn immers zeer veel scholen in Brussel.

*- De incidenten zijn gesloten.*

## MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PAUL DELVA

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

concernant "la saturation du tram 7".

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Delva.

**M. Paul Delva (CD&V)** (*en néerlandais*).- *Les mots utilisés dans un récent article de Bruzz sont éloquents : "boîte à sardines (...) ligne sursaturée" et sont justifiés par le fait que, durant les mois d'octobre et de novembre, des voyageurs n'ont pas pu embarquer dans le tram 7 à l'heure de pointe du matin.*

*Le tram 7 n'est pourtant pas la ligne la plus fréquentée en Région bruxelloise. Mais les lignes de tram 3 et 4, qui transportent davantage de voyageurs, ont une plus grande fréquence et circulent en grande partie en site propre.*

*La STIB est consciente du problème qui se pose entre les arrêts Princesse Elizabeth et Montgomery à l'heure de pointe matinale, mais la capacité maximale serait déjà atteinte sur ce tronçon, soit un tram toutes les six minutes. Pour augmenter quelque peu celle-ci, la STIB met quelques trams supplémentaires en circulation, qui sont normalement destinés à remplacer des trams défectueux.*

*La seule façon d'augmenter la capacité est de desservir la ligne avec de plus grands trams, de type T4000, sans que ceux-ci ne constituent pour autant une solution miracle, puisque le carrefour Meiser reste un goulot d'étranglement.*

*Comment comptez-vous solutionner le problème de la sursaturation de la ligne 7 à court et long terme ?*

*Que pensez-vous de la suggestion de la STIB de transformer cette ligne de tram en ligne de métro ? Des études de faisabilité ont-elles été menées ?*

*Où en est la concertation avec la STIB concernant le nouveau plan pluriannuel d'investissement (PPI) 2025-2040 ? Quels investissements sont-ils*

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

**betreffende "de oververzadiging van tram 7".**

**Mevrouw de voorzitter.**- De heer Delva heeft het woord.

**De heer Paul Delva (CD&V).**- De woorden in een recent artikel van Bruzz logen er niet om: "sardienentram 7 (...) reizigers blijven op het perron staan (...) tram 7 zit het volst (...) tramlijn 7 is oververzadigd (...) als haringen in een ton gepropt." De reden voor die scherpe taal is dat tijdens de ochtendspits in oktober en november elke dag reizigers op de perrons van de tramlijn moesten blijven staan.

Tram 7 is nochtans niet de drukste lijn in het Brussels Gewest. Tramlijnen 3 en 4 op de noord-zuidas vervoeren meer reizigers. Die lijnen hebben een hogere frequentie en rijden grotendeels in eigen bedding, waardoor op de noord-zuidas om de drie minuten een tram passeert.

De MIVB weet dat er in de ochtendspits een probleem is op lijn 7 tussen de haltes Prinses Elisabeth en Montgomery, maar op dat stuk zou de maximale capaciteit al bereikt zijn. Omdat tram 7 tussen Meiser en Buyl het traject deelt met tram 25, rijdt er in de spits dan ook maar om de zes minuten een tram. Om de capaciteit een beetje te verhogen, zet de MIVB momenteel enkele extra trams in op lijn 7, maar die zijn normaal bedoeld om defecte trams te vervangen en beperkt in aantal.

Volgens de MIVB is extra capaciteit waarschijnlijk een betere oplossing dan meer trams op lijn 7. De enige manier om de capaciteit verder op te trekken, is de lijn bedienen met grotere trams, van het type T4000. Die zouden dan wel nieuw aangekocht moeten worden. De MIVB waarschuwt niettemin dat ook langere trams geen miraceloplossing zijn. Het Meiserkruispunt blijft immers een flessenhals.

Aan welke oplossingen op korte en lange termijn denkt u om de oververzadiging van tram 7 aan te pakken?

*envisagés ?*

Op langere termijn pleit de MIVB ervoor om lijn 7 om te vormen tot een metrolijn. Hoe staat u daar tegenover? Hebt u daarover al overleg gehad met de MIVB? Zijn daarover al studies uitgevoerd?

Het Brussels Gewest en de MIVB overleggen over een nieuwe meerjarenplanning voor de periode 2025-2040. Die zal bepalen waar investeringen nodig zijn. Hoeveel staat het overleg? Welke investeringen worden gepland?

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Smet.

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).**- *Je suis conscient du problème de capacité sur la ligne 7. Celui-ci est renforcé par le manque de régularité, qui est lui-même provoqué par des perturbations comme la présence de voitures sur les voies, ainsi que par le nombre de trams qui doivent se partager les voies. La plupart des carrefours sont équipés d'un système de télécommande des feux, mais cela ne résout pas le problème des voitures qui bloquent les rails de trams.*

*À court terme, des agents de police peuvent contrôler le trafic. Ensuite, nous allons commander de nouveaux trams, que nous ne recevrons qu'en 2019 ou 2020. La meilleure solution à long terme est vraisemblablement la future ligne de métro, qui constitue l'un des axes de développement stratégiques de la STIB.*

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

**De heer Pascal Smet, minister.**- Ik ben mij bewust van de capaciteitsproblemen op lijn 7. Momenteel gebruiken we al de grootste tramstellen voor die lijn. Het capaciteitsprobleem wordt echter nog versterkt door een gebrek aan regelmaat, dat op zijn beurt wordt veroorzaakt door verstoringen. Die zijn vaak het gevolg van trams die op kruispunten, zoals het Meiserplein of de Generaal Jacqueslaan, gehinderd worden door auto's op de sporen, alsook van het grote aantal trams dat de sporen moet delen. Er bestaat een systeem voor verkeerslichtenbeïnvloeding en de meeste kruispunten zijn daarmee uitgerust, maar dat lost het probleem niet op van auto's die de trams op de sporen blokkeren.

Op korte termijn kunnen we dat oplossen met politieagenten die het verkeer controleren en proberen te voorkomen dat auto's op de sporen komen te staan, wat niet altijd evident is. Vervolgens zullen we nieuwe tramstellen bestellen, maar die zullen we pas hebben in 2019 of 2020. Op langere termijn zal de metro natuurlijk soelaas bieden. Ik spreek daar al over sinds 2008 en ben dus uiteraard voorstander. Daar worden studies voor uitgevoerd. In ieder geval is dat een van de strategische ontwikkelingsassen van de MIVB en wellicht de beste oplossing op lange termijn.

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Delva.

**M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).**- *La police doit verbaliser sévèrement les conducteurs qui bloquent les carrefours.*

*Pourriez-vous en dire davantage sur le PPI 2025-2040 ?*

**Mevrouw de voorzitter.**- De heer Delva heeft het woord.

**De heer Paul Delva (CD&V).**- Als auto's kruispunten blokkeren, moet de politie streng optreden.

Kunt u wat meer vertellen over de meerjarenplanning voor 2025-2040?

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).-** Nous y travaillons pour l'instant. Commençons par examiner le PPI 2013-2025, qui fait partie de Good Move.

- *L'incident est clos.*

#### QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENOVEN

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

**concernant "l'encadrement des agents de sécurité de la STIB".**

**Mme la présidente.-** La parole est à M. Van Goidsenhoven.

**M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).-** Au lendemain des attentats du 22 mars qui ont frappé la capitale, le gouvernement bruxellois avait pris la décision de renforcer la sécurité dans le métro. Avec un budget supplémentaire de 8 millions d'euros, 122 collaborateurs devaient être engagés, répartis entre 107 agents de sécurité et 15 encadrants.

Aujourd'hui, selon les informations communiquées par la Centrale générale des services publics (CGSP), les promesses sont loin d'avoir abouti sur le terrain. D'après la CGSP, c'est une cinquantaine d'agents seulement - 53, pour être précis - qui sillonnent neuf stations dites sensibles à savoir les stations de métro Gare du Midi, Gare de l'Ouest, Louise, Simonis, Montgomery, Beekkant, Gare Centrale, Rogier et Bourse.

Par ailleurs, seuls trois managers assurent leur coordination sur le terrain, secondés par des dispatcheurs insuffisamment formés aux tâches de sécurité qu'on leur demande. Il s'avère également qu'ils n'ont bénéficié d'aucune formation quant à l'utilisation des menottes, qui elles-mêmes devraient être délivrées par les managers, absents

**De heer Pascal Smet, minister.-** Die meerjarenplanning bereid ik nog voor. Laten we eerst het plan tot 2025 bekijken, dat deel uitmaakt van Good Move.

- *Het incident is gesloten.*

#### MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENOVEN

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

**betreffende "de omkadering van het veiligheidspersoneel van de MIVB".**

**Mevrouw de voorzitter.-** De heer Van Goidsenhoven heeft het woord.

**De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (in het Frans).-** Na de aanslagen van 22 maart heeft de Brusselse regering een bijkomend veiligheidsbudget van 8 miljoen euro vrijgemaakt waarmee 107 veiligheidsagenten en 15 begeleiders zouden worden aangenomen. Volgens de Algemene Centrale der Openbare Diensten (ACOD) zouden er nog maar 53 veiligheidsagenten in dienst genomen zijn. Verder moeten slechts drie managers, die door onvoldoende opgeleide dispatchers worden bijgestaan, zorgen voor de coördinatie van die mensen op het terrein. Zij weten zelfs niet hoe zij handboeken moeten gebruiken, die er trouwens niet zijn.

*Klopt het dat de hele dienst onderbemand en onvoldoende opgeleid is? Is er overleg geweest met de ACOD over het gebrek aan begeleiding van de MIVB-agenten? Weet u wanneer er nog aanwervingen zullen gebeuren en of het beloofde getal van 107 agenten en 15 begeleiders bereikt zal worden?*

*Kan de toestand sneller geëvalueerd worden dan midden 2018, zoals gepland? Welke maatregelen zullen voor een betere begeleiding zorgen van de*

du terrain.

En termes de gestion quotidienne, il revient désormais aux dispatcheurs de les aiguiller dans les différentes stations de métro. Le dispatching sécurité étant en sous-effectif, il nous revient que cette tâche a dès lors été confiée à d'autres dispatcheurs, dont les qualifications ne permettent pas de remplir la mission qui leur a été confiée.

Confirmez-vous ces informations ?

Des concertations avec la CGSP ont-elles eu lieu pour aborder le problème du manque d'encadrement des agents de la Société de transport intercommunal bruxellois (STIB) ?

Il a par ailleurs été précisé que les recrutements d'agents de sécurité se poursuivaient. Disposez-vous d'un calendrier plus précis quant aux recrutements attendus ? Est-il toujours d'actualité d'embaucher 107 agents au total ?

Quand est-il prévu de procéder au recrutement des 15 encadrants, tel que cela avait été promis par le gouvernement en son temps ?

Au vu des problèmes qui nous reviennent, est-il envisageable d'avancer l'évaluation du dispositif, prévue au départ pour mi-2018 ?

Quelles mesures avez-vous prises pour renforcer l'encadrement des nouvelles recrues sur le terrain ?

Enfin, que pouvez-vous nous dire sur l'état actuel de l'enveloppe de 8 millions d'euros qui avait été consacrée à ce projet de renforcement ? Est-elle suffisante au regard des besoins ?

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Smet.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Depuis le 1<sup>er</sup> août 2017, selon le principe des vases communicants et en substitution du personnel de sécurité externe, les premiers des 107 nouveaux agents de sécurité sont arrivés en station. Conformément à la décision du gouvernement, ces agents ne seront pas déployés dans toutes les stations, mais dans neuf stations prioritaires.

Ce processus est toujours en cours. Les 65 agents

nieuw aangeworven agenten?

*Volstaan de 8 miljoen euro die werden uitgetrokken om te voorzien in de noden aan beveiliging?*

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

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**- *De eersten van de 107 nieuwe veiligheidsagenten zijn op 1 augustus 2017 in dienst getreden. In overeenstemming met de regeringsbeslissing zullen zij in negen prioritaire stations worden ingezet. De 65 MIVB-veiligheidsagenten die al aan de slag zijn, werken dagelijks tussen 06.00 uur en 22.00 uur, telkens in teams van drie agenten. Zij werken in een ploegenstelsel en werden verdeeld over vijf stations. De overige vier stations worden*

de sécurité STIB déjà recrutés sont répartis sur cinq stations. En attendant de nouveaux recrutements, les quatre autres stations sont, depuis septembre 2016 déjà, sécurisées par une société de gardiennage. Des équipes de trois agents couvrent deux tournantes, de 6 à 22h, 7 jours sur 7.

Les agents de sécurité STIB suivent près de 1.000 heures de formation. Ils sont formés à l'utilisation des menottes lors de la formation agent de sécurité. Cependant, à la suite d'une défaillance du fournisseur, les armoires sécurisées, qui servent à l'entreposage des menottes et doivent répondre à des prescrits légaux, n'ont pas été livrées à temps. Une solution transitoire est mise en place. Dès que le problème des arsenaux sera définitivement réglé, une formation d'accompagnement sur le terrain sera dispensée préalablement aux agents. Ils pourront ensuite utiliser les menottes dans le respect du cadre légal.

Les agents de sécurité sont affectés à une station définie. Exceptionnellement, pour les besoins opérationnels, ils peuvent faire des remplacements dans une autre station. Les questions de sécurité sont gérées par le dispatching S, pour lequel quatre engagements sont en cours afin de renforcer la structure des agents de sécurité STIB, en fonction de l'arrivée des groupes. L'organisation actuelle du dispatching est conforme à la loi. Les questions de sécurité sont traitées par le dispatching S, dont les agents sont reconnus comme agents Vigilis.

Actuellement, trois encadrants de proximité stations encadrent les 65 agents et deux encadrants de proximité stations vont rejoindre cette équipe. Des réunions se sont tenues à différents niveaux et le projet a été proposé aux représentants du personnel des trois organisations syndicales, qui ont pu poser toutes leurs questions.

Au niveau du calendrier des recrutements, la STIB doit suivre le rythme d'Actiris. Les quinze postes d'encadrants viennent renforcer la structure organisationnelle des agents de sécurité stations, tels que dispatcheurs, instructeurs, encadrants de proximité pédagogiques et planificateurs. Les recrutements sont en cours. Une évaluation du dispositif sera réalisée fin juin 2019, dès le recrutement complet du personnel.

Comme déjà expliqué, les fonctions d'encadrement prévues sont en cours d'engagement et viendront

bewaakt door een bewakingsfirma.

*De MIVB-veiligheidsagenten krijgen tijdens hun opleiding van duizend uur een training over het gebruik van handboeien. Het klopt dat er voor de handboeien een tijdelijke oplossing gezocht moet worden omdat de gepantserde kasten niet tijdig geleverd werden. Zodra die er zijn, krijgen de veiligheidsagenten er een opleiding over.*

*De veiligheidsagenten werken meestal in hetzelfde metrostation. De veiligheidswesties worden geregeld door dispatching S. Al die veiligheidsagenten zijn als bewakingsagenten erkend. Binnenkort de dispatching nog met vier mensen versterkt.*

*Op dit ogenblik zijn er drie begeleiders voor de 65 veiligheidsagenten, maar daar komen er nog twee bij. Met vertegenwoordigers van het personeel en de drie vakbondsorganisaties werden vergaderingen georganiseerd waarop zij met al hun vragen terecht konden.*

*Voor de aanwervingen is de MIVB afhankelijk van Actiris. De vijftien begeleiders zullen de organisatiestructuur van de veiligheidsagenten in de metrostations komen verstevigen. De aanwervingen zijn volop aan de gang. Een evaluatie van de toestand gebeurt einde juni 2019, zodra alle aanwervingen rond zijn.*

*De bestaande MIVB-begeleiders worden ingezet om de structuur te verstevigen. Het budget werd in de eerste plaats gebruikt om de bewakingsagenten snel te kunnen inzetten en om de veiligheidsagenten binnen de MIVB te integreren.*

renforcer l'encadrement des nouvelles recrues sur le terrain. Dans l'intervalle, des encadrants existant au sein de la STIB viennent renforcer la structure. Dans un premier temps, l'enveloppe budgétaire a couvert le déploiement rapide des agents de gardiennage. Elle a également permis l'intégration des agents de sécurité stations au sein de la STIB.

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Van Goidsenhoven.

**M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- Je vous avais aussi demandé s'il était envisageable d'avancer l'évaluation du dispositif, prévue au départ pour la mi-2018.

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Smet.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Pour le moment, elle est prévue pour la fin 2018.

- *L'incident est clos.*

#### QUESTION ORALE DE M. ANDRÉ DU BUS DE WARNAFFE

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

concernant "la possibilité de créer une agence intégrée de la mobilité à Bruxelles".

**Mme la présidente.**- La parole est à M. du Bus de Warnaffe.

**M. André du Bus de Warnaffe (cdH).**- Je voulais aborder avec vous la possibilité de créer à Bruxelles une agence intégrée de la mobilité. Je suis conscient du caractère audacieux, voire utopique, du sujet de mon interpellation. Cependant, dans un contexte où la gouvernance bruxelloise est particulièrement mise en débat ces dernières semaines, je trouve qu'il serait intéressant

**Mevrouw de voorzitter.**- De heer Van Goidsenhoven heeft het woord.

**De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (in het Frans).**- *Is het mogelijk om de evaluatie van de maatregel, die eerst voor midden 2018 gepland was, te vervroegen?*

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

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**- *Momenteel is ze voor eind 2018 gepland.*

- *Het incident is gesloten.*

#### MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ANDRÉ DU BUS DE WARNAFFE

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

betreffende "de mogelijkheid om een geïntegreerd agentschap van de mobiliteit in Brussel op te richten".

**Mevrouw de voorzitter.**- De heer du Bus de Warnaffe heeft het woord.

**De heer André du Bus de Warnaffe (cdH) (in het Frans).**- *Ik wil graag met u de idee van een geïntegreerd mobiliteitsagentschap in Brussel bespreken. Dat lijkt misschien een gewaagd of utopisch idee, maar heel wat steden, zoals Londen, Parijs of Lyon, voeren nu al een geïntegreerd mobiliteitsbeleid. In die steden beheert een enkele instelling de verschillende vervoerswijzen, niet*

d'y réfléchir.

En effet, de nombreuses villes, telles que Londres, Paris ou encore Lyon, ont une gouvernance de la mobilité intégrée. Concrètement, cela veut dire que c'est une seule et même institution qui gère les différents modes de transport. Je pense par exemple à la "London for Transport". Cette organisation gère à la fois les transports en commun, mais aussi le réseau routier, le réseau cyclable, des vélos partagés, le péage urbain, les taxis etc.

Les objectifs de la création d'une telle structure seraient d'éviter la concurrence entre les modes de transport et surtout entre les alternatives à la voiture, de favoriser la centralisation de l'information aux voyageurs sur les différentes possibilités de transport, de favoriser l'intégration tarifaire entre les différents moyens de transport, ou encore de favoriser l'intermodalité.

Une telle agence pourrait soit être créée ex nihilo, soit une structure existante telle que la STIB ou Bruxelles Mobilité pourraint intégrer les autres. En outre, une telle structure aurait encore plus de pertinence à une échelle métropolitaine. En effet, dans un tel cadre, elle pourrait être chargée du développement et de la gestion de projets tels que des lignes de bus ou de tram interrégionales, du RER-vélo...

Je suis évidemment bien conscient qu'une telle évolution ne se fera pas du jour au lendemain, mais je trouvais intéressant d'entendre votre avis sur la question. Je voulais également savoir si des réflexions allant dans ce sens ont déjà été menées ou si des études prospectives ont déjà été réalisées. Une telle idée correspond d'ailleurs à l'esprit d'une proposition reprise dans la résolution du panel citoyen sur la mobilité. Ce dernier demande en effet la désignation d'un service intégré, chargé de rassembler, d'harmoniser et de tenir à jour l'information des différents opérateurs de transport actifs dans notre Région. Ce serait un bon début.

Je voulais donc savoir si des mesures avaient déjà été prises pour une plus grande intégration de l'information. Même si le sens de ma proposition est d'aller plus loin encore, au-delà d'une intégration de l'information, c'est aussi d'une intégration de la gestion des différents modes de transport dont il est question.

*alleen het openbaar vervoer, maar ook het wegennet, de fietsinfrastructuur, de stadstol en de taxi's.*

*Dankzij een geïntegreerd beheer kan je concurrentie tussen de vervoerswijzen voorkomen, de informatie aan de reizigers centraliseren, tariefintegratie bevorderen en de intermodaliteit aanmoedigen.*

*We zouden het geïntegreerd agentschap van nul kunnen opbouwen of een bestaande structuur zoals de MIVB of Brussel Mobiliteit zou de andere instellingen kunnen overnemen. Een dergelijke structuur zou bovendien nog efficiënter zijn, als ze de volledige metropolytane zone omvatte. Het zou dan een pak makkelijker worden om intergewestelijke bus- of tramlijnen te creëren of het fiets-GEN te voltooien.*

*Ik ben mij ervan bewust dat zo'n evolutie tijd vraagt, maar ik had graag uw standpunt gekend. Hebt u daarover al verkennende studies uitgevoerd?*

*Mijn voorstel sluit aan bij een aanbeveling van het burgerpanel voor mobiliteit om een dienst op te richten die de informatie van de verschillende vervoersmaatschappijen in Brussel centraliseert, harmoniseert en up-to-date houdt. Dat zou een goed begin zijn. Zijn er al initiatieven genomen om de informatie meer te centraliseren?*

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Smet.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Le futur plan régional de mobilité s'articule notamment autour du concept de Mobility as a Service (MaaS), en vertu duquel une autorité de la mobilité assure le cadre et la coordination de l'ensemble des offres proposées par les différents opérateurs.

Bruxelles Mobilité assure en partie cette fonction d'autorité régionale par le contrôle de la mise en œuvre des contrats de gestion des opérateurs publics régionaux ou des missions confiées à des opérateurs privés, par exemple dans le cadre des voitures partagées.

Bien que l'intégration des opérateurs de transports publics risque d'être plus malaisée, je partage l'approche MaaS.

**Mme la présidente.**- La parole est à M. du Bus de Warnaffe.

**M. André du Bus de Warnaffe (cdH).**- Je suis satisfait de découvrir votre enthousiasme pour cette agence de mobilité intégrée. Vous dites que l'administration de la mobilité travaille déjà dans cette perspective. Concrètement, existe-t-il un calendrier pour la création d'une telle agence ?

**M. Pascal Smet, ministre.**- Non, nous devons encore en débattre dans le cadre du Plan régional de mobilité.

**M. André du Bus de Warnaffe (cdH).**- On pourrait donc l'imaginer pour une prochaine législature.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Probablement.

- *L'incident est clos.*

## QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENOVEN

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

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**- *Het nieuwe gewestelijk mobiliteitsplan is gebaseerd op het concept Mobility as a Service (MaaS), waarbij een enkele mobiliteitsinstantie het aanbod van de verschillende operatoren coördineert.*

*Brussel Mobiliteit neemt voor een deel al die rol van gewestelijke autoriteit op zich. Zo controleert het agentschap de uitvoering van de beheerscontracten van de openbare operatoren en de opdrachten die aan privéoperatoren zijn toevertrouwd, bijvoorbeeld in het kader van de deelauto's.*

*Het zal niet makkelijk zijn om de openbaarvervoeroperatoren te integreren, maar ik ben voorstander van het MaaS-principe.*

**Mevrouw de voorzitter.**- De heer du Bus de Warnaffe heeft het woord.

**De heer André du Bus de Warnaffe (cdH) (in het Frans).**- *Ik ben blij dat u enthousiast bent over een geïntegreerd mobiliteitsagentschap. De administratieve diensten werken daar al naartoe, zegt u. Hebt u ook al een concrete datum voor de oprichting van het agentschap?*

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**- *Nee, we moeten dat punt nog bespreken als onderdeel van het Gewestelijk Mobiliteitsplan.*

**De heer André du Bus de Warnaffe (cdH) (in het Frans).**- *Waarschijnlijk is het dan voor een volgende regeerperiode?*

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

- *Het incident is gesloten.*

## MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENOVEN

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

concernant "la découverte d'amiante dans le tunnel Léopold II".

**QUESTION ORALE JOINTE DE M. PAUL DELVA,**

concernant "l'amiante dans le tunnel Léopold II".

**Mme la présidente.**- À la demande du ministre, et avec l'accord des auteurs, les questions orales sont reportées à une prochaine réunion.

**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 possibilité de transporter des marchandises dans les transports en commun".

**Mme la présidente.**- À la demande de l'auteur, et avec l'accord du ministre, la question orale est reportée à une prochaine réunion.

**QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN**

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

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

betreffende "de ontdekking van asbest in de Leopold II-tunnel".

**TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PAUL DELVA,**

betreffende "het asbest in de Leopold II-tunnel".

**Mevrouw de voorzitter.**- Op verzoek van de minister, en met instemming van de indieners, worden de mondelinge vragen naar een volgende vergadering verschoven.

**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 mogelijkheid om goederen te transporteren via het openbaar vervoer".

**Mevrouw de voorzitter.**- Op verzoek van de indieners, en met instemming van de minister, wordt de mondelinge vraag naar een volgende vergadering verschoven.

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN**

AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING,

**LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,**

concernant "la création d'une plate-forme centralisée pour le stationnement".

**Mme la présidente.**- À la demande de l'auteur, la question orale est retirée et transformée en question écrite.

**QUESTION ORALE DE M. FABIAN MAINGAIN**

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

concernant "le projet de prolongement de la ligne du tram 9 jusqu'à la station Roi Baudouin pour se connecter au métro et desservir le plateau du Heysel".

**Mme la présidente.**- À la demande de l'auteur, et avec l'accord du ministre, la question orale est reportée à une prochaine réunion.

**INTERPELLATIONS**

**Mme la présidente.**- L'ordre du jour appelle les interpellations.

**INTERPELLATION DE MME CÉLINE DELFORGE**

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

**BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,**

betreffende "de oprichting van een gecentraliseerd platform voor het parkeren".

**Mevrouw de voorzitter.**- Op verzoek van de indiener wordt de mondelinge vraag ingetrokken en in een schriftelijke vraag omgezet.

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER FABIAN MAINGAIN**

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

betreffende "het plan inzake de verlenging van tramlijn 9 tot het station Koning Boudewijn voor de aansluiting op de metro en de bediening van het Heizelplateau".

**Mevrouw de voorzitter.**- Op verzoek van de indiener, en met instemming van de minister, wordt de mondelinge vraag naar een volgende vergadering verschoven.

**INTERPELLATIES**

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

**INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE**

TOT DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING,

**LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX  
PUBLICS,**

concernant "la diffusion d'une publicité sexiste sur le réseau de la STIB".

**INTERPELLATION JOINTE DE MME VIVIANE TEITELBAUM,**

concernant "les publicités sexistes sur le réseau de la STIB".

**Mme la présidente.-** Les interpellations sont reportées à une prochaine réunion.

**BELAST MET MOBILITEIT EN  
OPENBARE WERKEN,**

betreffende "de verspreiding van seksistische reclame op het MIVB-net".

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN  
MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM,**

betreffende "de seksistische reclame op het MIVB-net".

**Mevrouw de voorzitter.-** De interpellaties worden naar een volgende vergadering verschoven.