



**PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT**

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

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

—————
**Commissie voor de Infrastructuur,
belast met de Openbare Werken en de
Mobiliteit**

—————
**VERGADERING VAN
MAANDAG 28 JANUARI 2019**

**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 28 JANVIER 2019**

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

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

De verslagen kunnen geconsulteerd worden op
www.parlement.brussels

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

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

Les comptes rendus peuvent être consultés à l'adresse
www.parlement.brussels

INHOUD

Interpellatie van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven 5

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

betreffende "de onzekere uitvoeringstermijn voor de Noord-Zuidmetrolijn en de vertraging voor het project van metrolijn 3".

Toegevoegde interpellatie van de heer Benoît Cerexhe, 5

betreffende "de zeer kritische opmerkingen van sommige gemeenten inzake de uitbouw van het metroaanbod in ons gewest".

Toegevoegde interpellatie van mevrouw Céline Delforge, 5

betreffende "de plannen voor de metro Noord, het standpunt van het gewest en de adviezen van de gemeenten".

Samengevoegde bespreking – Sprekers:

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)

De heer Benoît Cerexhe (cdH)

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)

De heer Marc Loewenstein (DéFI)

De heer Ridouane Chahid (PS)

De heer Pascal Smet, minister

Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld)

De heer Paul Delva (CD&V)

Interpellatie van de heer Marc Loewenstein 44

SOMMAIRE

Interpellation de M. Gaëtan Van Goidsenhoven 5

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

concernant "l'incertitude du délai d'exécution du métro nord-sud et le coup de frein au projet de la ligne 3 de métro".

Interpellation jointe de M. Benoît Cerexhe, 5

concernant "les remarques très critiques émises par certaines communes concernant le développement de l'offre de métro dans notre Région".

Interpellation jointe de Mme Céline Delforge, 5

concernant "le projet de métro Nord, la position de la Région et les avis remis par les communes".

Discussion conjointe – Orateurs :

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)

M. Benoît Cerexhe (cdH)

Mme Céline Delforge (Ecolo)

M. Marc Loewenstein (DéFI)

M. Ridouane Chahid (PS)

M. Pascal Smet, ministre

Mme Carla Dejonghe (Open Vld)

M. Paul Delva (CD&V)

Interpellation de M. Marc Loewenstein 44

tot 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,	
betreffende "de reacties op de interfederale visie inzake mobiliteit voorgesteld door de federale minister van mobiliteit aan het Executief Comité van Ministers van Mobiliteit (ECMM)".		concernant "les suites données à la vision interfédérale de la mobilité présentée par le ministre fédéral de la mobilité au Comité exécutif des ministres de la Mobilité (CEMM)".	
Toegevoegde interpellatie van mevrouw Véronique Jamouille,	43	Interpellation jointe de Mme Véronique Jamouille,	43
betreffende "de interfederale visie op de mobiliteit tegen 2030".		concernant "la vision interfédérale de la mobilité pour 2030".	
Samengevoegde bespreking – Sprekers:		Discussion conjointe – Orateurs :	
De heer Marc Loewenstein (DéFI)		M. Marc Loewenstein (DéFI)	
Mevrouw Véronique Jamouille (PS)		Mme Véronique Jamouille (PS)	
De heer Pascal Smet, minister		M. Pascal Smet, ministre	
Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven	50	Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	50
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,	
betreffende "het project voor de heraanleg van de Vilvoordselaan".		concernant "le projet de réaménagement de l'avenue de Vilvorde".	
Mondelinge vraag van de heer Pierre Kompany	53	Question orale de M. Pierre Kompany	53
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,	
betreffende "de overtredingen in de voetgangerszone van Elsene".		concernant "les infractions sur le piétonnier d'Ixelles".	

*Voorzitterschap: mevrouw Véronique Jamouille, oudste lid in jaren.
Présidence : Mme Véronique Jamouille, doyenne d'âge.*

INTERPELLATIE VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

betreffende "de onzekere uitvoeringstermijn voor de Noord-Zuidmetrolijn en de vertraging voor het project van metrolijn 3".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER BENOÏT CEREXHE,

betreffende "de zeer kritische opmerkingen van sommige gemeenten inzake de uitbouw van het metroaanbod in ons gewest".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE,

betreffende "de plannen voor de metro Noord, het standpunt van het gewest en de adviezen van de gemeenten".

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (*in het Frans*).- *Er lijken heel wat bezwaren te zijn tegen het traject van de toekomstige noord-zuidmetro van het Albertplein naar Haren, via de stations Brussel-Zuid en Brussel-Noord. Dat beïnvloedt de datum van ingebruikname van die belangrijke lijn. Daarom moet u zo snel mogelijk handelen.*

De aanvankelijk aangekondigde start op 2024 werd in de loop van vorig jaar uitgesteld tot 2028. In december 2018, toen er nog geen werken waren uitgevoerd, werd die opnieuw uitgesteld tot 2030. Ook die termijn zal echter niet worden gehaald door de lopende en mogelijke beroepsprocedures,

INTERPELLATION DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

concernant "l'incertitude du délai d'exécution du métro nord-sud et le coup de frein au projet de la ligne 3 de métro".

INTERPELLATION JOINTE DE M. BENOÏT CEREXHE,

concernant "les remarques très critiques émises par certaines communes concernant le développement de l'offre de métro dans notre Région".

INTERPELLATION JOINTE DE MME CÉLINE DELFORGE,

concernant "le projet de métro Nord, la position de la Région et les avis remis par les communes".

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Le futur axe de métro nord-sud allant de la place Albert jusque Haren via la gare de Bruxelles-Midi et la gare de Bruxelles-Nord semble connaître des remises en cause de son tracé avec, pour conséquence, une influence sur la date future de mise en service de cette ligne importante. Il est donc nécessaire d'agir dans les meilleurs délais.

Il n'est pas inutile de rappeler que le délai de 2024 initialement annoncé a été reporté à 2028 dans le courant de l'année dernière. En décembre 2018, alors que le premier coup de pioche de ce vaste chantier n'avait pas encore été donné, la date a une nouvelle fois été postposée à 2030. Mais il ne faut se faire aucune illusion, ce délai d'exécution ne pourra être respecté, compte tenu des recours

maar ook door de onverwachte problemen die zich kunnen voordoen tijdens een werf.

De regering weet waarom de oorspronkelijke termijn van 2024 werd verdaagd. Dat komt doordat het Gewestelijke Bestemmingsplan (GBP) gewijzigd moest worden. Bovendien zijn geschillen zoals die in verband met de aanleg van het station aan het Rigaplein in Schaarbeek, een mogelijkheid die we niet over het hoofd mogen zien.

Ondertussen moeten de lijnen 3 en 4 steeds meer reizigers verwerken, waardoor ze verzadigd raken en de frequentie onregelmatig wordt.

Heeft de directeur-generaal van de MIVB in 2008 niet duidelijk gezegd dat, omwille van de verzadiging van lijnen 3 en 4, een metro noodzakelijk was?

Eind 2018 kregen we dus te horen dat er in 2030 een metro komt, maar wat gebeurt er tot dan? Noch de regering, noch de bevoegde minister lijken oplossingen voor te stellen om het aanbod tussen Albert en Haren te vergroten. Niet alleen lijn 3 en 4 zijn verzadigd, zelfs tijdens de daluren, maar ook lijn 51.

De metro kan de vele reizigers op die as waarschijnlijk wel aan, maar daar moeten we nog tien jaar op wachten! Bovendien wachten we nog op een beslissing over de verlenging van de metro naar Ukkel en Vorst, voorbij de halte Albert. Ondertussen zijn er tijdelijke oplossingen nodig.

Waarom gaat de MIVB niet in op het voorstel om op de noord-zuidas twee T 3000-trams te koppelen? Die oplossing zou het aanbod aanzienlijk vergroten en de lengte van de perrons in de premetrostations maakt ze perfect mogelijk.

Een ander verzadigingspunt bevindt zich tussen het Noordstation en Haren. Volgens de plannen van de MIVB zal het echter tot 2030 duren voor er een metro komt met voldoende plaatsen.

De metro-as moet van Haren tot het Noordstation worden gegraven met een tunnelboormachine. Kan dat niet in tegenovergestelde richting? In dat geval zou de premetro in fases kunnen worden

effectifs et éventuels mais aussi d'aléas pouvant se produire lors d'un chantier qui, dans le cas présent, est assez important.

Le gouvernement n'est pas étranger au report du délai de 2024 annoncé initialement. Le retard est dû aux modifications à apporter au Plan régional d'affectation du sol (PRAS). Par ailleurs, des contestations semblables à celles enregistrées pour l'implantation de la station Square Riga à Schaarbeek restent une éventualité qu'il convient de ne pas négliger.

Pendant ce temps-là, la clientèle de l'axe nord-sud est quotidiennement confrontée aux fréquences irrégulières des lignes 3 et 4 à la suite d'une fréquentation en hausse constante qui entraîne leur saturation.

Le directeur général de la Société de transport intercommunal bruxellois (STIB) n'a-t-il pas déclaré haut et fort en 2008 qu'étant donné la saturation des lignes 3 et 4 un métro était indispensable ?

En résumé, on nous a annoncé à la fin 2018 la mise en circulation d'un métro en 2030, avec toutes les réserves d'usage, mais que va-t-on faire jusque-là ? On a le sentiment que ni le gouvernement ni le ministre de tutelle ne semblent vouloir proposer des solutions destinées à accroître d'ici-là l'offre de places entre Albert et Haren. Si les lignes 3 et 4 sont saturées, y compris en dehors des heures de pointe, il faut savoir que c'est le cas aussi de la ligne 51.

Le métro est sans doute à même de répondre à la fréquentation élevée sur cet axe, mais il ne circulera pas avant dix ans ! De plus, on attend toujours une décision sur le prolongement du métro vers Uccle et Forest, au-delà de l'arrêt Albert. Dans l'intervalle, des solutions temporaires doivent être envisagées.

Pourquoi la STIB reste-t-elle silencieuse sur une proposition d'augmentation de l'offre sur l'axe nord-midi en prévoyant l'accouplement de deux trams T 3000 ? Cette solution augmenterait l'offre de manière significative et la longueur des quais dans les stations de pré-métro la rend parfaitement possible.

Un autre point de saturation se trouve entre la station Gare du Nord et Haren. Selon les plans de la STIB,

uitgebreid. Dat zou het aanbod verbeteren, in afwachting van de metro.

Ik stel de komst van de metro niet ter discussie. Ik vraag echter een verbeterd aanbod van de premetro tussen nu en 2030, dankzij een toename van het aantal zitplaatsen in de metrostellen.

De ingebruikname van de noord-zuidmetro tussen Haren en Albert, die was aangekondigd voor 2024 en vervolgens uitgesteld tot 2028, is nu gepland voor 2030. Moeten er dus geen tussentijdse oplossingen komen voor die verzadigde route, ook buiten de spitsuren?

Zou een stapsgewijze aanpak, waarbij de as niet vanuit Haren maar vanuit het Noordstation wordt verlengd, geen antwoord bieden op de verzadiging van lijn 55, in afwachting van de nieuwe metro? Zou die planning niet beter beantwoorden aan de verwachtingen van de reizigers? Ondertussen kunt u ook onderzoeken of het mogelijk is om de metro tot in Neder-Over-Heembeek af te takken.

De premetro-as Noord-Zuid-Albert geraakt steeds meer verzadigd, in die mate dat de chief information officer (CIO) van de MIVB tramlijnen 3 en 4 wil omvormen tot metrolijnen. Sommigen trekken de noodzaak daarvan in twijfel.

Iedereen wil een ambitieus mobiliteitsbeleid dat automobilisten ontraadt om hun voertuigen te gebruiken voor stedelijk vervoer. Dat is inderdaad noodzakelijk. De overstap van de auto naar het openbaar vervoer is alleen mogelijk als het vervoersnetwerk in het Brussels Gewest dichter wordt en mensen zich snel tussen twee punten in het gewest kunnen verplaatsen. Het is een wijze beslissing om de noord-zuidas om te vormen tot een metro en die uit te breiden tot Haren. Het project liep helaas te veel vertraging op voor de regering het definitief goedkeurde, maar ik ben alvast zeer blij met die goedkeuring.

Ik betreur het uitstel en de vele weerstand tegen het project. Waarom proberen sommigen de realisatie van zo'n omvangrijk en noodzakelijk project in gevaar te brengen? Het is zo al complex genoeg.

il faudra attendre 2030 pour obtenir, avec le métro, une offre de places satisfaisante.

Cet axe doit être creusé par un tunnelier partant de Haren pour aboutir à la station Gare du Nord. Ne pourrait-il pas emprunter le chemin inverse ? Cette alternative permettrait de prolonger le prémétro par étapes, en passant par la place Liedts, puis la place Colignon, et ainsi de suite. Cela permettrait d'améliorer l'offre en attendant le métro.

Il n'est pas question de remettre en question le métro sur l'axe concerné, mais de fournir dès maintenant et jusqu'à 2030, voire au-delà, une offre améliorée de prémétro, grâce à une augmentation du nombre de places dans les rames.

La mise en service du métro nord-sud entre Haren et Albert, d'abord annoncée pour 2024 puis reportée à 2028, est désormais prévue pour 2030. N'est-il pas urgent d'annoncer des solutions intermédiaires sur cet axe saturé même en dehors des heures de pointe ?

Procéder par étapes, en étendant l'axe non pas au départ de Haren, mais bien de la station Gare du Nord, n'apporterait-il pas, en attendant la construction du métro, une réponse à la saturation de la ligne 55 ? Cette programmation du déroulement du chantier ne permettrait-elle pas de mieux répondre aux attentes de la clientèle ? Il serait aussi possible, dans la foulée, d'examiner l'opportunité d'ajouter une branche du métro à destination de Neder-Over-Heembeek.

Eu égard à la deuxième partie de mon interpellation, les chiffres relatifs à la fréquentation de l'axe prémétro Nord-Midi Albert témoignent d'une saturation de plus en plus marquée, à tel point que le chief information officer (CIO) de la STIB réclame la conversion des lignes de tram 3 et 4 en lignes de métro. D'aucuns mettraient en doute cette nécessité d'exploiter l'axe Nord-Midi en métro.

Certains titres de presse sont inquiétants, comme par exemple : "La future ligne de métro 3 a du plomb dans l'aile". J'y faisais allusion, mais ces questions sont aujourd'hui vraiment d'actualité et ce type de déclarations sont préoccupantes. Tout le monde réclame une politique de mobilité ambitieuse et susceptible de limiter les tentations des

Ik stel verbaasd vast dat er bezwaren zijn tegen de geplande ondergrondse aanleg voor de lijnen 82 en 51. Die twee lijnen zouden bovengronds blijven rijden. Waarom is er verzet tegen een regeling die de gebruikers zo ten goede komt? Iedereen is het erover eens dat de commerciële snelheid van bovengrondse trams en bussen moet worden verbeterd. Waarom dan een goede beslissing opgeven, met als bijkomend nadeel voor de klanten dat ze bovengronds moeten uitstappen en dan de ondergrondse metrohalte moeten bereiken, in plaats van een verbinding tussen de twee niveaus aan te bieden in behoorlijke en comfortabele omstandigheden.

(De heer Jamal Ikazban, tweede ondervoorzitter, treedt als voorzitter op)

Het bovengrondse tram- en busverkeer zal nog lang afhankelijk blijven van het verkeer in het algemeen. Ongeacht de geleverde inspanningen zal het nog lang onmogelijk zijn om een commerciële snelheid te bereiken die kan concurreren met die van de ondergrondse lijnen.

Kunnen de wensen van de stad Brussel en de gemeente Sint-Gillis in verband met metrolijn 3 de geplande noord-zuidas belemmeren?

Is het niet beter om de tramlijnen 51 en 82 ondergronds te houden, zoals voorzien in de oorspronkelijke plannen, om de ondergrondse verbindingen te verbeteren en zo het overstappen te vergemakkelijken?

automobilistes de recourir à leur véhicule pour les déplacements en ville.

Cette mesure s'impose en effet. Ce transfert de la voiture aux transports publics ne sera réalisable que si le réseau de transports en Région bruxelloise se densifie et permet des déplacements dans des délais courts entre deux points de la Région. La décision de convertir l'axe Nord-Midi en métro et de l'étendre jusqu'à Haren relève du bon sens. Ce projet a malheureusement pris trop de retard avant d'être définitivement approuvé par le gouvernement. Nous nous réjouissons toutefois de cette approbation.

Nous devons d'ores et déjà déplorer le report du délai initialement annoncé à 2024, à 2028, puis à 2030. En décembre 2018, la presse, inquiète, se faisait l'écho d'un nouveau coup de frein à la ligne de métro 3. L'origine de cette réaction inquiétante résidait dans les prises de position émanant de deux communes, à savoir Saint-Gilles et la Ville de Bruxelles.

Pourquoi assiste-t-on à des courants contradictoires tentant, d'une façon ou d'une autre, de compromettre la réalisation d'un vaste chantier, dont la nécessité n'est plus à démontrer et dont la complexité ne peut s'encombrer de difficultés supplémentaires ?

Nous sommes surpris de lire que l'aménagement prévu en souterrain entre les lignes 82 et 51 serait remis en question. Ces deux lignes continueraient à circuler en surface. Quelle est la logique de remettre en cause un agencement dont les usagers seraient les premiers bénéficiaires ? Tout le monde s'accorde à reconnaître la nécessité d'améliorer la vitesse commerciale des trams et des bus roulant en surface, et voilà qu'une décision de bon aloi serait abandonnée, avec l'inconvénient pour la clientèle de subir une rupture de charge en surface et de devoir rejoindre l'arrêt de métro en souterrain, au lieu d'offrir une correspondance entre deux niveaux dans des conditions de confort décentes.

(M. Jamal Ikazban, deuxième vice-président, prend place au fauteuil présidentiel)

Il faut se rendre à l'évidence qu'une circulation des trams ou des bus en surface restera encore longtemps dépendante de la fluidité du trafic en général. Quels que soient les efforts entrepris, il ne sera pas possible avant longtemps d'atteindre une

De heer Benoît Cerexhe (cdH) *(in het Frans).*- *Er wordt al enkele weken gesteggeld over de uitbreiding van het Brusselse metronet. Ik vrees dat het gewest andermaal aantoonde dat het niet in staat is om grootschalige projecten ten uitvoer te brengen.*

(Opmerkingen van de heer Smet)

De verkeersknoop ontwarren zal maar lukken aan de hand van een modal shift, en die vergt krachtige, moeilijke en vaak dure beslissingen.

In de toekomst zullen we het openbaar vervoer maar vaker gebruiken als de reistijd korter wordt, de overstapmogelijkheden verbeteren, het hele gewestelijke grondgebied beter bereikbaar wordt en de prijs aantrekkelijk is. De uitbreiding van de metro roept heel wat weerstand op, misschien om ideologische redenen. Helaas hebben de gemeente Sint-Gillis en de stad Brussel nieuwe adviezen in die zin uitgebracht.

We zijn sinds jaar en dag voorstander van een uitbreiding van de metro en hebben sommige collega's uiteindelijk over de streep kunnen trekken.

Naast de noord-zuidmetrolijn moeten we ook op zoek naar financiële middelen voor de uitbreiding van de metro tot buiten de gewestgrenzen. Dan zullen de 200.000 forenzen, die nu nog met de auto komen, er gebruik van kunnen maken. Daartoe moeten ook park-and-rides worden aangelegd.

vitesse commerciale concurrençant de façon appréciable celle des lignes empruntant des ouvrages souterrains.

Les souhaits émis par la Ville de Bruxelles et la commune de Saint-Gilles au sujet de la ligne de métro 3 sont-ils de nature à apporter un coup de frein significatif au projet de ligne de métro nord-sud ?

Le maintien des lignes de tram 51 et 82 en souterrain tel que prévu dans les plans initiaux ne se justifie-t-il pas pleinement, dans le sens d'une amélioration des conditions de correspondance qui seront accessibles en souterrain, facilitant ainsi le transfert de ligne à ligne ?

M. Benoît Cerexhe (cdH).- *Voilà quelques semaines que l'on débat beaucoup au sujet du prolongement du métro bruxellois. Je crains qu'avec ce débat, nous ne démontrions à nouveau notre incapacité à développer des projets d'envergure dans notre Région. La mobilité est un problème très sérieux dans notre capitale. Notre ville est l'une des plus embouteillées au monde.*

(Remarques de M. Smet)

Vous reconnaissez comme moi que la situation est extrêmement difficile !

Si nous voulons vraiment améliorer les choses avec un réel transfert modal et si nous souhaitons que les navetteurs et les Bruxellois abandonnent leur véhicule pour d'autres modes de déplacement - le vélo, les transports en commun, la marche -, nous devons prendre des décisions fortes, parfois délicates et souvent coûteuses, à l'instar de ce qui s'est fait dans les autres capitales de la planète.

Pour quelles raisons aurions-nous, à l'avenir, davantage recours aux transports en commun qu'à l'heure actuelle ? Grâce à l'amélioration des temps de parcours, des correspondances, des disponibilités, du maillage sur l'ensemble de la Région et du prix des tickets. J'ai pu constater que de nombreuses personnes étaient opposées au métro, peut-être pour des raisons idéologiques. Cela s'est malheureusement matérialisé dans les nouveaux avis des communes de Saint-Gilles et Bruxelles.

Waarom onze keuze voor de metro? Omdat je met de metro sneller op je bestemming bent dan met andere vormen van openbaar vervoer. Net als uw voorgangers hebt u veel geïnvesteerd in trams en bussen in eigen bedding, maar de reissnelheid van trams en bussen blijft dalen. De metro is zo goed als tweemaal sneller.

Het aantal passagiers pleit ook voor de metro. Een tram vervoert maximaal 196 mensen, van wie er 66 kunnen zitten. Een metrostel vervoert er 800. De voorspellingen voor de noordelijke metrolijn gaan uit van 7.500 passagiers in beide richtingen. Ze zou door Schaarbeek lopen, de op een na dichtst bevolkte gemeente van het gewest.

Ook het reiscomfort ligt in een metro veel hoger dan in een tram of bus. Tram- en buslijnen zorgen voorts voor geluids- en triloverlast.

Het cdH pleit voor een openbaarvervoernet met complementaire oplossingen, waar zeker ook de metro deel van uitmaakt, omdat die vandaag het populairst is van alle openbaarvervoermiddelen.

Wanneer komt de nieuwe lijn er? Zorgen de adviezen van Sint-Gillis en de stad Brussel voor vertraging? Hoeveel geld is er al uitgegeven aan voorbereidende studies?

Welke steunmaatregelen kan de regering nemen voor de handelaars die door de werf hinder ondervinden? Hoe worden de stabiliteitsproblemen van het Zuidpaleis aangepakt?

Sommigen voorspellen een sterke stijging van de vastgoedprijzen langs de metrolijn. Twee van de duurste Brusselse gemeenten, Watermaal-Bosvoorde en Ukkel, hebben echter allesbehalve goed openbaar vervoer. Bestaat er een studie die het verband tussen de metro en de vastgoedprijzen aantoot?

Wij willen dat de metrolijn er snel komt, ook al moeten de begrote middelen verhoogd worden.

Depuis toujours, nous sommes clairement favorables à l'extension du métro. Nous avons siégé ensemble dans un gouvernement et avons vu la difficulté qu'ont éprouvée certains collègues à donner leur accord au sujet de l'extension du métro. Ils l'ont finalement fait en 2013, si mes souvenirs sont bons. Aujourd'hui, une solution de grande ampleur me semble nécessaire pour Bruxelles.

Au-delà de l'axe de métro nord-sud, il nous faudra également trouver les ressources financières pour que le métro puisse un jour sortir de Bruxelles et servir ainsi aux 200.000 navetteurs qui, chaque jour, entrent et sortent en voiture de notre capitale. Pour éviter que ces véhicules entrent sur notre territoire, il faut prévoir de grands parkings de dissuasion ou de persuasion, et assurer le transfert des navetteurs.

Pourquoi le métro ? Parce que sur le plan de la vitesse commerciale, aujourd'hui, le métro est plus performant que les autres modes de transport en commun.

À l'instar de vos prédécesseurs, vous n'avez cessé de développer les sites propres pour les trams et les bus. Le réseau possède actuellement plus de cinquante kilomètres de sites propres. Malgré cela, la vitesse commerciale des trams et des bus continue à diminuer. Celle du métro est pratiquement deux fois supérieure.

La capacité - le nombre de passagers transportés - est un second argument en faveur du métro. Aujourd'hui, un tram transporte un maximum de 196 personnes, dont 66 peuvent s'asseoir. Une rame de métro en transporte 800. Les projections pour la ligne nord font état de 7.500 passagers dans un sens et dans l'autre. Or, le métro va y toucher des populations comme celle de Schaarbeek, qui est la deuxième commune la plus peuplée de la Région et l'est très densément.

Le confort des passagers est également meilleur dans le métro que dans un tram ou un bus.

Sur les plan des nuisances, on notera aussi que les riverains d'une ligne de bus ou de trams sont affectés par leur passage, tant par le bruit que par les vibrations.

Le cdH plaide donc pour des solutions complémentaires : marche, vélo, tram, bus, réseau

express bruxellois (REB), réseau express régional (RER) - que l'on attend depuis des années - mais aussi le métro, le plus rapidement possible. Il est d'ailleurs le mode de transport actuellement le plus apprécié par les usagers des transports en commun.

Je rejoins M. Van Goidsenhoven dans ses questions : quels sont les délais ? Les avis rentrés par la commune de Saint-Gilles et la Ville de Bruxelles vont-ils perturber le calendrier ? Quels moyens financiers ont-ils déjà été consacrés à des études préalables à la construction du métro ?

Quelles mesures le gouvernement pourrait-il prendre pour aider les commerçants pendant toute la durée des travaux ? Et que compte-t-il faire face aux problèmes de stabilité du Palais du Midi ?

Certains évoquent une explosion des prix de l'immobilier là où le métro s'implante. Deux des communes bruxelloises les plus chères, Watermael-Boitsfort et Uccle, ne sont pourtant pas très bien desservies en transports en commun. Existe-t-il une étude établissant la corrélation entre l'arrivée du métro et les prix de l'immobilier ?

De notre côté, nous soutenons la création rapide de cette ligne de métro, y compris en cas de dépassement des budgets initialement prévus, eu égard à la situation d'urgence dans laquelle nous nous trouvons. À un moment donné, il faudra doter notre Région de grands projets d'infrastructure. Je ne puis qu'encourager votre gouvernement à avancer sur ce dossier dans les prochains mois.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Mijnheer Cerexhe, u trekt zich het lot aan van mensen die in straten wonen waar bussen en trams rijden. Ikzelf woon in een straat waar twee trams en een bus rijden en ik ben daar heel blij mee.*

De heer Benoît Cerexhe (cdH) *(in het Frans).*- *Er zijn mensen die dat storend vinden.*

(Rumoer)

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Mijnheer de minister, we hebben onlangs een hoorzitting met Beliris gehad over de*

Mme Céline Delforge (Ecolo).- M. Cerexhe, comme vous vous inquiétez de gens qui habitent dans des rues où passent le tram et le bus, je vous informe que j'habite moi-même dans une rue où passent deux trams et un bus et que j'en suis ravie !

M. Benoît Cerexhe (cdH).- Vous faites ce que vous voulez mais je suis aussi à l'écoute des concitoyens que cela gêne !

(Rumeurs)

Mme Céline Delforge (Ecolo).- M. le ministre, tout le monde se souvient de l'audition, il y a peu, de Beliris sur la question des retards cumulés du projet

vertraging in het dossier van de noordelijke metrolijn. De voorbije vijf jaar is die vertraging alsmäär groter geworden.

(Opmerkingen van de heer Smet)

De vertegenwoordiger van Beliris gelooft zelf niet eens in de nieuwe deadlines. De vertraging zal dus nog groter worden.

De manier waarop het project tot stand kwam, is weinig transparant. Heel wat problemen met betrekking tot de middelen, de termijnen en de werken werden onder het tapijt geveegd.

In het begin werd aangekondigd dat de werken vooral ondergronds zouden plaatsvinden en niet veel zouden kosten. Vandaag blijkt dat er pleinen moeten worden opengegooid omdat de stations 30 meter dieper zullen liggen. Waarom wordt er niet gekozen voor een dubbele tunnel, die lichtere en goedkopere stations mogelijk zou maken? De metrolijn zelf wordt niet in twijfel getrokken. De vragen zijn louter technisch.

De haalbaarheidsstudie werd uitgevoerd door een bureau dat de verdere studies zou uitvoeren als de conclusie positief was. Hetzelfde scenario geldt nu ook voor de zuidelijke metrolijn. Als het bureau geen voorstander is van het project, stopt zijn opdracht. De conclusie van de haalbaarheidsstudie laat zich dan ook raden!

Ondertussen is duidelijk geworden dat het metroproject veel vertraging zal oplopen en dat de kostprijs de pan uit zal swingen. Bovendien zullen er heel wat bovengrondse werken nodig zijn, met alle gevolgen van dien voor het openbaar vervoer en het wegverkeer.

Er heeft nog maar net een hele reeks werken plaatsgehad, onder meer aan de Reyerslaan, die Brussel geen goede reputatie heeft opgeleverd. Willen we echt opnieuw aan tien jaar grote werken beginnen?

De werken voor de uitbreiding van de metro zullen ook grote gevolgen hebben voor de handelaars. Het is normaal dat de gemeenten zich terughoudend opstellen, want sommige vragen blijven onbeantwoord.

de métro nord, puisque ces cinq dernières années, nous avons vu les délais s'allonger à l'instar du RER.

(Remarques de M. Smet)

Le représentant de Beliris nous avait expliqué qu'il ne croyait pas lui-même aux délais qu'il nous donnait, car il tenait compte de raccourcis pour une série d'opérations administratives, et nous savions tous que ces délais étaient intenable. Comme le dit mon collègue Van Goidsenhoven, nous savons très bien que les derniers délais fournis ne seront pas les derniers retards annoncés.

Que fait-on maintenant? Comme M. Van Goidsenhoven, je m'interroge. Ce projet a été conçu de manière relativement opaque. Toute une série de problèmes, budgétaires, de délais ou de chantiers, ont été mis sous le tapis. Initialement, on nous avait promis un chantier exclusivement en sous-sol, sans gros travaux en surface et peu coûteux.

Aujourd'hui, les ingénieurs font savoir qu'en raison de certains choix techniques, il faudra éventrer des places parce que les stations devront descendre jusqu'à 30 mètres. Grâce à un bi-tunnel, solution moins coûteuse, il serait pourtant possible de creuser des stations plus légères.

Cette polémique n'oppose même pas les partisans et les détracteurs du métro dans l'absolu. Il s'agit juste de questions techniques que certains se posent. L'étude de faisabilité a été confiée à un bureau d'études qui se voyait d'office octroyer la suite des études si sa conclusion était favorable à la réalisation de la ligne.

Et c'est exactement le même scénario qui est en train de se produire pour le métro sud. Si le bureau est défavorable au projet, sa mission s'arrête, mais s'il y est favorable, il remporte la suite du marché. Devinez quelle sera sa conclusion, vu son intérêt financier!

On sait donc que le métro prend beaucoup de retard et que les budgets explosent. Petit à petit, les habitants et commerçants découvrent que ce métro soi-disant peu coûteux et supposant peu de chantiers de surface implique au contraire des chantiers extrêmement lourds et pénalisants, qui risquent d'avoir un impact non négligeable sur la circulation

De heer Cerexhe denkt dat de nieuwe metrolijn een modal shift zal teweegbrengen. Het is echter vooral sinds de MIVB haar globale aanbod heeft uitgebreid, dat het aantal reizigers is gestegen. Door de metro heeft ze juist reizigers verloren.

Wat zal er gebeuren met de bovengrondse trams? Ik heb daar geen enkel project of budget voor gezien. Volgens de effectenstudie met betrekking tot het Gewestelijk Bestemmingsplan zal het metroproject maar 1% modal shift opleveren. Is het dan wel verstandig om zo'n groot budget voor de metro vrij te maken, zonder te weten wat er bovengronds zal gebeuren? Zonder een ambitieuze visie zal het openbaar vervoer onder de grond worden gestopt en het autoverkeer vlot getrokken.

Er moet voorts een onderscheid worden gemaakt tussen reïssnelheid en reistijd. De reistijd omvat ook de tijd die iemand nodig heeft om een halte te bereiken, de wachttijd en de overstaptijd.

Ik zal een voorbeeld geven dat niets met de metro te maken heeft. In de Buyllaan werd de reïssnelheid verbeterd door haltes af te schaffen. De tram gaat nu inderdaad sneller vooruit, maar de mensen moeten wel verder stappen naar hun halte, waardoor de totale reistijd toeneemt en het comfort daalt.

De deadline voor de realisatie van de metro wordt voortdurend verlengd. Sommigen denken dat de groenen het metroproject blokkeren. We zaten de voorbije vijf jaar evenwel niet in de federale of Brusselse regering.

des transports en commun de surface comme des automobiles.

Je rappelle que nous sortons d'une série de chantiers, notamment à Reyers, qui n'ont pas toujours valu une belle réputation à Bruxelles, en raison des difficultés de circulation. Sommes-nous prêts à repartir pour dix ans ? La question se pose, vu les méthodes et techniques choisies.

Très logiquement, la poussière glissée sous le tapis pour ne présenter que les avantages du projet ressort à présent. Les commerçants découvrent tout à coup à quel point leur activité sera affectée. Les efforts accomplis durant des années pour développer leur commerce risquent d'être anéantis.

Il est donc normal que les communes concernées émettent des conditions, car certaines questions restent sans réponse et suscitent une inquiétude fondée.

M. Cerexhe croit que cinq kilomètres de lignes de métro supplémentaires provoqueront un fort report modal. Je lui rappellerai, comme nous avons pu le lire récemment dans une carte blanche, que c'est lorsque la STIB a augmenté son offre globale qu'elle a enregistré une hausse de sa fréquentation, alors que la mise en service du métro a entraîné des pertes de voyageurs. Autrement dit, la mise en circulation d'un métro n'a pas un impact positif automatique sur la fréquentation.

Ensuite, que deviendront les espaces libérés par les trams en surface ? Jusqu'à présent, je n'ai vu passer aucun projet ou budget pour des aménagements consécutifs au transfert modal. En outre, selon l'étude d'incidences commandée dans le cadre de la modification du Plan régional d'affectation du sol (PRAS), le projet de métro entraînerait 1% de report modal. C'est cher le pourcentage ! Le lien entre métro et report modal n'est donc absolument pas prouvé !

On peut donc s'interroger sur la pertinence d'un budget qui explose pour le métro, sans savoir ce qui va se faire en surface. Faute de réaménagements ambitieux, nous allons simplement fluidifier la circulation automobile et enterrer le transport en commun, avec des flux principaux.

Il faut distinguer vitesse commerciale et temps de parcours. Ce dernier inclut le temps nécessaire pour rejoindre un arrêt, attendre le véhicule, prendre une correspondance, etc. Autrement dit, le temps qu'un usager peut gagner en choisissant tel véhicule plus rapide, il peut le perdre en fonction du temps nécessaire pour le rejoindre ou attraper une correspondance.

Je vous donne un exemple qui n'a rien à voir avec le métro : le fameux réaménagement de l'avenue Buyl. Une bonne partie de l'amélioration de la vitesse commerciale est gagnée par la suppression d'arrêts. C'est splendide ! Les gens n'ont qu'à marcher plus pour rejoindre leur arrêt de tram et le tram gagne le temps d'un arrêt supprimé ! Évidemment, le tram avance plus vite ! Par contre, les usagers prennent plus de temps et perdent certainement en confort.

Mes questions sont multiples. Les délais ont augmenté et il sera pratique pour certains d'accuser les vilains écologistes de bloquer le projet de métro et d'être responsables de son retard. Non, les vilains écologistes n'ont été ni au gouvernement fédéral (Beliris) ni au gouvernement régional ces cinq dernières années. Or, c'est durant ces cinq dernières années que les délais ont explosé. Nous n'y sommes donc pour rien !

De heer Benoît Cerexhe (cdH) (in het Frans).- *U zit wel in de colleges van Sint-Gillis en Brussel-Stad.*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- *Die nieuwe colleges bestaan nog maar 3,5 maand. Al voor de gemeenteraadsverkiezingen was er sprake van een uitstel tot 2030.*

(Opmerkingen van de heer Van Goidsenhoven)

We willen dat de zaken goed lopen. Als de buurtbewoners verzet tegen de werken aantekenen, zal er nog meer vertraging optreden.

Tot nu toe hebben noch de groenen noch de omwonenden voor vertraging gezorgd. Het is het project zelf dat trager loopt dan gepland. Zoals gewoonlijk beschuldigt minister Smet de federale regering, die op haar beurt het gewest beschuldigt.

M. Benoît Cerexhe (cdH).- *Oui, mais vous siégez à Saint-Gilles et à la Ville de Bruxelles !*

Mme Céline Delforge (Ecolo).- *Vous savez que les dernières élections communales remontent à trois mois et demi, M. Cerexhe ! Le report des délais à 2030 est antérieur à ces élections.*

(Remarques de M. Van Goidsenhoven)

Nous souhaitons que les choses se passent bien. Nous voulons éviter une série d'incidents de chantiers et de recours introduits à juste titre par des riverains, qui auront un effet tout aussi remarquable sur les délais.

Jusqu'à présent, ce n'est la faute ni des riverains ni des écologistes. C'est vraiment le projet qui a pris du retard. Comme d'habitude, M. Smet accuse le gouvernement fédéral, qui à son tour, accuse la Région. C'est ce que disait en tout cas le représentant

De voorzitter.- Minister Smet heeft nog niet geantwoord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Het is straf dat sommigen Ecolo de schuld geven van de vertraging van de voorbije vijf jaar, terwijl we nog maar 3,5 maand in de meerderheid in Sint-Gillis en Brussel-Stad zitten.*

De voorzitter.- Mevrouw Delforge, gelieve niet te reageren.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Dat is nochtans wat de heer Cerexhe lijkt te denken.*

De heer Benoît Cerexhe (cdH) *(in het Frans).*- *Sinds u in de gemeente in de meerderheid zit, geeft u negatieve adviezen.*

De voorzitter.- Het is uw recht om het niet eens te zijn met mevrouw Delforge, maar gelieve uw standpunt tijdens uw repliek uiteen te zetten.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *We hebben geen negatief advies geformuleerd, maar gunstige adviezen met voorwaarden.*

(Opmerkingen van de heer Cerexhe)

Het is te gemakkelijk om te beweren dat Ecolo het metroproject wil boycotten. Van meet af aan zijn een reeks problemen onder het tapijt geveegd en die beginnen nu tevoorschijn te komen. Volgens voormalig MIVB-directeur Flausch zou het budget van 700 miljoen euro enkel naar voren zijn geschoven om het project erdoor te krijgen!

de Beliris. Moi, je ne suis pas là pour désigner des coupables.

M. le président.- Je rappelle que M. Smet n'a pas encore répondu.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- C'est remarquable : Ecolo n'est que depuis trois mois et demi dans les majorités saint-gilloise et bruxelloise et on nous fait porter la responsabilité du retard des cinq dernières années ! On va dessiner des lignes du temps !

M. le président.- Mme Delforge, ne réagissez pas.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- C'est pourtant ce que M. Cerexhe a l'air de penser.

M. Benoît Cerexhe.- Ne vous mettez pas dans mes pensées ! J'ai dit que dès que vous arrivez dans les communes, vous commencez à émettre des avis négatifs.

M. le président.- Si vous n'êtes pas d'accord avec Mme Delforge, c'est votre droit. Mais vous aurez tous deux l'occasion de répliquer.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Donc, quand je dis qu'Ecolo n'est pas responsable, je cherche M. Cerexhe ! Ça en dit long ! Je vais donc en profiter pour préciser qu'il n'y a pas eu d'avis négatif. Il y a eu des avis favorables avec conditions. Vous savez ce que ça veut dire ?

(Remarques de M. Cerexhe)

On peut clamer haut et fort qu'Ecolo veut tuer le métro, mais dès le départ, une série de problèmes ont été balayés sous le tapis, et ils commencent à ressortir. Si on fait comme si personne n'était responsable, comme si ces questions sur les chantiers ou les budgets n'existaient pas, si on n'y répond pas, je vous assure qu'elles ressurgiront bientôt.

Il est regrettable que, dans ce dossier, il n'y ait jamais eu au parlement, avant la décision, de vrais débats, avec tous les éléments et tous les gens concernés. M. Flausch, ancien directeur de la STIB,

De voorzitter.- Mevrouw Delforge, gelieve af te ronden.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- *Het is gemakkelijk om de verantwoordelijkheid bij anderen te leggen. We kunnen de problemen blijven negeren, maar op een gegeven ogenblik zullen we ze toch moeten aanpakken. De enorme werken zullen heel wat hinder meebrengen en zonder bovengrondse aanpassingen zal de situatie er niet beter op worden.*

Bovendien is er de financiële kwestie. Van wanneer dateren de laatste ramingen?

De nieuwe metrolijn zal wellicht nog minstens tien jaar op zich laten wachten. Wat is het actieplan? Aanvaarden we dergelijke grote werken zonder dat een reeks andere, noodzakelijke lijnen wordt verbeterd?

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *Sinds metrostation Grondwet half december ter sprake kwam in de overlegcommissie, is er grote bezorgdheid over de gevolgen voor de buurt.*

U hebt samen met de heer Gosuin al uit de doeken gedaan welke steunmaatregelen er voor winkeliers kunnen komen, maar u hebt nog niets gezegd over het alternatieve tracé Lemonnier-Zuidlaan-Paul-Henri Spaaklaan-Zuidstation.

Dat is het tracé van de jaren 1970-1975 dat in het vorige Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP) stond. Het biedt het voordeel dat de impact op het

m'a encore dit il y a un an ou deux lors d'un colloque que le chiffre de 700 millions d'euros n'avait été donné que dans le but de faire passer le projet !

M. le président.- Vous avez été interrompue à plusieurs reprises et je vous ai donc laissé la parole un peu plus longtemps que le temps réglementaire. Il faut néanmoins conclure.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Il est pratique de rejeter la responsabilité sur les autres alors que les problèmes sont bel et bien là ! Ils ont été mis en exergue dans les avis remis par les communes et les commissions de concertation. Reste maintenant à voir comment nous réagissons : nous pouvons les nier et continuer à avancer à l'aveugle, mais ils finiront par ressurgir. Une série de problèmes se posent eu égard à un grand nombre de chantiers dantesques et à une absence totale de réaménagements. Or, sans réaménagements volontaristes de surface, il n'y aura aucune amélioration de la situation.

Enfin, l'argent étant le nerf de la guerre en Région bruxelloise, de quand datent les dernières estimations ? À l'instar de M. Van Goidsenhoven, puisque ce projet de métro ne sera vraisemblablement pas concrétisé avant dix ans - et c'est très optimiste -, j'aimerais savoir quel est le plan d'action. Pouvons-nous nous permettre l'existence de gros chantiers liés à ce projet sans pour autant améliorer une série de lignes qui sont aujourd'hui absolument indispensables ?

M. Marc Loewenstein (DéFI).- De nombreuses questions ont déjà été posées concernant le projet de métro nord, la procédure urbanistique en cours du volet Constitution-Toots Thielemans, la métroïsation du tronçon Midi-Albert, voire le projet de métro sud. Pour ma part, je voudrais revenir sur le dossier Constitution et aborder des considérations plus générales sur l'option du métro et les projets à venir.

Concernant le dossier Constitution, en particulier la prise en considération de toutes les alternatives de tracés, ce projet, passé en commission de concertation à la mi-décembre dernier, a fait l'objet d'un nombre important de remarques et a suscité des

verkeer en de lijn kleiner zal zijn, ook al omdat de werken minder ingrijpend zijn.

De vorige regering gaf aan de vooravond van de verkiezingen van 2014 blijkbaar de voorkeur aan dat oude tracé uit de jaren '70. De huidige regering onderschatte vermoedelijk de impact van het alternatieve tracé waarvoor nu een vergunning is aangevraagd.

Kunt u zeggen waarom het oude tracé werd afgevoerd en het huidige de voorkeur kreeg?

Nu er een nieuwe regeerperiode aankomt, wil DéFI meer ambitie voor de uitbouw van de metro, die meer mensen vervoert en minder onderhoudsoverlast veroorzaakt.

Vergeleken met andere grote Europese steden zoals Londen, Parijs of Madrid, stelt het metronetwerk van de hoofdstad van Europa niet veel voor. Na veertig jaar telt het nog altijd maar 59 stations en vier lijnen. Daarmee is het onvoldoende dicht om in te spelen op de huidige demografische en ecologische uitdagingen en mensen vaker voor het openbaar vervoer te laten kiezen.

Het is niet de bedoeling van het ondergrondse net om de auto bovengronds vrije baan te geven. De metro mag natuurlijk niet de enige vorm van openbaar vervoer worden en we moeten de openbare ruimte verder heraanleggen dat ze in de eerste plaats omwonenden ten goede komt.

Er is een schoolfacilitator die de stedenbouwkundige procedures voor scholen moet vereenvoudigen om de demografische groei op te vangen. Zo iemand moet er ook voor de metro komen.

Enkele jaren geleden kwam de toenmalige hoofdredacteur van L'Écho met een plan voor de uitbreiding van de metro. Het voorzag in vier extra metrolijnen met 89 stations tegen 2043 en kan als basis dienen voor de verdere uitbouw van het net.

In eerste instantie richt het ontwerp zich op de rationalisering van het bestaande net door de verlenging van een aantal lijnen: de verlenging naar het noorden en het zuiden, maar ook naar

inquiétudes, tant l'impact sur le quartier et les commerces est conséquent.

Si vous avez déjà fourni une série de réponses, en collaboration avec votre collègue Didier Gosuin, concernant l'impact sur les commerçants et le soutien qui devrait leur être apporté, je ne vous ai pas encore entendu sur un tracé alternatif qui emprunterait le boulevard Lemonnier en bifurquant sur le boulevard du Midi et le boulevard Poincaré, à travers l'îlot Lemonnier-Midi-Woeringen, et continuerait sous l'îlot Poincaré-Autonomie-Bara-Jamar pour rejoindre ensuite la Gare du Midi, via l'avenue Paul-Henri Spaak.

Ce tracé est celui des années 1970-1975, repris dans le précédent PRAS. Son avantage est d'avoir un impact bien moins important sur la voirie et sur la suspension de l'exploitation de la ligne pendant le chantier, lequel sera, par ailleurs, plus court. L'impact sera moins important car les seuls travaux en voirie concerneraient les traversées des boulevards du Midi et Poincaré ainsi que la pointe de l'îlot place Bara-boulevard Jamar.

C'est donc le tracé des années 1970-1975 qui est repris à l'ancien PRAS. Il semblerait qu'à la veille des élections de 2014, un tracé sous les voiries, avec le moins d'impact possible sur les habitants, ait été privilégié à la demande du précédent gouvernement. Celui-ci a probablement sous-estimé l'impact du tracé alternatif sur les commerçants, qui fait l'objet de l'actuelle demande de permis.

Des raisons évidentes ont peut-être amené à la conclusion que le projet actuel est l'unique parcours possible et au rejet du tracé de 1970-1975. Celles-ci sont sans doute reprises dans le rapport d'incidences environnementales qui est lié à la modification du PRAS, ou encore dans les réponses à la commission de concertation.

Quoi qu'il en soit, je ne dispose pas de ces informations. Dès lors, je serais heureux de savoir pour quelles raisons le tracé de 1970-1975 a été abandonné pour privilégier le tracé actuellement prévu dans la demande de permis.

Quant à l'opportunité de prolonger le métro vers le nord et le sud, voire au-delà, mon collègue Cerexhe a évoqué avant moi l'accord de gouvernement et la volonté de poursuivre prioritairement l'extension du

Solbos, de hippodroom van Bosvoorde of Laarbeek.

In tweede instantie zouden er dan vier nieuwe lijnen komen: een van de Japanse Toren naar Kalevoet, een van Zavelenberg naar Mooi Bos, een van Prins van Luik via Grondwet, Kunst-Wet, Meiser en Bordet naar de Japanse Toren en een die een lus maakt en ook Sint-Jans-Molenbeek en Vorst aandoet.

Het gaat om een ambitieus, over 24 jaar gespreid plan, maar dat is de ambitie die Brussel nodig heeft. We moeten onze krachten bundelen om het slaagkansen te geven en tegelijkertijd andere initiatieven nemen om het transportaanbod in Brussel te verbeteren. Het plan houdt ook rekening met het spoornet van Infrabel dat op korte termijn beter benut kan worden.

Het is natuurlijk een project dat jaarlijks 500 miljoen euro gaat kosten, het equivalent van een meerjarenplan van de MIVB. Extra middelen zouden uit de verhoging van het Beliris-fonds, de intelligente kilometerheffing of een eventuele stadstol kunnen komen.

Jaarlijks kosten files Brussel 1,5 miljard en Brusselse ondernemingen 511 miljoen euro. Brussel telt nu 40 km metro, of 55 km als we de premetro meerekenen. Het project voorziet in 80 km nieuwe lijnen.

Het Madrileense metronet ging op tien jaar van 115 naar 295 km. 80 km op 24 jaar is dus zeker doenbaar.

métro vers le nord, de réaliser la connexion entre les stations Gare du Nord-Albert et d'entamer l'étude pour le tronçon vers le sud.

Nous voilà en fin de législature et à l'aube d'une nouvelle déclaration de politique régionale. DéFI souhaite encore plus d'ambition pour le métro, pour Bruxelles et les Bruxellois dans les années à venir.

Il faut donc plus de métro pour une meilleure vitesse commerciale, une plus grande capacité et moins de nuisances lors de l'entretien, puisqu'il est réalisé en souterrain. Nous avons vu lors du chantier de la chaussée d'Alseberg que le remplacement de rails de tram prend du temps. Ce chantier va d'ailleurs se poursuivre, puisqu'un deuxième tronçon va être entamé prochainement. Les nuisances sont donc très importantes pour les riverains et les commerçants pendant la durée de vie du tram. Le passage souterrain du métro, lui, crée moins de nuisances.

En comparaison avec d'autres grandes villes européennes telles que Londres, Paris ou Madrid, le réseau de métro de la capitale de la Belgique et de l'Europe reste très pauvre. Après quarante ans d'existence, il ne compte toujours que 59 stations et quatre lignes. Il n'offre donc pas un maillage suffisant pour répondre aux défis démographiques et environnementaux, et inciter les Bruxellois et les navetteurs à recourir davantage aux transports publics.

L'objectif d'un réseau souterrain n'est pas de laisser par la suite toute la place à la voiture, d'abord parce que le métro ne doit pas être le seul mode de transport et ensuite parce que nous devons poursuivre la réalisation d'aménagements apaisés de l'espace public au bénéfice des habitants. Nous avançons malheureusement à pas d'escargot. Les procédures sont très lourdes. Rien ne facilite aujourd'hui la mise en œuvre de tels ouvrages à Bruxelles.

Nous avons mis sur pied un facilitateur école afin d'alléger les procédures urbanistiques pour les écoles et répondre aux nécessités du boom démographique. Il faut s'en inspirer pour le métro. Au-delà d'un plan global du métro, il faut réfléchir à l'aspect procédural et se montrer beaucoup plus ambitieux en matière de développement du métro, compte tenu des enjeux de mobilité à Bruxelles.

Il y a quelques années, l'ancien rédacteur en chef du journal L'Écho, Joan Condijs, a présenté un plan de rationalisation et d'extension du métro. Un travail intéressant a ainsi été réalisé et a ensuite été vérifié et budgétisé par le bureau Stratec. Ce projet ne doit pas rester dans les archives de L'Écho. Il mérite d'être pris en considération et de servir de base à un véritable plan de développement du métro bruxellois.

Je ne fais pas la publicité de L'Écho ni de Joan Condijs, mais ce projet me semble bon et ambitieux, avec un maillage concret et des projections financières réalistes. Il me paraît donc important de prendre ce projet au sérieux et de réfléchir, sur cette base, au développement de quatre lignes de métro et de 89 stations supplémentaires en 2043, dans vingt-quatre ans. Il faut se fixer des objectifs et mettre en place les procédures nécessaires en interne.

Dans un premier temps, le projet de métro proposé vise à rationaliser le réseau existant en prolongeant certaines lignes : la prolongation vers le nord, vers le sud mais aussi vers le Solbosch et l'hippodrome de Boitsfort ou encore vers Laerbeek.

La seconde étape vise à créer quatre lignes supplémentaires : l'une, nord-sud, de la Tour japonaise à Calevoet ; l'autre, nord-ouest-est, de Zavelenberg à Joli Bois ; une troisième, ouest-nord, de Prince de Liège à la Tour japonaise en passant par Constitution, Arts-Loi, Meiser et Bordet, et la dernière ferait une véritable boucle desservant aussi les communes de Molenbeek-Saint-Jean et Forest.

Il s'agit d'un projet très ambitieux sur 24 ans, mais nous devons avoir une telle ambition pour Bruxelles. Nous devons réunir nos forces pour le lancer et lui donner les chances de réussir tout en poursuivant en parallèle d'autres initiatives destinées à améliorer l'offre de transports à Bruxelles. C'est d'autant plus pertinent que le plan proposé tient compte du réseau ferré d'Infrabel, aujourd'hui sous-exploité et qui mérite une attention particulière à plus court terme.

Certes, c'est un projet coûteux. Il est estimé à 12 milliards d'euros environ, soit 500 millions d'euros par an. C'est l'équivalent du plan pluriannuel d'investissements de la STIB, qui est de 5,2 milliards sur dix ans. Des recettes supplémentaires

pourraient être prévues, via une augmentation de l'enveloppe Beliris, la taxation kilométrique intelligente ou une charge éventuelle de congestion. Voilà des pistes qui existent pour rendre ce projet réalisable.

Lorsqu'on sait que la congestion coûte annuellement 8 milliards d'euros à la Belgique, 1,5 milliard d'euros à Bruxelles et 511 millions d'euros par an aux entreprises bruxelloises, le calcul est vite fait. Bruxelles compte aujourd'hui 40km de métro, 55 si l'on tient compte du pré-métro. Le projet prévoit de créer 80km de nouvelles lignes, soit un réseau de métro de 135km au total.

À titre de comparaison, en dix ans, le réseau de Madrid est passé de 115km à 295km. Une extension de ligne de 80km en 24 ans n'est donc pas irréalisable. Malgré certains vents contraires, je crois que nous devons aujourd'hui y consacrer toutes nos forces afin que Bruxelles puisse avoir, dans 25 ans, un métro digne de ce nom, au service des Bruxellois, de ses visiteurs et de ses navetteurs.

De heer Ridouane Chahid (PS) *(in het Frans).*- *Ik heb geen enkele partij gehoord die tegen de metro is. Zelfs mevrouw Delforge heb ik niet horen zeggen dat ze tegen de metro is, of wel?*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Wij zijn tegen het project zoals het momenteel voorligt.*

De heer Ridouane Chahid (PS) *(in het Frans).*- *In 2013 werd een goede beslissing genomen, die de minister nu uitvoert. Dat moest overigens gepaard gaan met een bovengrondse heraanleg die minder plaats voor de auto voorziet. Tot voor kort nam de auto immers 70% van de Brusselse openbare ruimte in.*

Er werden vragen gesteld over de kostprijs en de financiering. Sommigen zijn beledigd dat een groot deel van de Beliris-fondsen voor het project wordt gebruikt.

(Opmerkingen)

M. Ridouane Chahid (PS).- Je n'ai, en tout cas, entendu aucun parti nous dire qu'il était contre le métro. C'est déjà une bonne nouvelle. Il y a eu deux débats télévisés, j'ai participé à l'un d'entre eux. Je viens d'écouter Mme Delforge, qui n'a pas dit être contre le métro. Nous sommes bien d'accord ?

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Nous sommes contre le projet tel qu'il est actuellement.

M. Ridouane Chahid (PS).- Une chose est sûre : une décision a été prise en 2013, à laquelle, M. le ministre, vous n'avez pas pris part, mais que vous êtes en train de mettre en œuvre. C'est d'ailleurs bien ce que nous voulons.

Dans la notification de cette décision, un paragraphe énonçait clairement que la mise en œuvre de ce métro devait s'accompagner d'un plan d'aménagement en surface, de façon à y diminuer de manière drastique la place de la voiture. Il y a peu, j'ai lu que la voiture occupait 70% de l'espace public à Bruxelles. Je ne sais si c'est vrai ou faux, mais c'est énorme. Nous voulons donc profiter de ce projet pour diminuer la place de la voiture à Bruxelles.

Zou het abnormaal zijn dat de federale overheid investeert in een project met een nationale impact?

Dankzij de participatie van Beliris zal het Brussels Gewest de tram- en busprojecten van de MIVB kunnen blijven ondersteunen. Er zijn ook op dat vlak nieuwe projecten gestart, zoals de verlenging van tramlijn 7.

De meest recente metroterminus werd ingehuldigd op 15 september 2003.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Toen ik minister werd, kreeg ik de vraag om het project van de metrolijn op te geven, wat ik weigerde. Ik heb het voortgezet en het traject werd aan het einde van mijn eerste termijn in aanwezigheid van de koning ingehuldigd.*

De heer Ridouane Chahid (PS) *(in het Frans).*- *Er zijn dus al zestien jaar geen metroterminussen meer bijgekomen.*

We moeten tonen dat we de mobiliteit in Brussel willen verbeteren, ook al lijken de kosten buitensporig. Daarnaast moeten we ons afvragen welke boodschap we de mensen, de economie, de toeristen en pendelaars sturen als we hen zouden vertellen dat we dit project zouden opgeven.

Mevrouw Delforge vroeg of de bewoners geraadpleegd of geïnformeerd werden. In Evere heb ik zelf, samen met Beliris, het gewest en de MIVB, drie bijeenkomsten georganiseerd. Bezorgde mensen vroegen zich af waar de metro zou worden aangelegd en wat er met hun huis zou

Par ailleurs, des questions ont été posées, tant sur les coûts que sur le financement. Certains s'offusquent du fait qu'une grande part des fonds Beliris soit utilisée pour ce projet. Mais quand bien même y allouerait-on la totalité de ceux-ci...

(Remarques)

Mais même si on le faisait, serait-il anormal que des budgets fédéraux participent à un projet dont le rayonnement est national ?

Ensuite, grâce à la participation de Beliris dans ce financement, la Région bruxelloise pourra permettre à la STIB de continuer à soutenir des projets pour le tram et le bus. Ceux-ci n'ont pas été interrompus, bien au contraire, puisque de nouveaux projets ont été inaugurés. Ainsi, vous avez fait part la semaine dernière de la décision de prolonger la ligne de tram 7.

La dernière inauguration d'un terminus de métro date du 15 septembre 2003. Ce projet avait été initié par M. Hervé Hasquin et inauguré par vos soins.

M. Pascal Smet, ministre.- Les travaux ont effectivement été effectués sous ma responsabilité. Lorsque j'ai pris mes fonctions en tant que ministre, il m'a été demandé de mettre fin au projet de boucle de métro, ce que j'ai refusé. J'ai poursuivi ce projet et ce tronçon a été inauguré à la fin de mon premier mandat, en présence de Sa Majesté le Roi.

M. Ridouane Chahid (PS).- Cela signifie que plus aucun terminus de métro n'a été inauguré depuis seize ans.

Il importe que nous affichions notre volonté d'améliorer la mobilité à Bruxelles, même si le coût peut paraître exorbitant. En outre, il convient de s'interroger sur le message que nous adresserions aux habitants, au monde économique, aux touristes et aux navetteurs, si nous leur apprenions que nous ne voulons plus de ce projet.

Enfin, Mme Delforge voulait savoir si les habitants avaient été consultés ou informés quant à ce projet. Je ne sais pas ce qu'il en est pour les autres communes, mais dans la mienne, assisté de Beliris,

gebeuren. Niemand was echter tegen de metro gekant, noch tegen het verbeteren van de mobiliteit in Brussel.

De vragen blijven dezelfde: wat met de Stalingradlaan en de eisen van de handelaars, die zich zorgen maken over de toekomst van hun zaak? Ik denk dat u ze ontmoet hebt.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*-
Meermaals, zelfs informeel 's nachts!

De heer Ridouane Chahid (PS) *(in het Frans).*-
U hebt hun duidelijk gemaakt dat het gewest hen niet in de steek zou laten en zou steunen. In tegenstelling tot wat gezegd is, willen wij het bovengrondse gedeelte niet heraanleggen om meer ruimte te geven aan auto's, maar wel om openbare ruimte beschikbaar te maken voor alternatieve mobiliteit: fietsen, voetgangers, hoverboards en steps. Het voornaamste doel blijft de aanleg van de metro!

Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).- In 2007 stelde de Brusselse Open Vld haar Blauw Brussel-plan voor. Daarin vroegen we meer middelen voor Brussel om de uitbreiding van de metro te kunnen financieren. Op dat ogenblik waren de laatste grote aanpassingen aan het metronetwerk bijna voltooid, zoals de verbinding met het Weststation. Daarna viel de vooruitgang die geboekt werd met de metro even stil.

Aangezien de bouw van nieuwe metrolijnen jaren duurt en heel wat studies en planning vereist, was het logisch dat de Open Vld-fractie toen aandrong op een ambitieuze visie op lange termijn. We zijn in de daaropvolgende jaren ook altijd blijven hameren op de noodzaak om het metronetwerk verder uit te bouwen.

de la Région et de la STIB, j'ai organisé trois réunions publiques afin d'en discuter.

Des gens inquiets y sont venus en masse, se demandant où allait passer le métro, ce qu'il allait advenir de leur maison, etc. Cependant, personne ne m'a dit être contre ce projet de métro ni contre l'amélioration de la mobilité à Bruxelles.

Nos interrogations sont les mêmes que celles qui ont déjà été évoquées. Qu'en est-il de l'avenue de Stalingrad et des revendications qui sont faites par les commerçants, inquiets quant à l'avenir de leur activité ? Je pense que vous les avez rencontrés.

M. Pascal Smet, ministre.- Oui, plusieurs fois, et même de façon informelle durant la nuit !

M. Ridouane Chahid (PS).- Vous leur avez clairement expliqué que la Région ne les laisserait pas tomber, que nous les soutiendrions d'une façon ou d'une autre. Contrairement à ce qui a été dit, nous n'avons pas l'intention de réaménager en surface pour laisser davantage de place aux voitures, mais bien de rendre l'espace public à la mobilité alternative, aux vélos, aux piétons, à l'hoverboard, à la trottinette !

Le but est de permettre l'existence de ce métro ! Je ne serai pas plus long et me joins aux questions déjà posées par mes collègues.

Mme Carla Dejonghe (Open Vld) *(en néerlandais).*- *En 2007, dans son plan bruxellois (le Blauw Brussel-plan), l'Open Vld demandait davantage de moyens pour Bruxelles afin de pouvoir financer l'extension du métro. À l'époque, les dernières adaptations du réseau de métro étaient presque achevées.*

Vu que la construction de nouvelles lignes de métro prend des années et demande de nombreuses études, développer une vision ambitieuse à long terme était logique. Et au cours des années qui ont suivi, l'Open Vld a continué à insister sur la nécessité de développer le réseau de métro.

Pour nous, le métro est la clé de voûte du réseau de transports en commun et le seul véritable concurrent de la voiture. Il permet de transporter des masses de gens qui peuvent ensuite atteindre

Voor ons is het duidelijk dat de metro de ruggengraat van het Brussels openbaarvervoernetwerk en de enige echte concurrent voor de wagen is. De metro moet een massa mensen vervoeren, die nadien via een fijnmazig netwerk van trams en bussen, te voet of met de fiets hun eindbestemming kunnen bereiken.

Een en-enverhaal is wel degelijk mogelijk. De uitbouw van de metro is geen maatregel tegen de trams of de bussen. Als het regent, kun je gewoon verder reizen met de bus of tram. Als de zon schijnt, kun je ervoor kiezen om te voet of met de fiets verder te gaan.

De heer Pascal Smet, minister. - Of met een step.

Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld). - Dat moet ik dringend eens proberen.

Bij een en-enverhaal heeft iedereen de keuze hoe hij van het ene op het andere vervoermiddel overstapt. Het hangt er dus van af met wie en waarmee je je verplaatst.

Om een aantal misverstanden uit de weg te ruimen - de collega's haalden al de reïssnelheid en de capaciteit aan - hebben we cijfers opgevraagd bij de MIVB en die spreken boekdelen: een metro vervoert 14.320 passagiers per uur, een tram 5.060 en een bus slechts 2.080. We pleiten er dan ook al meer dan tien jaar voor om fors te investeren in het metronetwerk.

Sommigen hanteren het argument dat de metro een slinkse manier zou zijn om de auto meer bovengrondse ruimte te bieden, maar waarom zou de Brusselse regering zo veel geld in bijbedoelingen investeren? Ik zal duidelijk zijn: de metro moet er komen om een milieuvriendelijke en efficiënte mobiliteit te garanderen voor een grote groep Brusselaars en pendelaars.

Wij vinden de verdragingsmanoeuvres betreurenswaardig, want wij vrezen dat er opnieuw actief verzet tegen de metro zal groeien. Dat is ook de reden waarom we u voor de kerstvakantie gevraagd hebben hoe de MIVB over de metro communiceert. Wij vinden dat het aan de MIVB is om de communicatie van de

leur destination au moyen d'un réseau au maillage plus étroit de trams et de bus, ou à pied ou à vélo.

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

Mme Carla Dejonghe (Open Vld) (en néerlandais). - *Il faudrait que j'essaie.*

Le développement du métro n'est pas une mesure contre les trams ou les bus. La coexistence des différents types de transports permet à chacun de choisir celui qu'il emprunte en fonction des circonstances.

D'après la STIB, un métro transporte 14.230 passagers par heure, un tram 5.060 et un bus 2.080. C'est pour cela que nous demandons depuis dix ans que le réseau de métros fasse l'objet d'importants investissements.

À ceux qui prétendent que le métro serait une manière détournée de dégager de l'espace pour les voitures en surface, nous demandons pourquoi le gouvernement bruxellois investirait autant de moyens dans des arrière-pensées. Le métro est nécessaire pour garantir une mobilité plus écologique et efficace pour de nombreux Bruxellois et navetteurs.

Les manœuvres dilatoires sont regrettables et nous craignons qu'il y ait à nouveau des levées de boucliers contre le métro. C'est notamment pour cette raison que nous vous avons demandé avant les vacances de Noël comment la STIB communiquait à propos du métro. Nous estimons que c'est à la STIB de contrer la communication des opposants au

tegenstanders te counteren op basis van feiten. Het algemeen belang moet primeren.

Er zijn intussen nog enkele ideeën opgeworpen over alternatieven voor de metro. Het lijkt logisch die te onderzoeken, omdat ze op zich wel degelijk verdiensten hebben, maar in mijn ogen vormen ze geen alternatief, eerder een aanvulling op een uitgebreid metronetwerk.

De verdere ontwikkeling van het Brusselse spoorwegnetwerk is zeker interessant, maar het spoor heeft veel meer beperkingen dan het MIVB-netwerk. De voornaamste is natuurlijk dat het treinverkeer geen gewestelijke bevoegdheid is en dat Brussel altijd afhankelijk zal blijven van de goodwill van een andere overheid. Met het gewestelijk expresnet (GEN) hebben we gezien waar dat toe kan leiden. De Open Vld-fractie is er zeker voor te vinden om de MIVB en het buurtspoornetwerk in Brussel in elkaar te laten overlopen, maar dan met de metro als ruggengraat.

We pleiten ervoor om met stevige tred de metroplannen voort te zetten en niet te stoppen met plannen en vooruitzien. We weten dat metroverbindingen aangelegd en uitgebreid moeten worden. In dat verband is er natuurlijk de verlenging van de metro tot in Groot-Bijgaarden, maar er zijn nog verbindingen die onderzocht moeten worden tijdens de komende regeerperiode. Voor ons moet de volgende regering, ongeacht haar samenstelling, die beslissing nemen, in het voordeel van de Brusselaars.

De heer Paul Delva (CD&V).- Iedereen is het erover eens dat de Brusselse mobiliteit moet veranderen en dat er veel minder auto's moeten rijden. Daarvoor zijn beslissingen van verschillende overheden nodig: van de federale overheid, maar ook van het Vlaams en het Waals Gewest, bijvoorbeeld om overstapparkings in te richten. In Brussel gaat de prioriteit naar stappen, de fiets, openbaar vervoer (metro, tram en bus) en dan pas naar personenwagens.

Als er belangrijke beslissingen genomen worden, zoals die in 2013 over de bouw van een nieuwe metrolijn, spreekt het voor zich dat die ook

métro sur la base de faits. L'intérêt général doit primer.

Les idées d'alternatives au métro qui ont été mises sur le tapis méritent d'être étudiées, mais plutôt comme complément à un réseau étendu de métro que comme des solutions de remplacement.

Le développement du réseau ferroviaire bruxellois est certainement intéressant, mais le rail a beaucoup plus de limites que le métro. La principale est que le trafic ferroviaire n'est pas une compétence bruxelloise, et dépend donc de la bonne volonté d'un autre niveau de pouvoir. Nous avons vu ce que cela donnait avec le réseau express régional (RER). L'Open Vld est partisan de correspondances entre la STIB et le réseau ferroviaire à Bruxelles, mais avec le métro comme clé de voûte.

Nous plaidons pour la poursuite des plans du métro. Nous savons que des liaisons métro doivent être aménagées et développées. Outre la prolongation du métro jusqu'à Grand-Bigard, d'autres liaisons devront être étudiées au cours de la prochaine législature. Quelle que soit sa composition, le prochain gouvernement devra prendre une décision dans l'intérêt de tous les Bruxellois.

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- *Tout le monde en convient, la mobilité bruxelloise doit changer et le nombre de voitures doit diminuer. Différents niveaux de pouvoir doivent prendre des décisions en ce sens, notamment le gouvernement fédéral et les deux autres Régions. À Bruxelles, nous privilégions les piétons, le vélo et les transports publics par rapport aux voitures particulières.*

Une décision aussi importante que la construction d'une nouvelle ligne de métro doit être mise en œuvre. Cette décision s'inscrit dans un ensemble au sein duquel d'autres lignes de métro doivent également trouver leur place, même en dehors de la

uitgevoerd moeten worden. Dat is cruciaal voor de geloofwaardigheid van het beleid en het gewest. De beslissing uit 2013 is terecht en moet zonder dralen uitgevoerd worden. Volgens de CD&V past ze in een geheel waar ook andere metrolijnen een plaats kunnen krijgen, zelfs tot buiten het gewest. We moeten immers vermijden dat auto's tot aan de rand van de stad of zelfs in de stad rijden en daar dan een parkeerplaats zoeken. Dat is te laat in het verplaatsingstraject. Ik kijk dus uit naar de verdere uitbouw van de metro, zowel binnen als buiten de stad.

De vorige sprekers hebben al een aantal voordelen van de metro benadrukt, zoals de reïssnelheid, het comfort en de grote capaciteit. Er is evenwel nog een belangrijk voordeel dat stelselmatig wordt vergeten, namelijk de begrijpbaarheid van het metronet. Je kunt het beste openbaar vervoer ter wereld hebben, maar om de mensen te overtuigen om het te gebruiken, moet het duidelijk zijn.

Zoals mevrouw Dejonghe opmerkte, is de metro de ruggengraat van het Brusselse mobiliteitsbeleid. Die ruggengraat kun je heel gemakkelijk en planmatig weergeven op tal van plaatsen in de stad. Daardoor maakt het metronetwerk ondertussen deel uit van het collectieve geheugen van de Brusselaars. Een metronetwerk is begrijpelijk en overzichtelijk, waardoor heel veel mensen het goed kennen. Niet iedereen kent de trajecten van de bussen en trams, maar wel van de metro. Dat geldt niet alleen voor de Brusselaars, maar ook voor pendelaars en toeristen.

Dat alles pleit ervoor om snel werk te maken van de metrolijn. Ik sluit me dus aan bij de collega's die zeiden dat we de beslissingen nu snel, naar behoren en met de nodige financiële middelen moeten uitvoeren. Het is tijd om de koe bij de hoorns te vatten.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik zal zowel de feiten als de politieke keuze toelichten. Dat zijn twee verschillende zaken.*

Ik ben het met u eens dat onze politieke geloofwaardigheid op het spel staat. Vaak wordt er in Brussel nog tien jaar over een beslissing

Région. Nous devons en effet éviter que des automobilistes ne viennent chercher une place de stationnement à la lisière de la ville, voire dans la ville elle-même. Ils doivent le faire plus tôt lors de leur trajet.

Les orateurs précédents ont souligné un certain nombre d'avantages du métro, mais il en est un qui est régulièrement oublié : son intelligibilité. Pour convaincre les gens d'emprunter un réseau de transport public, celui-ci doit en effet être clair.

Le métro est la colonne vertébrale de la politique de mobilité bruxelloise. On peut aisément le représenter en de nombreux endroits et il fait partie de la mémoire collective des Bruxellois. Tout le monde ne connaît pas le trajet des bus et des trams, mais bien celui du métro, car son réseau est clair, aux yeux des Bruxellois comme des navetteurs et des touristes.

Tout cela plaide en faveur de la réalisation rapide de la ligne de métro. Je me joins donc à mes collègues pour demander que les décisions qui ont été prises soient vite mises en œuvre, avec les moyens financiers nécessaires.

M. Pascal Smet, ministre.- Il est important que je vous réponde en vous exposant les faits. J'éclairerai également le choix politique, mais il faut faire une distinction entre les deux.

Plusieurs d'entre vous ont dit que notre crédibilité politique était en jeu, et je suis d'accord avec eux. Une des maladies bruxelloises est que, lorsqu'on

gediscussieerd voordat ze wordt uitgevoerd. Zo kan het niet langer verder.

Drie opeenvolgende regeringen kozen voor een verlenging van de metro. De principebeslissing dateert van 2008, toen de toenmalige regering, met naast de sp.a ook Ecolo en Groen, een haalbaarheidsstudie aan de MIVB vroeg.

De regering van 2013, met Ecolo maar zonder de sp.a, bevestigde die principebeslissing en legde het tracé van de nieuwe lijn vast. Beliris en de MIVB moesten de beslissing uitvoeren.

Toen ik opnieuw minister van Mobiliteit en Openbare Werken werd, vond ik het normaal om die beslissing uit te voeren. Ten eerste omwille van de politieke geloofwaardigheid. Beliris en de Brusselse regering hadden ondertussen trouwens al 30 miljoen euro uitgegeven aan voorbereidende studies en aanpassingen aan het project.

Het tweede argument is de noodzaak van die metrolijn. De metrolijn tussen Bordet en Albert zal in twee fasen worden gerealiseerd. Voor het traject tussen Bordet en Brussel-Noord moet er een nieuwe tunnel worden gegraven en moeten er nieuwe stations worden gebouwd. Om technische redenen kunnen we de tunnel niet aan het Noordstation beginnen te graven. Voor de tunnelmachine is er immers een ruimte van 15.000 tot 20.000 m² nodig. Bovendien zou het vrachtverkeer dat nodig is om de aarde af te voeren, te veel overlast veroorzaken in het stadscentrum. Daarom zullen we in Haren beginnen te graven.

Dat noordelijke gedeelte valt onder de verantwoordelijkheid van Beliris en heeft inderdaad vertraging opgelopen.

Sommigen denken dat die vertraging langer of korter kan worden na de verkiezingen. Daar kan ik mij niet over uitspreken, maar dergelijke projecten vragen altijd tijd. De bal ligt niet alleen niet in het kamp van de federale overheid. Ook de situatie in Brussel helpt de zaken niet altijd vooruit. De termijnen zijn niettemin vergelijkbaar met die in buitenlandse projecten.

prend une décision, suivent des discussions durant dix ans pour savoir si la décision a réellement été prise, avant qu'elle ne soit finalement exécutée.

Cela ne va plus. Trois gouvernements consécutifs ont pris la décision d'élargir le réseau bruxellois du métro. Aux côtés d'Ecolo et de Groen, je faisais moi-même partie du premier de ces gouvernements qui, en 2008, avait commandé à la STIB des études de faisabilité quant à une prolongation du métro. La décision de principe fut donc prise dès ce moment-là.

Le gouvernement de 2013, qui comptait Ecolo dans ses rangs, mais plus le sp.a, a confirmé cette décision de principe en déterminant le tracé de la nouvelle ligne. Cela change tout. Le deuxième gouvernement est allé plus loin dans le processus décisionnel. Les membres d'Ecolo de l'époque ont bien confirmé ce choix politique. Le tracé a été choisi, et Beliris et la STIB ont été chargés de l'exécuter.

Ayant à nouveau été nommé ministre de la Mobilité et des Travaux publics, j'ai trouvé normal, comme l'indique la déclaration gouvernementale, d'exécuter ces décisions. Le premier argument pour le faire est la crédibilité de la politique. D'autant plus que Beliris et le gouvernement régional ont déjà dépensé 30 millions d'euros pour réaliser les études préliminaires et adapter le projet. Depuis le projet initial, il y a eu en effet de nombreuses procédures, études d'incidences et concertations avec les commerçants et les habitants et le projet a été revu.

Le second argument est la nécessité de cette ligne de métro. Je tiens à rappeler à ceux qui évoquent le fait que l'on puisse jongler avec les délais, que le projet de ligne de métro reliant Bordet à Albert se subdivise en deux phases. La première, qui relie Bordet à la Gare de Bruxelles-Nord, demande de creuser un tout nouveau tunnel et de construire de nouvelles stations. Pour des raisons techniques, nous ne pouvons d'ailleurs pas, M. van Goidsenhoven, commencer la ligne à la Gare de Bruxelles-Nord. Nous sommes obligés de commencer à Haren, car le tunnelier doit disposer de 15.000 à 20.000m² de surface au sol et le centre-ville densément bâti ne permettrait pas la circulation d'un nombre suffisant de camions pour évacuer la

Voor het traject tussen het Noordstation en Albert moet de premetrolijn in een metrolijn worden veranderd. We moeten de signalisatie veranderen, de perrons aanpassen en twee nieuwe stations bouwen: Albert en Grondwet.

We hebben al een vergunning voor het multimodale station Albert, dat een metroterminus en een tramhalte zal worden. Op vraag van de gemeente Vorst zullen we de tram verlengen tot de halte Rochefort om de lager gelegen delen van Vorst met de bovenstad te verbinden.

Voor dat traject bedraagt de vertraging slechts enkele maanden. Als alles volgens plan verloopt, zal het traject tussen Albert en het Noordstation tegen 2024 klaar zijn en het traject tussen het Noordstation en Bordet tegen 2029-2030.

Sommige leden van Ecolo en Groen stellen als alternatief voor het traject Albert-Noordstation een tram in de voetgangerszone voor. Dat is geen geloofwaardige oplossing. Ten eerste zullen de werken in de voetgangerszone eindelijk voltooid zijn aan het einde van het jaar. We gaan geen nieuwe werken beginnen voor een tramlijn! Bovendien biedt die tramlijn geen oplossing. Het zou absurd zijn om zowel een tram ondergronds als bovengronds te laten rijden. Welk traject zou die bovengrondse tram bovendien afleggen? Hoe zal die tram op de rest van het netwerk worden aangesloten?

Het is niet mogelijk om de frequentie van de ondergrondse trams op de noord-zuidas in de toekomst nog verder te verhogen, want het verzadigingspunt is bereikt. De eindhaltes en kruispunten worden nu al maximaal benut. We hebben dus geen andere keuze dan op een metro over te schakelen.

Het traject tussen het Noordstation en Bordet wordt momenteel bediend door tram 55. Als alternatief voor de metro stelt Ecolo voor om die tram in eigen bedding te laten rijden. Ik zal de gemeente Schaarbeek een officiële brief sturen met de vraag of ze daarmee akkoord gaat.

Ik had dat vier jaar geleden al gevraagd voor het traject tussen de Berenkuil en het Liedtsplein. De gemeente Schaarbeek verwierp toen dat verzoek.

terre. De plus, la proximité des grands axes de communication, à Haren, limite les nuisances.

C'est la partie nord, dont l'État fédéral, par le biais de Beliris et de M. Reynders, est en charge. Ce tronçon a pris du retard.

Certains disent que ce retard pourrait s'allonger ou être réduit après les élections. Je ne peux pas vous dire ce qu'il en est, mais il est clair que les choses prennent du temps. Je ne mets pas la balle dans le camp du niveau fédéral, mais la situation de Bruxelles peut expliquer certains retards. Pour un projet de cette envergure, les délais sont cependant comparables à ceux enregistrés en moyenne à l'étranger.

Le tronçon situé entre les stations Gare du Nord et Albert exige quant à lui une transformation de la ligne du réseau de préméto en ligne de méto. Il faut donc remplacer la signalétique, refaire les quais et réaliser deux nouvelles grandes stations : Albert et Constitution.

Je vous rappelle que nous avons déjà obtenu le permis pour l'aménagement d'une station intermodale à Albert : ce sera un terminus de méto et une station de tram. À la demande de la commune de Forest, nous allons également prolonger le tram, qui va longer le parc jusqu'à l'arrêt Rochefort. Le bas de Forest sera ainsi relié au haut de la ville.

Il est important d'ouvrir la station Constitution, dont on parle beaucoup. Mais nous n'avons qu'un retard de quelques mois sur ce tronçon.

Le tronçon Gare du Nord-Albert est fort sollicité en ce moment, au point que l'on refuse des clients. Et l'accord de majorité de la Ville de Bruxelles envisage d'étendre encore les zones piétonnes dans les mois et années qui viennent. Selon le planning prévu, ce tronçon sera totalement relié par un méto en 2024, tandis que l'axe Gare du Nord-Bordet, pris en charge par l'État fédéral, le sera en 2029-2030.

J'entends que l'on demande s'il n'y a pas d'alternatives à ce tronçon. Soyons clairs : il faut stopper cette hypocrisie. L'alternative proposée par certains membres d'Ecolo ou de Groen pour le tronçon Albert-Gare du Nord consiste à mettre un

Ecolo maakt nochtans al achttien jaar deel uit van de meerderheid. Nu lijkt een eigen bedding plots wel mogelijk, ook al moeten alle parkeerplaatsen in de wijk verdwijnen, zal er aan de meeste kruispunten niet meer naar links kunnen worden afgedraaid en moeten er zeventien kruispunten worden afgeschaft. Ik ben benieuwd of de buurtbewoners en de handelaars daarmee akkoord zullen gaan!

Hetzelfde geldt voor Vorst, waar de tram ook niet in eigen bedding rijdt op de Neerstalsesteenweg. Zou de gemeente intussen van gedachte zijn veranderd?

tram sur le piétonnier, où les grands chantiers vont enfin s'achever à la fin de l'année.

On ne va pas expliquer aux gens qu'on va recommencer ce chantier pour y mettre un tram ! Si au moins, cela résolvait quelque chose ! Mais pour la clientèle de la STIB, ce sera absurde. Il lui sera impossible de savoir si elle doit prendre un tram en sous-sol ou en surface. Et ce tram en surface, quel serait son parcours ? Comment se connecterait-il avec le réseau ? Ce n'est pas une solution crédible.

En outre, on ne peut pas augmenter le nombre de trams en sous-sol, puisque le point de saturation y est atteint. Il y a des goulets d'étranglement en plusieurs endroits du réseau. Les terminus et les carrefours sont exploités au maximum de leurs capacités. On se trouve aussi face à des contraintes de cisaillement, par exemple dans le tunnel Constitution, et de signalisation, dans la trémie de la rue du Progrès.

Ni maintenant, ni à l'avenir, il ne sera donc possible d'augmenter les fréquences sur l'axe nord-sud. Il n'y a donc d'autre choix que de passer complètement au métro.

Le tronçon qui relie la station Gare du Nord à Bordet est actuellement desservi par le tram 55. Je vais donc écrire officiellement à la commune de Schaerbeek pour demander s'il peut bénéficier d'un site propre.

J'ai déjà demandé il y a quatre ans à ce que ce soit fait pour le tronçon reliant la Cage aux Ours et la place Liedts. La commune de Schaerbeek a refusé. Je rappelle qu'Ecolo y fait partie de la majorité communale depuis 18 ans ! Qu'est-ce qui les a empêchés de mettre le tram 55 en site propre ? À présent, cela semble tout à coup possible. Je me suis renseigné sur ce que cela impliquerait : supprimer intégralement le stationnement et la circulation automobile dans le quartier, supprimer la possibilité de tourner à gauche à la majorité des carrefours, supprimer dix-sept carrefours. Il est probable qu'un grand nombre d'arrêts soient également touchés par le projet.

Je suis curieux de savoir si les riverains et les commerçants seront d'accord. Vous vous rappelez sans doute que lorsque j'ai fait aménager une toute petite piste cyclable au niveau de la place Liedts, le quartier s'est enflammé ! Pour le groupe Ecolo,

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *Dat gebeurt wel vaker in Vorst ...*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Inderdaad. Ik zal navragen hoe het zit, want dit debat verdient concrete gegevens. We mogen de bevolking geen blaasjes verkopen: de alternatieven zijn een bovengrondse tram door het hart van de voetgangerszone in Brussel-stad en lijn 55 volledig in eigen bedding, zeker in Schaarbeek. Ik heb zo mijn idee over hoe dat zal gaan, maar ik wacht af ...*

Iedereen die geregeld de tram neemt tussen Albert en het Noordstation zal u zeggen dat de capaciteit omhoog moet. Volgens de planning gebeurt dat binnen vijf jaar. We moeten ook verder inzetten op een echt alternatief richting Schaarbeek.

De studie over de uitbreiding naar het zuiden blijft een mysterie. Vierenhalf jaar geleden vocht de heer Reynders om die studie snel te laten uitvoeren. Hij vertrouwde het Brussels Gewest blijkbaar niet. Enkele weken geleden ging de studie, na lang aandringen van het gewest, eindelijk van start. Helaas laten de resultaten tot na de verkiezingen op zich wachten.

Zelf heb ik een haalbaarheidsstudie laten uitvoeren over de uitbreiding van het net richting Groot-Bijgaarden. De resultaten volgen over enkele weken en de regering kan desgewenst een principebeslissing nemen. Ik ben voorstander van de verlenging van de metro tussen Simonis en Groot-Bijgaarden, waar een grote P+R zou komen. Mevrouw Dejonghe, ik ben het helemaal met u eens dat de volgende regering zich onmiddellijk over het dossier moet buigen zodat we tussen 2024 en 2030 beide metrolijnen tegelijkertijd kunnen inhuldigen.

l'alternative consisterait à mettre le tram 55 en site propre. Demain au plus tard, j'écrirai à la commune de Schaerbeek pour savoir si elle est d'accord avec ce projet !

La même question s'applique à Forest où le tram ne roule pas non plus en site propre, à la chaussée de Neerstalle. La commune aurait-elle changé d'avis à ce sujet entretemps ? Je serais curieux de le savoir.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- On change beaucoup d'opinion à Forest...

M. Pascal Smet, ministre.- Effectivement. Mais je vais me renseigner à ce sujet en tout cas, car le type de débat qui nous occupe aujourd'hui doit se baser sur des éléments concrets et non des hypothèses et des généralités. On ne doit pas servir des boniments à la population : les alternatives préconisées sont une ligne de tram en surface au milieu du piétonnier pour Bruxelles-Ville et la ligne 55 complètement en site propre, notamment à Schaerbeek. J'ai ma petite idée sur ce qui se passera à ce niveau, mais je demande à voir...

Toute personne qui emprunte régulièrement le tronçon entre la place Albert et la Gare du Nord vous le dira : il faut augmenter la capacité des lignes. Le calendrier des travaux prévoit de le faire endéans les cinq ans.

Il faut également poursuivre nos efforts en vue d'une véritable alternative en direction de Schaerbeek.

L'étude concernant l'extension vers le sud de la Région demeure un mystère que je ne parviens pas à élucider. Il y a quatre ans et demi, M. Reynders s'était battu pour réaliser cette étude rapidement. Il ne faisait apparemment pas confiance à la Région. Il y a quelques semaines, cette étude a finalement été lancée à la suite de nos demandes insistantes. Hélas, nous n'en connaissons pas les résultats avant les élections.

De mon côté, au nom de la Région, j'ai commandé une étude de faisabilité de la prolongation du réseau vers Grand-Bigard. Ses résultats seront livrés d'ici quelques semaines, et le gouvernement, s'il le souhaite, pourra prendre une décision de principe à ce sujet. Je suis favorable au prolongement de la ligne de métro de la station Simonis à la zone de Grand-Bigard où serait installé un grand parking de

Ik denk niet dat de negatieve adviezen van de Brussel-Stad en Sint-Gillis voor vertraging gaan zorgen. Wat diverse politieke partijen ook beweren, ik denk dat de toestand onder controle is en ik zal uitleggen waarom.

De stad Brussel heeft bijvoorbeeld gevraagd of tram 51 en 82 niet bovengronds kunnen blijven rijden. Ik suggereerde al twee jaar geleden om die mogelijkheid te bekijken. De lijnen zouden dan via de Kleine Ring naar Fonsny gaan.

Na onderzoek bleek dat geen goed idee. In de tunnel heeft de tram immers geen last van voetgangers, auto's en fietsers, wat de regelmaat ten goede komt. Bovendien vereenvoudigt het ondergrondse traject de overstap tussen tram en metro.

Een heleboel bedenkingen hebben te maken met de heraanleg van de openbare ruimte. Ik ben bijvoorbeeld voorstander van een heraanleg van de Stalingradlaan en als de stad daartoe beslist, zal het gewest de kosten daarvoor dragen. Soms overdrijft de stad Brussel echter, zoals toen ze de Lemonnierlaan op kosten van het Brussels Gewest wou laten heraanleggen.

Intussen heeft de overlegcommissie een eensluidend positief advies gegeven met haalbare voorwaarden. De wensen van de stad Brussel en de gemeente Sint-Gillis zijn aanvaardbaar.

Ik neem aan dat de minister-president binnenkort de vergunning aflevert. De MIVB is al gestart met de procedure voor de toewijzing van de werken aan het station Grondwet. Over enkele weken beginnen de nutsbedrijven hun werken voor te bereiden.

Bij het begin van de regeerperiode wou de heer Reynders ons laten geloven dat de Belgische staat de hele metro zou betalen. Ik heb het even nagerekend: ze betaalt minder dan 30%. Voor de nieuwe lijn betaalt ze jaarlijks 50 miljoen en het gewest betaalt de rest.

In talloze Europese landen betaalt de federale overheid mee voor de metro in de hoofdstad. Beliris is belast met de uitvoering van grootschalige werken die bijdragen tot het

transit. Mme Dejonghe, je suis tout à fait d'accord avec vous : le prochain gouvernement devra immédiatement se lancer dans ce dossier pour qu'entre 2024 et 2030, nous puissions simultanément ouvrir deux lignes de métro.

Les avis négatifs de la Ville de Bruxelles et de Saint-Gilles vont-ils causer du retard ? Je ne le pense pas. J'ai bien examiné leurs conditions, qui font presque toutes référence au réaménagement en surface et aux conditions d'accompagnement. Quoi qu'en disent plusieurs groupes politiques, la situation est gérable, et je vais vous expliquer pourquoi.

La Ville de Bruxelles a, par exemple, demandé si le 51 et le 82 ne pouvaient pas rester en surface. J'avais déjà suggéré il y a deux ans d'étudier cette possibilité. Ces lignes passeraient alors par la Petite ceinture, avant de continuer par l'avenue Fonsny.

Après examen, cette idée ne s'avère pas si bonne. Premièrement, dans le tunnel, le tram n'entre pas en conflit avec les piétons, les voitures et les cyclistes, ce qui préserve sa régularité et sa vitesse. Deuxièmement, le passage en sous-sol facilite la connexion avec les lignes de métro et protège les usagers des intempéries.

Nombre de conditions portent sur le réaménagement de l'espace public. Par exemple, quand la STIB a réalisé des travaux dans la rue de Stalingrad et qu'elle ne l'a pas remise en état mais l'a réaménagée, j'étais demandeur. C'est même moi qui ai soufflé l'idée aux commerçants lors de nos nombreuses réunions, formelles ou informelles. Mais, s'agissant d'une voirie communale, ce n'est pas à la Région de décider du réaménagement de la rue de Stalingrad. Lorsque la ville en aura décidé, le réaménagement sera réalisé, il est vrai aux frais de la Région.

Je constate parfois que la Ville de Bruxelles exagère un peu, comme lorsqu'elle veut que Lemonnier soit réaménagé aux frais de la Région. C'est bien tenté de sa part, mais en l'espèce cela ne devrait pas être le cas.

Entre-temps, la commission de concertation a rendu à l'unanimité un avis positif sous conditions, mais ces conditions ne posent pas de problème. Les souhaits de la Ville de Bruxelles et de Saint-Gilles sont acceptables. Certains ont essayé, comme Mme

ationale en internationale imago van Brussel. Volgens mij beantwoordt de metro daaraan.

De partijen van de volgende federale en gewestelijke meerderheden zullen meerdere onderdelen van de Beliris-akkoorden opnieuw moeten bekijken. Beliris zou in de toekomst nooit meer als bouwheer van een Brusselse werf mogen optreden. De stad Brussel heeft dat al beslist, maar eigenlijk zou het gewest dat ook moeten doen.

Beliris zou eigenlijk alleen nog mogen instaan voor de selectie, de financiering en de follow-up van projecten. Tot slot moeten we de bijdrage van de federale staat in de metro optrekken.

De onderhandelingen moeten ook in het kader van een nieuwe klimaatwet worden gevoerd. In die zin begrijp ik Ecolo niet. De metro is een duurzaam vervoersmiddel, met een afschrijving die een eeuw of meer duurt. Hij is weliswaar duur, maar tramrails zijn om de twintig jaar aan vervanging toe.

Metrostation Grondwet, dat intussen Toots Thielemans heet, moest een gigantisch metro- en tramstation aan het einde van de Stalingradlaan worden, wat werken tot op vijf centimeter van huizen en winkels inhield.

Na de effectenstudie hebben we ervoor gekozen om alleen de metrohalte ter hoogte van halte Grondwet aan te leggen. Daardoor verminderde de impact voor de buurt aanzienlijk. Het uitgespaarde geld wordt in de ombouw van tramstation Lemonnier gestoken, wat tramlijnen 82 en 51 ten goede komt. Het nieuwe station krijgt via een ondergrondse tunnel verbinding met het nieuwe metrostation.

Zo halen we voordeel uit investeringen uit het verleden. Met de bijsturing hoeft er aan station Lemonnier niets meer te gebeuren. We moeten echter wel onder het Zuidpaleis een deel van de winkelkelders ontegenen.

De werken gaan natuurlijk impact hebben op de buurt, maar samen met de heren Vervoort en Gosuin heb ik de stad Brussel een brief geschreven om uit te leggen dat het gewest van plan was om een pact te sluiten met de stad, de

Dejonghe y a fait allusion, de créer un conflit autour du métro, mais il s'est vite dégonflé.

Je suppose que le ministre-président délivrera bientôt le permis. La STIB a déjà lancé la procédure d'attribution du chantier Constitution. Le cahier des charges a été approuvé par le conseil d'administration. Une procédure est en cours pour désigner l'entrepreneur. Dans les semaines qui viennent, des travaux préparatoires débiteront pour les impétrants.

Avant d'aborder la question du chantier, je reviens sur celle du coût. M. Chahid a fait référence à Beliris. En début de législature, je me rappelle que M. Reynders a voulu faire croire que c'était l'État fédéral qui payait la totalité du métro. J'ai fait le calcul : l'État fédéral paye moins de 30%. Il paye aujourd'hui 50 millions d'euros par an pour la nouvelle ligne de métro et nous payons le reste.

Je rejoins les propos de M. Chahid. Dans de nombreux pays européens, l'État fédéral intervient dans la réalisation du réseau de métro de sa capitale. Je rappelle aussi que le rôle de Beliris est de réaliser des projets de grande envergure, qui contribuent à améliorer à l'image nationale et internationale de Bruxelles. Selon moi, cette ligne de métro répond à ce critère.

Les partis qui seront représentés dans la prochaine majorité aux niveaux fédéral et régional devront renégocier sur plusieurs points les accords concernant Beliris. Beliris ne devrait plus jamais être maître d'ouvrage de quelque chantier que ce soit à Bruxelles. La Ville de Bruxelles a déjà pris cette décision, mais nous devons également le faire au niveau régional.

Il faut également que tous les fonctionnaires de Beliris soient intégrés au niveau régional et que Beliris ne garde que les volets de la sélection, du financement et du suivi des projets. Enfin, il faut augmenter la part de l'intervention de l'État fédéral dans le projet du métro et dans les futures lignes de métro.

Ces négociations doivent avoir lieu avec l'État fédéral, y compris dans le cadre d'une loi sur le climat dont tout le monde parle. À cet égard, je ne comprends pas l'attitude d'Ecolo, qui se veut le défenseur d'une approche durable. S'il y a un mode

winkeliers en de omwonenden om er een modelwerf van te maken. Eigenlijk zal alleen voor het stuk tussen Toots Thielemans en de Stalingradlaan een verandering van de wijk nodig zijn.

De laatste jaren is er veel geïnvesteerd in de buurt om ze aangenamer te maken en ik begrijp dan ook de angst bij de bewoners en de handelaars dat dat ongedaan gemaakt zal worden.

De verkiezingskoorts heeft een aantal politici aangezet tot boude verklaringen. In plaats van de onvrede van de omwonenden electoraal te gelde te maken, kunnen we beter uitleggen dat een metrostation voordelen biedt, ook al liggen de metrostations Zuidstation en Anneessens op minder dan 500 m.

Tram 51 en 82 zullen immers in Lemonnier blijven stoppen, maar de lijnen 3 en 4 niet meer. De buurt mag niet dezelfde vergissing begaan als Ukkel, dat destijds geen metro wou, maar nu toegeeft dat het daarmee een grote strategische vergissing beging.

De winkeliers van de Stalingradbuurt, of toch die van de jongere generatie, begrijpen hoe interessant het is om het metrostation Toots Thielemans in de buurt te hebben. We mogen de vrees van de omwonenden niet aanwakkeren en moeten met hen bekijken hoe we de werken het best aanpakken.

De gesprekken die ik heb gevoerd, hebben een voor-voorontwerp van pact opgeleverd. Binnenkort heb ik een afspraak met de stad Brussel en de winkeliers om het af te ronden.

Burgemeester Close, minister-president Vervoort, minister Gosuin, ikzelf en alle andere betrokkenen willen dat de werken voorbeeldig verlopen. Om stof te vermijden, wordt de werf afgesloten met foto's van Toots Thielemans. We overwegen ook een tijdelijk museum. Alle winkels blijven tijdens de werken toegankelijk voor voetgangers, net als een rijbaan voor de auto's.

Een deel van de kelders van het Zuidpaleis zal weliswaar verdwijnen, maar we zoeken voor elke zaak een alternatief voor het sanitair en de opslag

de transport durable, avec un amortissement sur un siècle ou plus, c'est bien le métro. Il coûte cher, certes, mais son amortissement est beaucoup plus long que celui des lignes de tram, dont il faut remplacer les rails tous les vingt ans. C'est donc bel et bien une alternative structurante.

J'en viens au déroulement du chantier.

Le premier projet de station Constitution, renommée Toots Thielemans, revêtait une grande importance pour le quartier. Il était prévu de construire une très grande station de métro et de tram au bout de l'avenue de Stalingrad, ce qui impliquait de travailler à cinq centimètres des maisons des riverains et des commerces du quartier. L'impact était immense.

On a pris ces craintes en considération. L'étude d'incidences a examiné tous les éléments du dossier, et la conclusion fut d'adapter les plans pour ne retenir que la station de métro à l'arrêt Constitution. Cela réduisait considérablement l'impact sur le quartier grâce, notamment, à une station plus compacte.

L'argent ainsi épargné permettra d'investir dans la transformation de la station de tram Lemonnier - une zone courbe assez dangereuse que l'on peut à peine qualifier de station, qui n'est pas accueillante pour les personnes à mobilité réduite - pour bénéficier aux lignes de trams 82 et 51 qui la traversent.

La nouvelle station qui y sera créée sera reliée, par un tunnel souterrain déjà à moitié creusé, à la nouvelle station de métro. En outre, on peut installer une bouche de métro dans une maison de la zone, où l'espace nécessaire est déjà présent en sous-sol.

Cela revient à rentabiliser des investissements faits par le passé. En adaptant ainsi le projet, le chantier se déroulera de manière totalement différente. Nous ne devons plus vraiment toucher à Lemonnier. En revanche, nous devons passer au-dessous du Palais du Midi et utiliser une partie des caves appartenant aux commerçants.

Il est indéniable que les travaux auront un impact sur le quartier mais, MM. Vervoort, Gosuin et moi-même avons écrit à la Ville de Bruxelles en expliquant clairement que le gouvernement avait

van levensmiddelen. Samen met de stad Brussel overwogen we ook compensaties.

Het gewest is bereid om 10 miljoen euro uit te trekken voor begeleidende maatregelen. In de loop van de volgende weken onderteken ik samen met burgemeester Close een protocolpact met de winkeliers. Dat is een première. Er zullen permanent mensen aanspreekbaar zijn om de werken in goede banen te leiden.

Ik heb opgevangen dat de oorspronkelijke begroting 800 miljoen euro bedroeg. In haar antwoord op een vraag van mevrouw Dejonghe maakte mevrouw Grouwels in februari 2014 een duidelijk onderscheid tussen de noorder- en de zuiderlijn.

De Brusselaars hebben Ecolo en Groen duidelijk laten verstaan dat ze voor de metro zijn. Ze hebben begrepen hoe belangrijk hij is voor de mobiliteit en de duurzaamheid. Ze hebben ook begrepen dat de huidige regering twee nieuwe tramlijnen heeft ingehuldigd en nieuwe lijnen voorbereidt, dat ze met andere woorden wel degelijk investeert in andere zaken dan de metro.

De MIVB werkt momenteel aan een dossier in verband met de tramlijnen tussen Rogier en Neder-Over-Heembeek en Rogier en Belgica. Die tramlijnen maken deel uit van het meerjarenplan voor investeringen.

Dankzij het Busplan komen er de volgende maanden en jaren een heleboel nieuwe buslijnen bij.

Wie zegt dat er nood is aan alternatieven, stel ik voor een debat te voeren over concrete dossiers en niet over algemeenheden, zodat de Brusselaars begrijpen welke alternatieven er zijn.

Ik heb duidelijk uitgelegd wat er met lijn 55 en lijn 82 en met de verbinding Albert-Noordstation gebeurt. Ik zal Vorst en Schaarbeek vragen of tram 55 een eigen bedding kan krijgen en ben benieuwd naar hun antwoord.

De overgrote meerderheid van de Brusselaars is voorstander van de nieuwe metrolijn, die we nu

l'intention de conclure un pacte avec la ville, ses commerçants et habitants, pour faire de ce chantier un chantier modèle. En réalité, le tronçon reliant la future station Toots Thielemans à Stalingrad est quasiment le seul qui implique de modifier l'environnement du quartier. C'est la raison pour laquelle nous devons prendre les plaintes des commerçants en considération. Cela sera moins le cas pour le quartier Albert.

Honnêtement, je comprends les commerçants. Ces dernières années, le quartier a fait de nombreux investissements pour attirer davantage de femmes, rendre les commerces plus attrayants, développer de beaux restaurants... L'ambiance est déjà nettement plus agréable, même si elle pourrait l'être encore davantage. Il est donc normal que les riverains aient un peu peur.

Ce qui joue également un rôle, c'est le réflexe électoraliste de certains. Au lieu de surfer sur le mécontentement des riverains, il faut bien leur expliquer qu'ils ont tout intérêt à avoir une station de métro à proximité. Lors des discussions formelles et informelles que nous avons eues avec eux, plusieurs m'ont demandé s'il est réellement nécessaire d'installer une station de métro Toots Thielemans à la rue Stalingrad. Il est vrai que la station Gare du Midi et les stations Anneessens et Fontainas se trouvent à 500 mètres.

Je leur ai expliqué que les trams 51 et 82 passeront encore à la station Lemonnier, mais pas le 3 et le 4. Ce quartier et celui des Marolles ne devraient pas commettre l'erreur que l'on a commise à Uccle, où on a eu peur des travaux, mais où on a avoué dix ou vingt ans plus tard avoir commis une erreur stratégique colossale en refusant la station de métro.

Les commerçants du quartier de l'avenue de Stalingrad, au moins ceux de la jeune génération, ont compris qu'il est tout à fait intéressant d'avoir la station de métro Toots Thielemans à proximité. Aujourd'hui, le plus important est de ne pas attiser les peurs et de regarder avec les riverains dans quelles conditions le chantier peut se dérouler.

J'ai organisé des rencontres et bien compris les demandes. Nous avons un avant-avant-projet de pacte. Je rencontrerai bientôt la Ville de Bruxelles,

echt moeten aanleggen als we de politiek geloofwaardig willen houden.

puis les commerçants, et nous pourrions conclure dans les semaines à venir.

M. Close, le président, M. Gosuin, moi-même et toutes les personnes concernées désirons un chantier exemplaire. Dans nombre de villes à l'étranger, le creusement d'un métro devient une attraction touristique. Pour éviter la poussière, le chantier sera fermé par des affiches de Toots Thielemans... Nous réfléchissons même à la manière de lui consacrer un musée temporaire. Pendant le chantier, tous les commerces demeureront accessibles aux piétons, tandis qu'une bande sera mise à la disposition des voitures.

Certes, une partie des caves seront touchées au Palais du Midi. Mais, pour chaque commerçant, nous allons trouver une alternative pour les sanitaires et le stockage de nourriture. Nous envisageons aussi des compensations, avec la Ville de Bruxelles. De nombreux commerçants du Palais du Midi sont locataires de la Ville. Peut-être pourraient-ils être dispensés de loyer, par exemple ? Les solutions originales ne manquent pas.

Dès lors que la Région va dépenser 1,8 milliard d'euros, on peut prévoir 10 millions d'euros pour accompagner le chantier. La volonté est là. Dans les semaines qui viennent, M. Close, au nom de la Ville de Bruxelles, et moi-même, au nom du gouvernement, allons rencontrer les commerçants et signer un pacte-protocole. Ce sera une première. Un ombudsman, un animateur et d'autres gens seront disponibles en permanence pour organiser au mieux ce chantier.

J'aimerais revenir sur le coût. J'ai entendu dire que le budget avait été évalué initialement à 800 millions d'euros. Je rappelle que Mme Grouwels a clairement répondu à Mme Dejonghe à ce sujet au parlement en février 2014. Elle a bien détaillé la différence entre le métro Nord et le métro Sud.

Pour conclure, je pense que les Bruxellois ont discuté avec Ecolo et Groen et leur message est clair : ils veulent le métro. Ensuite, ils ont compris son intérêt pour la mobilité et la durabilité. Ils ont également compris que le gouvernement actuel avait investi : deux lignes de tram ont été inaugurées sous cette législature, d'autres sont en préparation et des travaux sont en cours au Heysel pour prolonger la ligne 9 entre les arrêts Arbre ballon et Roi Baudouin.

Nous attendons le permis pour relier les arrêts Roi Baudouin et Esplanade.

La STIB est maintenant chargée de préparer le dossier du tram entre Rogier et Neder-over-Heembeek, d'une part, et entre Rogier et Belgica, de l'autre, via Tour et Taxis. Ces programmes de lignes de tram sont intégrés dans le plan pluriannuel d'investissement (PPI).

Le Plan bus a été adopté et est en cours de concrétisation. Il nous permettra d'augmenter considérablement le nombre de nouvelles lignes de bus à Bruxelles dans les prochains mois et les prochaines années.

À ceux qui disent que des alternatives sont nécessaires, je réponds que j'aimerais que nous ayons un débat concret sur des dossiers concrets, pas sur des généralités, pour que les Bruxellois comprennent bien quelles sont les alternatives.

J'ai bien expliqué ce qu'il en était des lignes 55 et 82, et de la connexion Albert-Gare du Nord. Je solliciterai les deux communes concernées, c'est-à-dire Forest et Schaerbeek, pour savoir s'il est possible d'avancer et de mettre la ligne de tram 55 en site propre. Je suis curieux de connaître leur réponse.

La très grande majorité des Bruxellois est favorable à cette ligne de métro que nous devons à présent réaliser, pour la crédibilité de la politique.

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (*in het Frans*).- *De geloofwaardigheid van ons gewest hangt deels af van dit dossier. Geen beslissing nemen is erger dan een slechte beslissing nemen.*

Er is geen mirakeloplossing waarmee we alle mobiliteitsproblemen in één keer kunnen oplossen. Mijn fractie acht de uitbreiding van de metrolijn noodzakelijk en vindt dat er zo snel mogelijk schot in de zaak moet komen.

Volksmisleiding zal de zaak niet vooruithelpen. Het is een goede zaak dat u voorstander bent van een permanente dialoog met de maatschappelijke spelers, buurtbewoners en handelaars.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Je ne vais pas prolonger ce débat, le ministre nous ayant longuement répondu.

La crédibilité de notre Région est, en partie, liée à ce dossier. On dit souvent que l'incapacité de choisir est pire qu'une mauvaise décision. En l'occurrence, il est indispensable de décider.

Pour la mobilité, il n'existe pas d'arme absolue susceptible de régler tous les problèmes en une fois. Pour mon groupe, poursuivre l'extension de la ligne de métro nord-sud est une nécessité. Vous avez le soutien de ma formation politique qui l'attend depuis de longues années.

We zullen het dossier dus aandachtig volgen. Het afvoeren of uitstellen van het metroproject zal niet per se een andere vorm van openbaar vervoer ten goede komen. Het metroproject werd twintig jaar on hold gezet en in die tijd zijn we er niet in geslaagd om de mobiliteit aanzienlijk te verbeteren. Mijn fractie blijft dus achter dit grote mobiliteitsproject staan.

De heer Benoît Cerexhe (cdH) *(in het Frans).*- *Sinds de oprichting van het gewest ondervinden we inderdaad problemen om bepaalde ambitieuze projecten te verwezenlijken. Met de uitbreiding van de metro staat niet alleen onze politieke geloofwaardigheid op het spel, maar ook de leefbaarheid van Brussel. Als we willen dat Brussel zijn aantrekkelijkheid behoudt, zijn dergelijke investeringen noodzakelijk.*

In 2013 heeft de regering inderdaad het traject van de nieuwe metrolijn vastgelegd. De principebeslissing was echter al lang daarvoor genomen. Het dossier is dus niet plots op de regeringstafel beland. Daar zijn veel vergaderingen en overleg aan voorafgegaan.

Aan Franstalige zijde hebben de PS, Ecolo en het cdH het metrotraject in 2013 goedgekeurd. Vandaag lijkt ook de toenmalige oppositie, de MR en DéFI, het project te steunen. Er is 30 miljoen euro uitgegeven aan studies. Als we nu

Aujourd'hui, de nouvelles difficultés sont apparues. Le climat préélectoral risque de rendre certaines discussions houleuses, mais il faut avancer le plus rapidement possible. Des dossiers de cette importance suscitent souvent des opinions et des sensibilités différentes, mais s'accommodent mal de la démagogie. En outre, vous avez répété votre volonté d'engager un dialogue permanent avec l'ensemble des forces vives, avec les riverains et les commerçants concernés.

Nous suivons donc ce dossier avec beaucoup d'attention. La crédibilité de notre Région est en jeu. Nous avons beaucoup attendu et je crains que l'abandon du projet d'extension du métro ou son report à une date fort lointaine n'apporte aucune valeur ajoutée à une autre forme de transport en commun. Au contraire, ce n'est pas parce que l'on a mis le métro sous cloche durant une vingtaine d'années que l'on a réussi à faire avancer la mobilité de manière décisive.

Mon groupe conservera son engagement ferme et volontaire en faveur de l'aboutissement de ce grand projet pour Bruxelles et l'amélioration de sa mobilité.

M. Benoît Cerexhe (cdH).- Je voudrais remercier le ministre pour sa réponse extrêmement précise. Je partage son point de vue. Depuis la création de la Région bruxelloise, nous éprouvons des difficultés à développer un certain nombre de projets ambitieux pour cette ville.

Dans le dossier de l'extension du métro sont en jeu non seulement la crédibilité du monde politique, comme vous l'avez rappelé, mais aussi la viabilité de Bruxelles. Si nous voulons que notre capitale, que notre ville-région reste attractive, nous avons besoin d'investissements comme ceux-là.

Vous avez très justement rappelé, parce que l'Histoire a ses droits, qu'en 2013, le gouvernement s'était mis d'accord non pas sur un principe - c'était déjà fait depuis longtemps - mais sur un tracé. Il ne s'agit pas d'un dossier qui a atterri tout à coup sur la table du gouvernement ! Ce genre de dossier est discuté et négocié en réunion intercabine.

Du côté francophone, à tout le moins le PS, Ecolo et le cdH, soit les trois formations politiques autour de

terugkrabbelen, zal Brussel opnieuw belachelijk overkomen.

Mevrouw Delforge heeft gezegd dat ze geen voorstander is van dit welbepaalde metroproject, maar heeft er niet bij verteld welk project ze dan wel steunt.

(Opmerkingen van mevrouw Delforge)

Mijnheer de minister, ik ben het met u eens dat dit project goed is voor iedereen, ook voor de federale overheid en het Vlaams en het Waals Gewest. Elke dag rijden 200.000 wagens Brussel binnen. Volgens een studie die minister Bellot heeft laten uitvoeren, kost de verkeerscongestie ons meer dan 100 miljoen euro. Als we samenwerken, zal iedereen als winnaar uit de bus komen.

Het is belangrijk om rekening te houden met de Brusselse handelaars, die het nu al moeilijk hebben. Langdurige werken zouden hun situatie nog problematischer maken. We moeten trachten om de werken sneller uit te voeren door meer ploegen in te zetten, ook al kost dat meer.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- Voor Ecolo is het geen kwestie van voor of tegen de metro in het algemeen zijn. We stellen gewoon vast dat het huidige project een aantal vragen oproept die niet worden beantwoord.

la table en 2013, ont marqué leur accord sur le tracé. En outre, l'opposition de l'époque, MR et DéFI, a l'air de soutenir ce projet aujourd'hui. C'est la raison pour laquelle 30 millions d'euros d'argent public ont déjà été investis et dépensés dans des études préalables.

Si, comme pour d'autres projets, nous faisons maintenant un pas en avant et deux pas en arrière, Bruxelles sera ridiculisée !

Mme Delforge nous a expliqué ne pas être en faveur de ce projet de métro précis. Je ne sais pas, alors, quel projet de métro elle soutient...

(Remarques de Mme Delforge)

M. le ministre, vous avez raison de dire qu'il s'agit d'un projet qui profiterait à tout le monde, à l'État fédéral comme aux Régions wallonne et flamande. J'ai, en effet, évoqué les 200.000 voitures qui pénètrent et quittent Bruxelles tous les jours. À l'époque, par le biais de Brussels Enterprises Commerce and Industry (BECI), le ministre Bellot avait fait réaliser une étude sur le coût de la congestion pour nos entreprises. La congestion de Bruxelles nous coûte plus de 100 millions d'euros. En travaillant sur la question, État fédéral, Région wallonne et Région flamande ne peuvent en sortir que gagnants !

Il me paraît vraiment important de nous soucier des commerçants qui, en général, connaissent une situation difficile partout à Bruxelles. Des travaux de longue durée rendront les choses plus difficiles encore. Même si les coûts risquent d'augmenter, il est aussi possible de travailler plus rapidement, avec plusieurs équipes. Pour un commerçant, il n'y a rien de pire que de voir un chantier se vider aux alentours de 15h30 et de constater que plus rien ne s'y passe jusqu'au lendemain. Nous pourrions essayer de concentrer les travaux dans un laps de temps plus court, particulièrement dans les zones commerciales.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Comme M. Cerexhe a du mal à me comprendre, je vais me répéter !

Pour Ecolo, la question n'est pas d'être pour ou contre le métro dans l'absolu. Cela n'a pas de sens.

Iedereen heeft het over onze geloofwaardigheid, maar laat ons eens kijken naar de argumenten die plots worden aangevoerd.

De heer Benoît Cerexhe (cdH) *(in het Frans).*- *Uw fractie heeft indertijd het traject goedgekeurd. Er is niets veranderd.*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *U zat zelf in de regering. U weet hoe de discussies zijn verlopen. Heel wat elementen die toen werden aangehaald, werden onder het tapijt geveegd en komen nu stilaan boven.*

(Opmerkingen van de heer Smet)

Mijnheer de minister, ik heb u laten uitspreken. Ik vraag u om hetzelfde te doen.

De voorzitter.- Als u mevrouw Delforge voortdurend onderbreekt, zal ik haar meer spreektijd moeten geven.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Volgens u moeten we haast maken omdat er een akkoord is. Zo zie ik de dingen niet. Het verleden herkauwen is iets wat de minister al vijf jaar doet en dat heeft ons niet vooruit geholpen!*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Welke vragen zijn niet beantwoord?*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *U onderbreekt mij voortdurend. Op die manier is er geen debat mogelijk.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Ik probeer u gewoon te begrijpen.*

Nous constatons cependant que le projet tel qu'il existe aujourd'hui pose une série de questions sans réponse.

Il a été question de crédibilité. Penchons-nous sur les arguments qui sont soudain avancés en la matière.

M. Benoît Cerexhe (cdH).- Votre groupe a accepté le trajet, à l'époque. Vos ministres étaient autour de la table lorsqu'il a été établi. Rien n'a changé.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Et, comme vous étiez au gouvernement, vous savez aussi comment se sont déroulées les discussions. Une série d'éléments soulevés à l'époque ont été mis sous le tapis et commencent à ressurgir.

(Remarques de M. Smet)

Je vous ai laissé parler, M. le ministre. Je vous invite à faire de même.

M. le président.- Si vous interrompez sans cesse Mme Delforge, je vais devoir lui laisser un peu plus de temps.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Selon vous, on fonce parce qu'il y a eu un accord. Ce n'est pas comme cela que je vois les choses. Ressasser le passé, cela fait cinq ans que le ministre le fait et cela ne nous fait pas avancer !

M. Pascal Smet, ministre.- Quelles questions sont-elles sans réponse, Mme Delforge ?

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Moi aussi, je peux vous interrompre constamment ! Il n'est pas possible de débattre dans ces conditions. Je sais que certains aiment bien couper la parole aux femmes ! Des études le démontrent.

M. Pascal Smet, ministre.- Pour ma part, j'essaie de comprendre.

De voorzitter.- Gelieve mevrouw Delforge niet langer te onderbreken, zelfs als u nog vragen hebt.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Om terug te komen op de geloofwaardigheid, hoe zit het met het akkoord over de automatisering van de metro? Die maatregel had al lang moeten worden ingevoerd om de frequentie op de verzadigde stukken te verhogen.*

U zegt dat u oplossingen zult vinden voor de handelaars op de Stalingradlaan. Dat is een vreemde uitspraak van een minister die vindt dat het huidige project geen problemen vertoont en die in minder dan zes maanden tijd de vertraming van lijn 71 heeft afgevoerd. Daar was nochtans ook een akkoord over.

Neem mij dus niet kwalijk dat ik uw geloofwaardigheid in twijfel trek, vooral omdat de reïssnelheid van de trams en bussen de voorbije vijf jaar is gedaald. U lijkt de bovengrondse situatie te laten verrotten om het ondergronds openbaar vervoer te kunnen uitbreiden.

U speelt een onnozel spelletje. Als wij u op de problemen wijzen, beschuldigt u Ecolo ervan tegen de metro te zijn. U schiet op de boodschapper in plaats van de zaken onder ogen te zien.

(Vrolijkheid bij de heer Smet)

Heel wat vragen blijven onbeantwoord, onder meer met betrekking tot bepaalde technische keuzes. Meerdere experts hebben aangegeven dat een tunnelboormachine op minder dan dertig meter niet de lichtste, snelste en verstandigste keuze voor de Brusselse ondergrond is, maar u lijkt daar geen rekening mee te houden.

Waarom steekt u uw kop in het zand? Als we te lang wachten, is er geen weg meer terug en zal het parlement misschien binnen enkele jaren een onderzoekscommissie of bijzondere commissie moeten organiseren omdat de ondergrondse lijn problemen oplevert.

M. le président.- La parole est à Mme Delforge et je considère qu'on ne lui a pas encore laissé le temps de s'exprimer. Je vous remercie d'avance de ne plus l'interrompre, même si vous avez des questions.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Au sujet de la crédibilité, puisqu'on s'amuse à citer les accords, je demande où en est l'automatisation du métro. On ne s'inquiète plus de la crédibilité alors que cette automatisation devrait être réalisée depuis longtemps pour permettre, sur des tronçons saturés, d'augmenter les fréquences !

Quant aux commerçants de l'avenue de Stalingrad, vous prétendez qu'on va leur trouver des solutions, dégager des fonds... Assertion étonnante de la part d'un ministre qui estime que le projet actuel ne présente aucun problème - j'y reviendrai - et qui, en moins de six mois, a abandonné la tramification de la ligne 71 ! À ce sujet aussi, il existait un accord, et vous avez d'emblée coulé le projet en inventant qu'il se terminerait à la Porte de Namur. Aucun effort de pédagogie à ce sujet !

Permettez-vous donc de douter de votre sens de la crédibilité, d'autant que ces cinq dernières années, la vitesse commerciale des trams et des bus a diminué. Votre choix semble être de laisser se dégrader la situation en surface pour ensuite enterrer les transports en commun.

J'ai l'impression d'assister ici à un jeu stupide qui consiste à tirer sur le messenger. Lorsque nous pointons les problèmes et les questions qui n'ont pas obtenu de réponse, qui ne manqueront pas de ressurgir et auront de sérieux impacts, vous vous contentez d'affirmer qu'"Ecolo est contre le métro". Lorsque nous tentons de nuancer ce propos en évoquant les problèmes liés à ce projet, la stratégie choisie est de tirer sur le messenger.

(Sourires de M. Smet)

Le cas échéant, le Parlement bruxellois organisera une commission d'enquête ou une commission spéciale - dont il est tellement friand - lorsqu'il apparaîtra qu'une ligne souterraine n'est pas si facile et demande de l'entretien. Et ce ne sera la faute de personne ou de tout le monde !

Quantité de questions restent sans réponses, dont une série de choix techniques. Ainsi, de nombreux

U beweert dat er bovengronds niets moet gebeuren, dat alles is onderzocht. Nochtans denken meerdere academici dat er maatregelen mogelijk zijn voor tram 55.

U zegt dat Schaarbeek geen tram in eigen bedding wil, maar de gemeente heeft geen enkele aanvraag ontvangen. Bovendien werden een aantal bovengrondse trams afgeschaft, zoals tram 56.

Ik heb ook geen antwoord gekregen over de grote stations die gepland zijn. Veel Brusselaars vragen zich af of het niet de bedoeling is om er winkelruimtes te creëren. Zo ja, wat zullen de gevolgen voor de bovengrondse winkels zijn?

De experten zijn ook ongerust over de grondwaterspiegel en de mogelijke impact op de Zenne. Ze vrezen dat de stabiliteit van de gebouwen in Schaarbeek in gevaar zal komen. Al die zaken zijn niet bekend gemaakt. Er is maar één studie bureau, dat rechter in eigen zaak is en alle keuzes maakt.

U hebt het over Ukkel gehad. De reizigers van lijn 94 zijn niet blij met een overstap aan Albert, waarbij ze bovendien van niveau moeten veranderen. Ze verkiezen de huidige situatie, ondanks de verzadigingsproblemen.

U zegt dat Ecolo een tram op de centrale boulevards voorstelt, maar niet weet waar die precies zou moeten komen. We zeggen niet dat we een mirakeloplossing hebben of alle problemen kunnen oplossen. We willen er gewoon op wijzen dat er problemen aan de oppervlakte komen omdat bepaalde opties niet ernstig zijn onderzocht.

Madrid is bijna failliet gegaan door de bouw van de metro. Ook de verlenging van de metro in Amsterdam heeft handen vol geld gekost. De metro blijft een hachelijke onderneming. En we mogen vooral niet vergeten dat er als gevolg van de eerste metrowerken in Brussel meerdere bovengrondse lijnen werden afgeschaft, waardoor de MIVB reizigers heeft verloren.

experts signalent qu'un gros tunnelier à moins de 30 mètres n'est pas l'option la plus légère, la plus rapide et la plus raisonnable pour les sous-sols bruxellois, ni celle qui affecte le moins la surface. Or, nous n'avons toujours rien entendu à ce sujet.

Pourquoi n'êtes-vous pas capable de regarder les choses en face avant que la situation ne soit définitivement irréversible ?

Vous semblez dire qu'en surface il n'y a rien à faire, que tout a été étudié.

Pourtant, plusieurs experts académiques, pas forcément du groupe Ecolo, estiment que des mesures pourraient être prises pour le tram 55 ou les tronçons congestionnés, y compris avec des parties en souterrain. Je ne vous ai pas entendu réagir à ce sujet.

Vous prétendez que Schaarbeek n'a pas voulu d'un tram en site propre mais les autorités communales affirment n'avoir reçu aucune demande ! Je rappelle que certains trams en surface ont déjà été supprimés. C'est le cas du 56, par exemple.

Vous n'avez pas répondu non plus à mes questions sur les grandes stations cathédrales qui sont envisagées. Beaucoup de Bruxellois se demandent si l'objectif ne serait pas d'en faire des espaces commerciaux. Si c'est le cas, a-t-on évalué l'impact que cela pourrait avoir sur les commerces de surface ?

Les experts se disent de plus en plus souvent inquiets au sujet du sous-sol et de la nappe phréatique. Il existerait un risque extrêmement élevé au niveau de l'impact sur la Senne. À Schaarbeek, certains ont des craintes pour la stabilité du bâti. Toutes ces craintes ne sont pas rendues publiques. Il n'y a qu'un seul bureau, qui est juge et partie, pour s'occuper de tout et opérer tous les choix.

Vous venez de parler d'Uccle. Des usagers du 94 se montrent peu enthousiastes à l'égard d'une correspondance à Albert, avec un changement de niveau. Ils préfèrent la situation actuelle, malgré la congestion problématique.

Vous dites qu'Ecolo propose un tram sur les boulevards, mais que le parti ne sait ni où celui-ci irait ni d'où il viendrait. Nous ne disons pas que nous

Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).- Mijnheer de voorzitter, er is een enorm verschil tussen iemand laten uitspreken en een tweede interpellatie te laten houden.

De voorzitter.- Ik vroeg mevrouw Delforge net om af te ronden. Zij werd echter meermaals onderbroken en daarom mag zij haar spreektijd enigszins overschrijden. Het gaat zeker niet om een voorkeursbehandeling.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Het klopt niet dat er geen alternatieven bestaan. Bovendien bestaat er geen actieplan voor de komende tien jaar in verband met de toegankelijkheid van het gewest ...*

(Opmerkingen van de heer Loewenstein)

In elk geval zal de aanleg van de metrolijn tot enorme werven leiden in een gewest dat de ondernemingen steeds meer links laten liggen.

(Opmerkingen van de heer Cerexhe)

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).*- *Ik wil nogmaals wijzen op de*

connaissons la solution miracle et que nous pouvons tout résoudre. Nous disons simplement que les choses n'ont pas été faites correctement et que certains problèmes remontent à la surface aujourd'hui parce que certaines options n'ont pas été étudiées sérieusement.

J'entends beaucoup parler de Madrid, mais on oublie de dire que la population y est beaucoup plus importante et que la ville s'est trouvée au bord de la faillite à cause de la construction du métro. C'est une entreprise fort aventureuse. Rappelons aussi que la prolongation du métro à Amsterdam a fait exploser les budgets. Et n'oublions surtout pas que les premiers chantiers de métro bruxellois ont conduit à la suppression radicale de plusieurs lignes de surface. De ce fait, la STIB a perdu des usagers.

Mme Carla Dejonghe (Open Vld) *(en néerlandais).*- *M. le président, il y a une énorme différence entre laisser quelqu'un s'exprimer et lui permettre de réaliser une deuxième interpellation.*

M. le président.- Je viens de demander à Mme Delforge de conclure, mais j'estime qu'elle a le droit de dépasser son temps de parole, car vous avez été plusieurs à l'interrompre. Il ne s'agit pas d'un traitement de faveur.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Merci, M. le président.

Il est faux de dire qu'il n'y a aucune alternative, avec ou sans métro. Vous le savez aussi bien que moi. D'aucuns s'inquiètent quant à l'accessibilité de notre Région et personne n'a évoqué de plan d'action pour les dix ans à venir...

(Remarques de M. Loewenstein)

Je sais, en revanche, que la création de cette ligne de métro apportera avec elle énormément de chantiers, dans une Région qui continue à être délaissée par les entreprises.

(Remarques de M. Cerexhe)

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Je relève une fois de plus l'incohérence d'Ecolo, qui a voté ce projet de

inconsistentie van Ecolo: als regeringspartij heeft ze destijds de uitbreiding van de metro goedgekeurd, terwijl ze het project nu met alle mogelijke middelen tegenhoudt.

U en ik hebben reeds gewezen op de mogelijkheid om het Brusselse spoorwegnet, dat momenteel onderbenut is, optimaal te benutten. Gezien de liberalisering van de spoorwegen en het einde van het NMBS-monopolie in 2020, moeten we misschien de mogelijkheid overwegen om de spoorwegen door anderen te laten uitbaten, bijvoorbeeld door de MIVB of privébedrijven? Dat denkspoor moet dringend worden onderzocht.

Ik ben het met u eens dat de Belirismiddelen voor het openbaar vervoer moeten worden verhoogd. Ook het projectbeheer zou naar het gewest moeten worden overgedragen. Dat vragen we al vijf jaar.

De voorzitter.- U moet afronden, mijnheer Loewenstein.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *De verkeerscongestie kost België, Brussel en de ondernemingen veel geld. Daarom is het onontbeerlijk om de plannen voor de metro uit het regeerakkoord voort te zetten.*

Ik kreeg geen antwoord op mijn vraag over het alternatieve tracé.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Dat werd onderzocht maar zou tot te veel onteigeningen en andere problemen leiden. Alles staat in het effectenrapport.*

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *Ik zal u daarover nog een schriftelijke vraag stellen.*

métro au sein du gouvernement et essaye aujourd'hui, par tous les moyens possibles et imaginables, de le remettre en cause, ainsi que toute éventualité de métro supplémentaire.

Quand il s'agit d'alternatives, il faut aussi écouter les interventions de vos collègues. Vous comme moi avons déjà évoqué la possibilité de mettre à profit le réseau ferré bruxellois, aujourd'hui sous-utilisé. La libéralisation du rail et la fin du monopole de la Société nationale des chemins de fer belges (SNCB) étant prévues pour 2020, peut-être devons-nous réfléchir à la possibilité de faire exploiter le chemin de fer par d'autres, qu'il s'agisse de la STIB ou d'opérateurs privés conventionnés ? Cette piste assez efficace mérite d'être explorée en urgence.

Je suis d'accord avec vous pour dire que l'enveloppe Beliris pour les transports en commun devrait être augmentée. La maîtrise d'ouvrage devrait également être transférée. Nous avons déjà eu cette revendication il y a cinq ans, même si elle n'est pas passée. Je ne sais pas quels arguments nous devons mettre dans la balance pour que cela puisse enfin se concrétiser, mais cela me semble fondamental pour faciliter les procédures en cours.

M. le président.- M. Loewenstein, il vous faut conclure.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Je voudrais juste encore rappeler que la congestion coûte cher à la Belgique, à Bruxelles et aux entreprises. Poursuivre le projet de métro tel que prévu par l'accord de gouvernement est fondamental, tout comme le fait d'ambitionner un réseau plus étoffé que le réseau actuel.

Je n'ai pas obtenu de réponse quant à la question du tracé alternatif.

M. Pascal Smet, ministre.- Ce point a été examiné. Il crée trop d'expropriations et d'autres problèmes. Tout cela se trouve dans l'étude d'incidences.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Je vous poserai alors une question écrite pour obtenir des éléments précis.

De heer Ridouane Chahid (PS) *(in het Frans)*.- *In 2013 was ik ondervoorzitter van de MIVB en kabinetschef van de toenmalige minister-president. We hebben nooit iets voor de regering verborgen gehouden. De raad van bestuur van de MIVB, die toen door een lid van Groen werd voorgezeten, heeft de formele beslissing genomen.*

(Opmerkingen van de heer Smet en de heer Cerexhe)

Ik was een van de vier politieke leden in het beheerscomité van de MIVB. Het traject en de bestekken werden er unaniem goedgekeurd. Er was toen al sprake van 1,2 miljard euro, plus de bouw van een remise.

De regering wil het openbaar vervoer en de wagen tegenover elkaar plaatsen, niet de metro tegenover de andere vervoermiddelen. We moeten naar complementariteit streven. Als wij nog verder willen gaan, moet ook de NMBS in ons beleid opgenomen worden.

Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).- De metro lijkt mij de enige oplossing om mensen ertoe aan te zetten hun wagen aan de kant te zetten. Het is niet de bedoeling om de metro tegenover de tram te plaatsen. Ik blijf ervan overtuigd dat een en-enverhaal mogelijk is.

- De incidenten zijn gesloten.

INTERPELLATIE VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN

**TOT DE HEER PASCAL SMET,
MINISTER VAN DE BRUSSELSE
HOOFDSTEDELIJKE REGERING,**

M. Ridouane Chahid (PS).- J'étais présent en 2013 au sein des deux institutions, puisque j'étais à la fois vice-président de la STIB et directeur de cabinet du ministre-président de l'époque. Je peux vous assurer que nous n'avons rien caché à aucun membre du gouvernement. Tout a été mis sur la table et une décision formelle a été prise au conseil d'administration de la STIB, présidé par un membre Groen, à l'époque.

(Remarques de MM. Smet et Cerexhe)

Au comité de gestion de la STIB, j'étais le seul socialiste. Nous étions quatre membres politiques et tout le monde a approuvé à l'unanimité le tracé, les cahiers des charges, le cahier des charges relatif aux stations, la question du square Riga qui s'est posée par après, etc. Tout a été mis sur la table et la notification proposée à l'époque par Mme Grouwels a été relue plus de trois fois, pour que chacun soit bien d'accord avec ce qui était écrit.

À l'époque déjà, il était question d'1,2 milliard d'euros, plus la construction d'un dépôt. Je rappelle que l'objectif du gouvernement, tel que je l'ai entendu ces dernières semaines, est d'opposer la voiture aux transports en commun, pas d'opposer le métro aux autres modes de transport. Nous devons œuvrer à une complémentarité. Si nous voulons aller encore plus loin en matière de décongestion, il nous faut un plan de transports en commun qui s'appuie aussi sur la SNCB, sans laquelle nous n'y arriverons pas.

Mme Carla Dejonghe (Open Vld) *(en néerlandais)*.- *Le métro me semble être la seule solution pour inciter les gens à laisser leur voiture de côté. Le but n'est pas d'opposer le métro au tram, au contraire.*

- Les incidents sont clos.

INTERPELLATION DE M. MARC LOEWENSTEIN

**À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU
GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE
BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE**

BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

betreffende "de reacties op de interfederale visie inzake mobiliteit voorgesteld door de federale minister van mobiliteit aan het Executief Comité van Ministers van Mobiliteit (ECMM)".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW VÉRONIQUE JAMOULLE,

betreffende "de interfederale visie op de mobiliteit tegen 2030".

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *Iedereen met gezond verstand weet dat de mobiliteit in België en in het bijzonder in en rond Brussel gebaat is met goede afspraken tussen de betrokken overheidsinstanties. In die zin bekrachtigde de zesde staats hervorming het doodgeboren principe van de hoofdstedelijke gemeenschap van Brussel en financiers de vier openbare vervoersmaatschappijen (NMBS, MIVB, TEC en De Lijn) elk jaar de Belgian Mobility Card (BMC), een bedrijf dat er maar niet in slaagt om de tariefintegratie tussen de vier maatschappijen tot stand te brengen.*

Federaal minister van Mobiliteit Bellot wil een coördinatieagentschap oprichten dat volgens een digitale, fiscale en sociale benadering werkt. Het moet gegevens verzamelen en helpen uitwisselen, studies uitvoeren, strategische doelstellingen ontwikkelen en instrumenten uitwerken. Hij ziet zes elementen waarover verschillende beleidsinstanties een gezamenlijke beslissing moeten nemen.

Die interfederale visie stond in april al op de agenda van het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit (ECMM), maar de goedkeuring werd uitgesteld.

Om de samenwerking te bestendigen, moeten er een gecoördineerde financiering, een meerjarenplan en een coherente fiscale aanpak komen. Voor de oprichting van het agentschap is een samenwerkingsakkoord tussen de federale overheid en de drie gewesten nodig. "Sinds mobiliteit in 1989 naar de gewesten ging, is elk

LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant "les suites données à la vision interfédérale de la mobilité présentée par le ministre fédéral de la mobilité au Comité exécutif des ministres de la Mobilité (CEMM)".

INTERPELLATION JOINTE DE MME VÉRONIQUE JAMOULLE,

concernant "la vision interfédérale de la mobilité pour 2030".

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Toute personne de bon sens s'accorde à dire qu'une coordination entre tous les acteurs impliqués est nécessaire pour améliorer la mobilité en Belgique et, en particulier, dans et autour de Bruxelles. C'est d'ailleurs en ce sens que la sixième réforme de l'État a consacré le principe de la Communauté métropolitaine de Bruxelles (CMB), structure mort-née, ou que les quatre opérateurs (SNCB, STIB, TEC et De Lijn) financent chaque année Belgian Mobility Card (BMC), société qui peine à faire avancer l'interopérabilité billettique entre ces quatre acteurs du transport public en Belgique.

Le 14 janvier dernier, le ministre fédéral de la Mobilité, M. Bellot, prévoyait de présenter à ses trois homologues régionaux sa vision interfédérale pour 2030, son souhait étant la création d'une agence de coordination avec une approche numérique, mais aussi fiscale et sociale. Après avoir découvert différentes expériences de coordination à l'étranger, le ministre précise que dix-huit thèmes ont été identifiés dont six nécessitent des décisions communes aux différents niveaux de pouvoir.

Il nous revient que cette vision avait déjà été mise à l'ordre du jour du Comité exécutif des ministres de la mobilité (CEMM) d'avril dernier, mais que sa validation a été reportée. Dans sa vision, M. Bellot veut créer une agence interfédérale qui aura pour objectif de coordonner la récolte des données ou l'achat de mégadonnées au secteur privé, d'échanger des stratégies, de mettre des études à disposition, de réaliser des études transversales, de comparer nos pistes et outils avec ceux d'autres pays ou régions, avec la possibilité aussi d'élaborer des

gewest gelijkwaardig en is de bevoegdheid van de federale regering beperkt tot de spoorwegen en de luchtvaart. Als het op financiering aankomt, doet ieder zijn eigen ding en in geval van geschil is er geen hogere instantie om de knoop door te hakken", aldus minister Bellot.

Het belang van coördinatie toont hij aan met de Vlaamse plannen om de Ring rond Brussel te verbreden en nog meer auto's naar Brussel te brengen, terwijl het gewest net minder auto's wil en de federale overheid de trein promoot. Hij heeft een punt, maar eigenlijk staat die coördinatie al in de wet, in de vorm van de hoofdstedelijke gemeenschap van Brussel.

De reacties op het initiatief van de heer Bellot lieten niet op zich wachten. U zag het als een tactische vergissing uit de tijd van de oude politieke cultuur. Ik betreur dat. Door op die manier elke poging tot overleg af te wijzen, vergroten we de kloof tussen politiek en burger.

Het Verbond van Belgische Ondernemingen (VBO), de Union wallonne des entreprises (UWE), het Vlaams Netwerk van Ondernemingen (VOKA) of Brussels Enterprises Commerce and Industry (BECI) steunen de interfederale visie.

Wat is het standpunt van de Brusselse regering over het ontwerp van interfederale visie en interfederaal mobiliteitsagentschap? Waarom werd de goedkeuring van de visie in april uitgesteld? Wat heeft de vergadering van 14 januari opgeleverd?

Welke zes punten vergen gemeenschappelijke beslissingen van de federale regering en de deelstaten? Zou het samenwerkingsakkoord dat minister Bellot nodig acht, meer slaagkansen hebben dan de speciale wet in verband met de hoofdstedelijke gemeenschap van Brussel?

Wat zijn de voorwaarden om zo'n coördinatie van het mobiliteitsbeleid tot stand te brengen?

recommandations communes, de partager des objectifs et certains moyens, voire de lui conférer un pouvoir de décision.

Pour assurer la pérennité du système, une coordination des financements, l'établissement d'un cadre pluriannuel ou encore une réflexion fiscale cohérente seraient utiles. Quant à la création de cette agence, elle nécessitera la conclusion d'un accord de coopération entre le niveau fédéral et les trois Régions. Enfin, dans son analyse institutionnelle de la mobilité, le ministre Bellot rappelle que "depuis la régionalisation de la mobilité en 1989, chaque Région a été mise sur un parfait pied d'égalité et le niveau fédéral limité aux secteurs ferroviaire et aérien. En cas de décision de projet de financement, chacun agit dans son coin et, en cas de litige, il n'y a pas d'instance supérieure pour trancher".

Il cite enfin un exemple concret justifiant une coordination à l'horizon 2030 : "Quand la Flandre veut élargir le ring autour de Bruxelles pour augmenter la pénétration automobile dans la capitale, que celle-ci veut la réduire à cause des embouteillages et que le niveau fédéral tente de promouvoir le train, il n'y a aucun lieu commun." C'est vrai, sauf que la loi le prévoit déjà, à savoir la Communauté métropolitaine de Bruxelles.

À la suite de l'initiative du ministre fédéral de la Mobilité, les réactions ne se sont pas fait attendre, à commencer par la vôtre et celle de votre homologue flamand, M. Weyts. Vous estimez ainsi qu'il s'agit d'une erreur tactique qui peut être assimilée à "la Belgique de papa". Personnellement et au nom de mon groupe, je regrette ce rejet. Il y a une crise de confiance entre le monde politique et le citoyen. Cette manière de réagir face à toute initiative de concertation au bénéfice des usagers contribue à élargir le fossé existant entre le monde politique et le citoyen. Peu importe qu'il y ait ou non eu erreur de communication, qu'il eût été ou non préférable de garder le projet au chaud en l'absence de résultats concrets, l'intérêt supérieur du citoyen doit prévaloir.

Notons enfin le soutien des organisations patronales. La Fédération des entreprises de Belgique (FEB), l'Union wallonne des entreprises (UWE), le Vlaams Netwerk van Ondernemingen (VOKA) ou la Chambre de commerce et union des entreprises de Bruxelles (BECI) soutiennent cette

vision interfédérale et appellent les ministres compétents à travailler ensemble.

M. le ministre, vous avez donné votre avis sur la proposition du ministre fédéral Bellot. Quelle est la position du gouvernement bruxellois sur ce projet de vision interfédérale pour 2030 et d'agence interfédérale de la mobilité ? Quelle est la raison du report de la validation de cette vision lors du CEMM d'avril dernier ? Quelle a été l'issue de la réunion du 14 janvier dernier ?

Sur les dix-huit thèmes identifiés, quels sont les six thèmes nécessitant des décisions communes des niveaux de pouvoir ? Le ministre Bellot évoque la nécessité de conclure un accord de coopération pour concrétiser ce projet. En quoi cet accord aurait-il eu plus de chances de voir le jour que celui espéré via la modification de la loi spéciale votée par la sixième réforme de l'État et consacrant la Communauté métropolitaine de Bruxelles dédiée à la coordination des politiques de mobilité au sein de l'hinterland socio-économique bruxellois ?

Ma dernière question a été posée avant votre dernière réaction à cette initiative. Je m'attends donc à une réponse négative et je vais donc la reformuler. À quelles conditions une telle coordination des politiques de mobilité est-elle possible ?

Mevrouw Véronique Jamoulle (PS) (in het Frans).- *De federale minister van Mobiliteit startte onlangs een communicatieronde om zijn presentatie van de interfederale visie op mobiliteit voor 2030 aan te kondigen.*

Nu de regering in lopende zaken is, ontdekt minister Bellot plots de urgentie van een betere coördinatie van het mobiliteitsbeleid en de investeringsstrategieën. Aangezien de ontwikkeling van het gewestelijke Good Move-plan gebaseerd is op een sterke participatieve logica en veel documenten en analyses openbaar zijn, hoop ik dat de Brusselse problematiek voortaan beter bekend zal zijn bij de federale overheid.

U zei ons dat u regelmatig contact heeft met minister Bellot. Hij lijkt nu wel op eigen houtje een plan te hebben ontwikkeld. Hoe verklaart u dat, in die zin dat een goede coördinatie inderdaad nuttig

Mme Véronique Jamoulle (PS).- Au début du mois, le ministre fédéral de la Mobilité a lancé une opération de communication pour annoncer sa présentation prochaine de la vision interfédérale de la mobilité pour 2030.

Bien qu'en affaires courantes, le ministre Bellot semblait découvrir l'urgence de mieux coordonner la politique de mobilité et les stratégies d'investissement. Sachant que l'élaboration du plan Good Move régional repose sur une logique participative forte et que de nombreux documents et analyses sont publics, nous espérons que les enjeux bruxellois sont davantage connus du gouvernement fédéral.

Vous nous avez affirmé à plusieurs reprises entretenir des contacts réguliers avec votre homologue fédéral. Cependant, alors que le ministre Bellot se plaisait à dénoncer que chacun travaillait sur son île, il semble avoir élaboré son plan fort seul

zou zijn? Werd de interfederale visie op mobiliteit op formele interministeriële conferenties besproken? Hoe zag de procedure voor het uitwerken ervan eruit?

Hoe verklaart u dat minister Bellot onvoldoende rekening heeft gehouden met de specifieke problemen van het Brussels Gewest, de belangen van de inwoners, bedrijven en alle pendelaars in de hoofdstad? Wat is uw standpunt en dat van uw regering over het plan van minister Bellot?

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Van de drie gewesten heeft het Brussels Gewest het meest constructief samengewerkt met de heer Bellot, zowel politiek als administratief. We stonden het meest open voor een interfederale visie op mobiliteit. Alvorens de ministers van Mobiliteit de conclusies van de conferentie konden bespreken, gaf de heer Bellot echter een persconferentie met verzoeken die nog niet waren besproken.*

Ik heb tegen de journalist gezegd dat het Brussels Gewest altijd een constructieve houding heeft aangenomen in de ontwikkeling van deze interfederale visie. Ik vind het fout dat de federale overheid eenzijdig gecommuniceerd heeft, zonder de drie gewesten erbij te betrekken. De Vlaamse reactie liet niet lang op zich wachten. Die onhandigheid is een interfederale visie onwaardig, waaraan de vier ministers nu net moeten samenwerken. Het gaat echter om een tactische fout, die niet onoverkomelijk is.

Ik heb de journalist ook gezegd dat ik de oprichting van een interfederaal agentschap voor mobiliteit onzin vind. We gaan toch geen nieuwe bureaucratie creëren als we nog geen interfederaal agentschap voor de luchtvaartnormen kunnen oprichten. Na vijf jaar staan we daarbij nog nergens, terwijl iedereen het erover eens is dat dat agentschap er moet komen! Hoe zouden we er dan kunnen in slagen om een

sur la sienne, si l'on en croit les critiques que vous avez formulées de concert avec votre homologue du gouvernement flamand.

Comment s'explique cette situation alors qu'effectivement une bonne coordination serait bien utile ? Cette vision interfédérale de la mobilité a-t-elle fait l'objet de conférences interministérielles formelles ? Quel était censé être le processus d'élaboration ?

Comment s'explique le fait que les enjeux propres à la Région bruxelloise, les intérêts de ces habitants, de ses entreprises et de tous les usagers de la capitale n'aient, semble-t-il, pas suffisamment été pris en considération ? Quelle est votre position et celle de votre gouvernement au sujet du plan du ministre Bellot ?

M. Pascal Smet, ministre. - Parmi les trois Régions, celle qui a collaboré de la façon la plus constructive avec M. Bellot est la Région bruxelloise, tant au niveau politique qu'au niveau des administrations. Nous étions les plus ouverts à une vision interfédérale de la mobilité et nous continuons de l'être. Cependant, avant que les ministres de la Mobilité ne puissent débattre des conclusions dans le cadre de la conférence interministérielle, M. Bellot a donné une conférence de presse faisant état de demandes qui n'avaient pas encore été débattues.

Par conséquent, j'ai répondu au journaliste qui m'interrogeait que, tout d'abord, la Région bruxelloise a toujours adopté une attitude constructive dans le développement de cette vision interfédérale. J'estime que c'est une erreur d'avoir communiqué unilatéralement au niveau fédéral, sans impliquer les trois Régions. D'aucuns, en particulier la Flandre, ne pouvaient qu'y voir une approche digne de la "Belgique de papa", qui dit aux autres ce qu'ils ont à faire. La réaction flamande n'a d'ailleurs pas tardé. Cette maladresse n'est pas à la hauteur d'une vision interfédérale, où les quatre ministres doivent communiquer ensemble. C'est une erreur tactique, mais pas insurmontable.

J'ai également dit au journaliste que j'estime que la création d'une agence interfédérale de la mobilité est une sottise. Nous n'allons tout de même pas créer une nouvelle bureaucratie, alors que nous n'arrivons

agentschap op te richten dat niet unaniem wordt gesteund? Bovendien is het sluiten van een overeenkomst niet afhankelijk van een agentschap of ambtenaren, maar van de politieke wil van ministers en regering.

In de plaats daarvan heb ik voorgesteld om de methoden rond project management van de privésector toe te passen. Zo zouden de vier ministers aan het begin van de regeerperiode overeenstemming bereiken over de te halen doelstellingen en de concrete acties die daarvoor nodig zijn. Ambtenaren van openbare vervoerexploitanten en administraties zouden dan, onder toezicht van de ministers, die doelstellingen moeten verwezenlijken. We hebben dat besproken tijdens de laatste interdepartementale conferentie (IMC) en de drie gewestministers zijn het erover eens. We hebben geen agentschap of nieuwe bureaucratie nodig.

In de stations Brussel-Zuid en Brussel-Noord zijn er verschillende loketten voor De Lijn, de MIVB, de NMBS en de TEC. Dat is belachelijk! Een gezamenlijk loket voor het openbaar vervoer is beter. We moeten ook werk maken van het eenheidstarief en nog andere elementen.

Noch Vlaanderen, noch Wallonië, noch Brussel willen een nieuwe bureaucratie creëren in de vorm van een interfederaal agentschap. We kunnen wel besluiten nemen over gemeenschappelijke doelstellingen. Ik ben dus niet tegen interfederale samenwerking, maar tegen de oprichting van een specifiek agentschap.

De uitdagingen bevinden zich rond de steden en alle steden bevinden zich in een gewest. Het Brussels Gewest is bijzonder, in die zin dat het zich op economisch en sociaal-cultureel vlak uitstrekt tot buiten de gewestgrenzen, tot in de provincies Vlaams-Brabant en Waals-Brabant.

Daarom ben ik voorstander van een volwaardige metropolitane gemeenschap. Dat zou zinvol zijn voor mobiliteit en planning. Een agentschap voor heel België heeft geen zin, aangezien de echte problemen zich concentreren rond Brussel.

même pas à créer une agence interfédérale pour les normes aériennes, à laquelle pourtant tout le monde consent ! Or, cinq ans plus tard, nous ne sommes toujours nulle part. Vous pensez donc bien que nous y parviendrons d'autant moins pour une agence qui ne fait pas l'unanimité. Qui plus est, la conclusion d'un accord ne dépend pas d'une agence ou de fonctionnaires, mais d'une volonté politique exprimée par les ministres et les gouvernements.

Au lieu de cela, j'ai proposé d'emprunter les méthodes de "project management" du secteur privé. Ainsi, en début de législature, les quatre ministres s'accorderaient, au nom du gouvernement, sur les objectifs à atteindre et les actions concrètes à entreprendre. Des fonctionnaires des opérateurs de transports en commun et des administrations, sous la tutelle de ces ministres, seraient ensuite chargés de réaliser ces objectifs et de faire régulièrement rapport. Nous en avons débattu lors de la dernière conférence interministérielle (CIM) et les trois ministres régionaux étaient d'accord. Nous n'avons pas besoin d'une agence ou d'une nouvelle bureaucratie.

Je vais vous donner deux exemples concrets. Lorsqu'on arrive à la gare de Bruxelles-Midi ou de Bruxelles-Nord, on trouve des guichets différents pour De Lijn, la STIB, la SNCB et les TEC. C'est ridicule ! Il faut un guichet unique pour les transports en commun. Travaillons concrètement sur ce point. D'autre part, nous devons progresser sur la tarification intégrée et d'autres domaines encore.

Ni la Flandre, ni la Wallonie, ni, je crois, Bruxelles n'ont envie de créer une nouvelle bureaucratie sous la forme d'une agence interfédérale. Par contre, nous pouvons décider d'objectifs communs, pour lesquels chacun se trouvera mis devant ses responsabilités. Je ne suis donc pas opposé à une collaboration interfédérale, mais contre la création d'une agence spécifique. Je trouve d'ailleurs peu habile de communiquer seul sur le sujet, sans impliquer ses partenaires.

Par ailleurs, la seule communauté qui ait du sens est la Communauté métropolitaine de Bruxelles (CMB). Les problèmes de mobilité du fin fond du Luxembourg ou de Flandre occidentale n'ont rien à

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *Het ging er mij niet om wie de meest voorbeeldige is op het gebied van overleg. Iedereen kan fout communiceren. Het voornaamste is dat we allemaal het algemeen belang behartigen.*

U vindt een interfederaal agentschap onzin en de Brusselse metropolitane gemeenschap niet. Die laatste werd echter weggevaagd door het Vlaams Gewest. Het interfederaal agentschap zou in theorie heel België kunnen bestrijken, maar ik denk dat het vooral de problemen aan de gewestgrenzen moet oplossen, waarbij verschillende overheden betrokken zijn. Volgens mij kan een agentschap dus wel nuttig zijn.

De precieze structuur maakt weinig uit, maar er moet in elk geval een koepel komen die legitimiteit heeft en die vooruitgang kan boeken. Die moet verder gaan dan een raadgevend orgaan, waarin iedereen alleen de belangen van zijn of haar gewest vertegenwoordigt.

Er zijn tal van mobiliteitsuitdagingen: GEN-infrastructuurwerken, modernisering van de ticketverkoop, tariefintegratie, de Brusselse Ring enzovoort. Het is van fundamenteel belang om de burger centraal te stellen in het debat en het ego terzijde te schuiven, ten voordele van het algemeen belang.

voir avec les nôtres, ni avec ceux de Liège, d'Anvers ou de Gand.

Les enjeux se concentrent autour des villes, et toutes les villes se situent dans une Région. C'est le cas de la Région bruxelloise, avec cette particularité que celle-ci déborde de ses frontières sur les provinces du Brabant flamand et du Brabant wallon, d'un point de vue économique et socioculturel.

Par conséquent, je suis favorable à la création d'une véritable CMB. Cela aurait du sens en termes de mobilité et de planification, mais pas une agence pour toute la Belgique. Elle ne fonctionnerait pas et n'aurait aucune utilité, puisque les véritables problèmes se concentrent autour de Bruxelles.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Mon propos ne visait pas à juger qui est le plus exemplaire en matière de concertation. Chacun fait des communications et il peut s'y glisser des erreurs de forme. Ce qui importe, c'est de viser plus globalement l'intérêt général et l'intérêt commun.

Vous estimez que l'agence interfédérale est une sottise, mais que la communauté métropolitaine de Bruxelles a son sens. Pourtant, cette dernière a été balayée par la Région flamande. L'agence interfédérale pourrait théoriquement porter sur toute la Belgique mais, selon moi, l'on devrait plutôt y gérer les problèmes qui sont à l'intersection des Régions, et qui concernent donc différents opérateurs et niveaux de pouvoir. L'agence peut ainsi avoir, selon moi, toute son utilité.

Qu'elle prenne la forme d'une agence ou d'une autre structure, peu importe. Il faut dans tous les cas mettre en place une structure coupole, qui a une légitimité et qui permet de faire avancer les choses. Il ne faudrait pas que cette structure se limite à une instance de concertation, où chacun représente les intérêts de sa Région et tourne le dos à son voisin.

Les enjeux de mobilité sont nombreux : travaux d'infrastructure du RER, modernisation de la billettique, intégration tarifaire, ring de Bruxelles, etc. Il est fondamental, au-delà des différents points de vue et frustrations, de mettre le citoyen au centre du débat et les ego de côté pour l'intérêt général.

U hebt mijn vraag over de conclusies van de vergadering van 14 januari niet beantwoord. Wat gebeurde er op die vergadering?

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*-
Wij zullen elkaar terugzien.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).*- *Werden alle agendapunten dan uitgesteld, ook die over het agentschap en de tickets?*

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

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).*- *Tot wanneer?*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Ik ken de datum niet.*

Mevrouw Véronique Jamouille (PS) *(in het Frans).*- *Ook ik ben van mening dat coördinatie essentieel is. Problemen ontstaan wanneer anderen dat niet willen. Dat blijkt uit alle obstakels die de oprichting van de Brusselse metropolitane gemeenschap in de weg staan. Over de overstapparkings zullen we toch met de twee naburige gewesten in dialoog moeten treden. Ik hoop dat in deze kwestie, ondanks de blunders, toch vooruitgang zal worden geboekt.*

- De incidenten zijn gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

**betreffende "het project voor de heraanleg
van de Vilvoordselaan".**

Vous n'avez pas répondu à ma question au sujet des conclusions de la réunion du 14 janvier. Que s'est-il passé à cette réunion ?

M. Pascal Smet, ministre.- *Nous allons nous revoir.*

M. Marc Loewenstein (DéFI).- *Cela veut-il dire que tous les points à l'ordre du jour ont été reportés ? Il y avait la question de l'agence et celle de la billettique.*

M. Pascal Smet, ministre.- *Tout a été reporté.*

M. Marc Loewenstein (DéFI).- *À quelle date ?*

M. Pascal Smet, ministre.- *Je ne la connais pas.*

Mme Véronique Jamouille (PS).- *Comme mon collègue, je pense que la coordination est essentielle. Le problème, c'est quand d'autres ne veulent pas. Nous en avons la preuve avec tous les obstacles qui s'opposent à la mise en place de la Communauté métropolitaine de Bruxelles pour faire avancer les dossiers concernant Bruxelles et la zone autour. Si nous devons parler de parking de dissuasion, il faudra bien dialoguer avec les deux autres Régions voisines. J'espère qu'au-delà des maladresses, ce dossier va avancer.*

- Les incidents sont clos.

QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

**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 réaménagement de
l'avenue de Vilvorde".**

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (*in het Frans*).- *De havenzone kan een oplossing bieden voor bepaalde problemen in Brussel. Zo zou meer vrachtvervoer via het water ervoor zorgen dat er minder vrachtwagens in de stad rondrijden.*

Na de saga rond de Havenlaan, waarvoor de regering geen oplossing lijkt te vinden, focust Brussel Mobiliteit nu op de Vilvoordselaan.

Iedereen is het erover eens dat de industrie belangrijk is voor de Brusselse economie. De voorhaven en de Vilvoordselaan zijn uiterst geschikt voor een moderne logistieke en industriële zone, vooral omdat het gewest op de site van Schaarbeek-Vorming een industrieel en logistiek centrum plant zodra de terreinen zijn aangekocht.

De plannen van Brussel Mobiliteit lijken evenwel tegen een dergelijke ontwikkeling in te gaan. Zo zou er een rijstrook in elke richting worden afgeschaft, zouden de verkeerslichten aan de haventoeegangen verdwijnen, zou er een dubbel fietspad komen aan de kant van Schaarbeek-Vorming en zou de middenberm worden vergroend.

Als er maar één rijstrook in elke richting wordt behouden, wordt het vrachtverkeer nagenoeg onmogelijk. De vrachtwagens zullen immers niet meer kunnen draaien om de haveninfrastructuur te bereiken. Naar verluidt zou het om een proefproject gaan, maar de duurtijd is niet bekend.

Het plan om een dubbel fietspad aan de kant van Schaarbeek-Vorming aan te leggen, strookt geenszins met de ontwikkelingsplannen die het gewest voor de zone heeft.

Het verbaast me dat er geen overleg met de Haven van Brussel en de havenbedrijven heeft plaatsgehad. Echt problematisch is dat de middenberm, waar indertijd tram 58 reed, wordt behouden en vergroend.

Er is dringend nood aan een ruimere reflectie over de Vilvoordselaan. We mogen niet fragmentarisch

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- La zone portuaire apporte à notre Région une réponse à un certain nombre de difficultés et ce, grâce aux approvisionnements qui peuvent être assurés par la voie d'eau qui soustrait un nombre non négligeable de camions aux artères de la Région.

Après plusieurs hésitations sur le plan d'aménagement de l'avenue du Port qui semble être mal aimée et pour laquelle le gouvernement ne parvient pas à trouver une solution qui puisse recueillir un large consensus, c'est l'avenue de Vilvorde qui semble retenir l'attention de Bruxelles Mobilité.

Nous sommes ici en pleine zone portuaire et industrielle de la Région de Bruxelles-Capitale et personne ne mettra en doute le rôle joué par cette zone dans l'économie bruxelloise. N'entend-on pas, de temps à autre, des membres du gouvernement dire qu'il faut développer le tissu industriel dans notre Région. L'avant-port avec son axe constitué par l'avenue de Vilvorde est l'endroit le plus approprié pour créer une telle zone industrielle et logistique moderne.

Il faut ajouter l'intérêt porté par la Région à la zone de Schaarbeek-Formation qui doit, après acquisition des terrains par la Région, devenir un centre de développement industriel et logistique de premier plan.

Mais cette évolution projetée de nouvelles activités à l'avant-port semble recevoir de la part de Bruxelles Mobilité une attention allant dans le sens inverse des attentes de chacun. Si nos informations sont correctes, l'avenue de Vilvorde doit connaître un réaménagement dont le contenu a lieu de poser question sur l'opportunité des modifications envisagées.

Le réaménagement prévoit en effet :

- de supprimer une voie de circulation automobile dans chaque sens ;
- de supprimer des feux de signalisation aux accès portuaires ;
- d'aménager une piste cyclable dans chaque sens du côté de Schaarbeek-Formation ;

te werk gaan en de geplande ontwikkeling van de havenactiviteiten negeren.

Hebben er voorafgaande studies plaatsgehad over het vrachtverkeer? Werd het aantal fietsers geteld? Is er een testperiode gepland? Hoelang zal die duren? Wat zal er precies worden getest?

Waarom worden de Haven van Brussel en de havenbedrijven niet bij het project betrokken? Waarom wordt de middenberm niet in gebruik genomen, bijvoorbeeld voor een fietspad?

- de faire de la berme centrale une zone "végétalisée".

C'est franchement surprenant de vouloir porter une limitation intenable aux déplacements des camions, vu que le nombre de bandes de circulation sera ramené à une bande dans chaque sens, ce qui rendra le mouvement des camions quasi impraticable. En effet, cette restriction de bandes de circulation empêche les camions de procéder à des demi-tours pour pouvoir accéder aux infrastructures portuaires. Si l'on en croit certaines rumeurs, il s'agirait de procéder à une période de test dont la durée est imprécise.

Dans ce projet qui consiste à implanter deux bandes de circulation pour cyclistes du côté de Schaerbeek-Formation, on semble avoir complètement oublié que la Région s'intéresse au projet de Schaerbeek-Formation et que l'accès à cette zone sera contrarié par la présence des bandes pour cyclistes, avec tous les risques que cela représente sur le plan de la sécurité et de la fluidité du trafic.

On aimerait avoir un détail des comptages qui ont dû être effectués notamment pour déterminer la nécessité d'implanter une double bande réservée aux cyclistes. De surcroît, on ne procéderait à aucun aménagement de la berme centrale qui serait "végétalisée".

En bref, le projet réduit les possibilités de mouvement des camions en supprimant une bande de circulation dans chaque sens, ce qui rendrait les virages impossibles. En outre, la disparition des feux de circulation est inquiétante sur le plan de la sécurité de façon générale.

On s'étonne de l'inexistence de consultation tant du Port de Bruxelles que des instances représentant les activités portuaires afin d'envisager ensemble et en parfaite concertation les aménagements les plus appropriés. L'étonnement est à son comble quand on apprend que la berme centrale qui a servi en son temps à la ligne de tram 58 reste intacte et serait "végétalisée".

Il y a certes une plus large réflexion à envisager en se portant sur l'ensemble de la chaussée et non en travaillant de façon fragmentée et en négligeant le développement attendu des activités portuaires.

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *Dagelijks maken 1.100 fietsers gebruik van het fietspad tussen Vilvoorde en Brussel. We onderzoeken de mogelijkheid om het fietspad opnieuw aan te leggen, om de veiligheid en het comfort te verbeteren. De informatie- en consultatiefase is aan de gang. Als die erop zit, beslis ik of er eerst een testfase komt.*

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (*in het Frans*).- *We wachten geduldig tot u ons meer kunt vertellen.*

- Het incident is gesloten.

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER
PIERRE KOMPANY**

**AAN DE HEER PASCAL SMET,
MINISTER VAN DE BRUSSELSE
HOOFDSTEDELIJKE REGERING,**

Le projet de réaménagement envisagé pour l'avenue de Vilvorde a-t-il été élaboré sur la base d'études préalables sur les mouvements de véhicules lourds dans cette zone portuaire et industrielle ?

Des comptages des cyclistes ont-ils été effectués ? Peut-on en prendre connaissance ?

Une période d'essai est-elle prévue ? Quelle en sera la durée ? Sur quels éléments portera-t-elle ?

Pourquoi n'est-il pas prévu d'englober dans ce projet les principaux acteurs concernés par ce réaménagement, à savoir le Port de Bruxelles et les instances représentatives des entreprises portuaires ?

Pourquoi aucun aménagement n'est-il envisagé pour la berme centrale qui pourrait être affectée aux vélos ?

M. Pascal Smet, ministre.- Actuellement, 1.100 vélos empruntent quotidiennement l'itinéraire nord-sud entre Vilvorde et Bruxelles. Nous examinons la possibilité d'améliorer les conditions de passage pour les cyclistes, dans le cadre d'un projet de réaménagement de la piste cyclable, en vue de renforcer la sécurité, la cyclabilité et l'accessibilité de cet axe.

La phase d'information et de consultation des principaux acteurs est en cours. Il s'agit de voir si une période d'essai est préférable. Je n'ai pas encore tranché la question. J'attends la clôture de cette phase d'information et de consultation avant de prendre une décision.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Nous allons attendre avec patience que vous reveniez vers nous.

- L'incident est clos.

**QUESTION ORALE DE M. PIERRE
KOMPANY**

**À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU
GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE
BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE**

BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

betreffende "de overtredingen in de voetgangerszone van Elsene".

De heer Pierre Kompany (cdH) (in het Frans).- *Sinds enkele maanden is de buurt tussen de Naamsepoort en het Fernand Cocqplein een semi-voetgangerszone. Tussen 7.00 en 19.00 uur is de zone voorbehouden voor voetgangers, fietsers en bussen. Enkel buiten die uren mogen er auto's rijden.*

Automobilisten lijken zich daar niet altijd bewust van te zijn. Sinds oktober regent het processen-verbaal voor automobilisten die door de Elsensesteenweg en de aangrenzende straten rijden. Er worden maar liefst 1.500 overtredingen per dag vastgesteld! Het gaat zowel om taxi's, particuliere voertuigen, leveranciers als werfvoertuigen.

Hoe verklaart u het hoge aantal overtredingen? Wat wordt er gedaan om automobilisten voor het doorgangsverbod te waarschuwen?

Kunnen de toegangsuren voor leveringen worden verruimd? Welke procedure moet er worden gevolgd om een afwijking te verkrijgen?

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Zoals zo vaak hebben mensen tijd nodig om te wennen aan de nieuwe situatie, ondanks de informatie en de aanwezigheid van stewards. De heraanleg is nog niet voltooid. Het gedeelte tussen de Naamsepoort en het kruispunt tussen de Waverse- en de Elsensesteenweg wekt inderdaad de indruk dat het verkeer er is toegestaan. Dat er 's nachts een snelheidsbeperking van 20 km/u geldt, draagt bij tot de verwarring.*

Het kruispunt is voortaan afgesloten, omdat een deel van de weg wordt heraangelegd. Dat maakt het toegangsverbod al duidelijker.

LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant "les infractions sur le piétonnier d'Ixelles".

M. Pierre Kompany (cdH).- Depuis quelques mois maintenant, l'espace entre la Porte de Namur et la place Fernand Cocq est une zone semi-piétonne. Cette partie est donc réservée aux piétons, cyclistes et bus entre 7h et 19h. Hors de cette tranche horaire, les automobilistes peuvent emprunter cet axe.

Ces derniers ne semblent toutefois pas avoir pris connaissance de cette particularité. En effet, depuis le mois d'octobre, les procès-verbaux pleuvent sur les automobilistes circulant sur la chaussée d'Ixelles et les rues adjacentes. Ainsi, on dénombre pas moins de 1.500 infractions par jour ! Qu'il s'agisse de taxis, de particuliers, de livreurs ou de véhicules de chantier, circuler sans dérogation durant la journée a désormais un prix.

Comment expliquez-vous ce nombre élevé d'infractions ?

Qu'est-il mis en place pour prévenir les automobilistes de cette interdiction de circuler ?

Un élargissement de la plage horaire dédiée aux livraisons est-il envisagé ?

Quelle est la démarche à effectuer pour obtenir une dérogation ?

M. Pascal Smet, ministre.- Comme souvent, les gens ont besoin d'une période d'adaptation pour intégrer le changement, malgré les nombreuses informations données et la présence de stewards. Cependant, le réaménagement n'est pas encore terminé. La partie entre la Porte de Namur et le carrefour reliant la chaussée de Wavre à la chaussée d'Ixelles donne l'impression que la circulation est autorisée, alors qu'elle ne l'est pas. La limitation de vitesse à 20km/h durant la nuit contribue également à cette impression erronée.

Désormais, l'accès à ce carrefour est clôturé car une partie de la liaison entre la Porte de Namur et la chaussée d'Ixelles est en cours de réaménagement, ce qui résout déjà bon nombre de problèmes.

Het systeem voor het verzenden van processen-verbaal was lange tijd niet operationeel. Nu de pv's worden verzonden, begrijpen de mensen de situatie. Daardoor zou het aantal overtredingen in de toekomst drastisch moeten dalen.

Oorspronkelijk wilde ik ook het nachtelijke verkeer verbieden. Er zijn argumenten voor en tegen. Daarom heb ik ermee ingestemd om een testperiode van één jaar te organiseren om het verkeer tussen 19.00 uur en 7.00 uur 's morgens toe te laten. Na die testperiode zullen we beoordelen of het niet beter is om het verkeer volledig te verbieden, behalve dan voor bussen, taxi's en fietsers.

We zullen de situatie in mei opnieuw bekijken, wanneer de werken aan één kant afgerond zijn.

- Het incident is gesloten.

L'interdiction est ainsi plus claire pour les automobilistes.

N'oublions pas non plus qu'il a fallu un peu de temps avant que le système d'envoi des procès-verbaux ne soit au point. Mais à présent qu'ils sont envoyés, les gens comprennent. La convergence de toutes ces mesures permettra, à l'avenir, de réduire drastiquement le nombre d'automobilistes en infraction.

Je vous rappelle que mon idée initiale était d'interdire également la circulation la nuit. Il y a des arguments pour et contre. C'est pourquoi j'ai accepté d'organiser une période d'essai d'un an autorisant la circulation entre 19h00 et 07h00. Cette situation est source de confusion pour certains. Nous devons évaluer, après cette période d'essai, s'il n'est pas plus opportun d'interdire totalement la circulation, hormis pour les bus, les taxis et les cyclistes.

À ce stade, le problème est donc résolu en raison des travaux en cours. Nous referons le point en mai, après la fin des chantiers, du moins d'un côté. Pour l'autre, nous devons attendre la fin du chantier de l'ancien McDonald's.

- L'incident est clos.