**BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

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

# Integraal verslag

# Compte rendu intégral

**Plenaire vergadering van**

**VRIJDAG 4 MEI 2007**

(Ochtendvergadering)

**Séance plénière du**

**VENDREDI 4 MAI 2007**

(Séance du matin)

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.

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.

# INHOUD


VERONTSCHULDIGD 4

MEDEDELINGEN AAN HET PARLEMENT 4

- Arbitragehof

- Begrotingsberaadslagingen

ONTWERP VAN ORDONNANTIE 5

- Indiening

VOORSTEL VAN RESOLUTIE 5

- Voorstel van resolutie van de heren Denis Grimberghs, Rudi Vervoort, Yaron Pesztat, Jean-Luc Vanraes, Jan Béghin, mevrouw Brigitte De Pauw, de heer Willem Draps en mevrouw Adelheid Byttebier, houdende organisatie van het overleg tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de NMBS (nrs A-365/1 en 2 - 2006/2007). 5

*Algemene bespreking – Sprekers:* **de heer Serge de Patoul,** rapporteur**, de heer Rudi Vervoort, de heer Denis Grimberghs, de heer Jan Béghin, de heer Willem Draps, mevrouw Françoise Dupuis,** staatssecretaris**, mevrouw Martine Payfa, de heer Yaron Pesztat, Johan Demol, mevrouw Adelheid Byttebier.** 6

*Bespreking van de streepjes van de consideransen en van de alinea's van het verzoekend gedeelte* 40


# SOMMAIRE


EXCUSÉS 4

COMMUNICATIONS FAITES AU PARLEMENT 4

- Cour d'arbitrage 4

- Délibérations budgétaires

PROJET D'ORDONNANCE 5

- Dépôt

PROPOSITION DE RÉSOLUTION 5

- Proposition de résolution de MM. Denis Grimberghs, Rudi Vervoort, Yaron Pesztat, Jean-Luc Vanraes, Jan Béghin, Mme Brigitte De Pauw, M. Willem Draps et Mme Adelheid Byttebier organisant la concertation entre la Région de Bruxelles-Capitale et la SNCB (nos A-365/1 et 2 - 2006/2007) 5

*Discussion générale – Orateurs :* **M. Serge de Patoul,** rapporteur**, M. Rudi Vervoort, M. Denis Grimberghs, M. Jan Béghin, M. Willem Draps, Mme Françoise Dupuis,** secrétaire d'Etat, **Mme Martine Payfa, M. Yaron Pesztat, Johan Demol, Mme Adelheid Byttebier.** 6

*Discussion des tirets des considérants et des alineas du dispositif* 40

VOORZITTERSCHAP: **DE HEER ERIC TOMAS,** VOORZITTER.
PRÉSIDENCE : **M. ERIC TOMAS**, PRÉSIDENT.

---

*- De vergadering wordt geopend om 10.02 uur.*

**De voorzitter**.- Ik verklaar de plenaire vergadering van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement van vrijdag 4 mei 2007 geopend.

*- La séance est ouverte à 10h02.*

**M. le président**.- Je déclare ouverte la séance plénière du parlement de la Région de Bruxelles-Capitale du vendredi 4 mai 2007.

## VERONTSCHULDIGD

**De voorzitter**.- Verontschuldigen zich voor hun afwezigheid :

- mevrouw Céline Delforge ;
- mevrouw Valérie Seyns ;
- de heer Francis Delpérée ;
- mevrouw Fatiha Saïdi ;
- de heer Béa Diallo ;
- mevrouw Magda De Galan ;
- de heer Guy Hance.

## EXCUSÉS

**M. le président.-** Ont prié d'excuser leur absence :

- Mme Céline Delforge ;
- Mme Valérie Seyns ;
- M. Francis Delpérée ;
- Mme Fatiha Saïdi ;
- M. Bea Diallo ;
- Mme Magda De Galan ;
- M. Guy Hance.

## MEDEDELINGEN AAN HET PARLEMENT

*Arbitragehof*

**De voorzitter**.- Verscheidene mededelingen werden door het Arbitragehof aan het parlement

## COMMUNICATIONS FAITES AU PARLEMENT

*Cour d'arbitrage*

**M. le président**.- Diverses communications ont été faites au parlement par la Cour d'arbitrage.

gedaan.

Zij zullen in de bijlagen van het integraal verslag van deze vergadering worden opgenomen.

Elles figureront en annexe au compte rendu intégral de cette séance.

*Begrotingsberaadslagingen*

*Délibérations budgétaires*

**De voorzitter**.- Een ministerieel besluit en een besluit van de regering werden door de regering aan het parlement overgezonden.

Zij zullen in de bijlagen van het integraal verslag van deze vergadering worden opgenomen.

**M. le président**.- Un arrêté ministériel et un arrêté du gouvernement ont été transmis au parlement par le gouvernement.

Ils figureront en annexe au compte rendu intégral de cette séance.

## ONTWERP VAN ORDONNANTIE

*Indiening*

**De voorzitter**.- Op 27 april 2007 werd het ontwerp van ordonnantie houdende instemming met het Samenwerkingsakkoord van 2 maart 2007 tussen de federale Staat, het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de uitvoering van de Overeenkomst tot verbod van de ontwikkeling, de productie, de aanleg van voorraden en het gebruik van chemische wapens en inzake de vernietiging van deze wapens, gedaan te Parijs op 13 januari 1993 (nr. A-372/1 - 2006/2007) ingediend door de Brusselse Hoofdstedelijke Regering.

– Verzonden naar de commissie voor de Economische Zaken, belast met het Economisch Beleid, het Werkgelegenheidsbeleid en het Wetenschappelijk Onderzoek.

## PROJET D'ORDONNANCE

*Dépôt*

**M. le président**.- En date du 27 avril 2007, le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a déposé le projet d'ordonnance portant assentiment à l'Accord de coopération du 2 mars 2007 entre l'Etat fédéral, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif à l'exécution de la Convention sur l'interdiction de la mise au point, de la fabrication, du stockage et de l'emploi des armes chimiques et sur leur destruction, faite à Paris le 13 janvier 1993 (n° A-372/1 - 2006/2007).

– Renvoi à la commission des Affaires économiques, chargée de la Politique économique, de la Politique de l'emploi et de la Recherche scientifique.

## VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**VOORSTEL VAN RESOLUTIE VAN DE HEREN DENIS GRIMBERGHS, RUDI VERVOORT, YARON PESZTAT, JEAN-LUC VANRAES, JAN BÉGHIN,**

## PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**PROPOSITION DE RÉSOLUTION DE MM. DENIS GRIMBERGHS, RUDI VERVOORT, YARON PESZTAT, JEAN-LUC VANRAES, JAN BÉGHIN, MME BRIGITTE DE PAUW,**

**MEVROUW BRIGITTE DE PAUW, DE HEER WILLEM DRAPS EN MEVROUW ADELHEID BYTTEBIER, HOUDENDE ORGANISATIE VAN HET OVERLEG TUSSEN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST EN DE NMBS (nrs A-365/1 en 2 - 2006/2007).**

*Algemene bespreking.*

**De voorzitter**.- De algemene bespreking is geopend.

De heer de Patoul, rapporteur, heeft het woord.

**De heer Serge de Patoul, rapporteur** *(in het Frans).- Het voorstel van resolutie werd na een hoorzitting ingediend in de verenigde commissies voor Infrastructuur en Ruimtelijke Ordening en Stedenbouw. De commissie heeft beslist om in het verslag ook de voorafgaande hoorzittingen over dit onderwerp op te nemen.*

*De heer Lallemand van Infrabel heeft gesproken over de vrijmaking van het vervoer en over de grote investeringen van Infrabel op nationaal vlak, onder meer voor de HST en voor het GEN.*

*Staatssecretaris Dupuis stelde dat noch zij, noch de regering verantwoordelijk gesteld kunnen worden voor de problemen met het GEN. De certificaatprocedure heeft inderdaad langer geduurd dan voorzien, maar het was de juiste procedure voor de problemen die zich voordeden.*

*Mevrouw Dupuis herhaalde dat de Brusselaars het GEN verdienen, maar dat dat niet ten koste van hun tuinen mag gaan. Voor de discussies in deze hoorzittingen verwijs ik verder naar het geschreven verslag.*

*Tijdens het debat over het voorstel van resolutie zeiden de heren Vervoort en Pesztat dat het voorstel van resolutie een logisch gevolg is van eerdere resoluties, met evenwel een gewijzigde uitvoering van het GEN. De heer Draps, mevrouw de Groote en ikzelf hebben opgeroepen om de resolutie goed te keuren.*

*De resolutie werd goedgekeurd met 18 stemmen*

**M. WILLEM DRAPS ET MME ADELHEID BYTTEBIER ORGANISANT LA CONCERTATION ENTRE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE ET LA SNCB (nos A-365/1 et 2 - 2006/2007)**

*Discussion générale*

**M. le président**.- La discussion générale est ouverte.

La parole est à M. de Patoul, rapporteur.

**M. Serge de Patoul, rapporteur**.- Permettez-moi d'insister sur le caractère exceptionnel de ce rapport. En effet, la proposition de résolution a été déposée au cours des travaux au sein des commissions réunies de l'Infrastructure et de l'Aménagement du territoire et de l'Urbanisme à la suite d'une audition. La commission a dès lors décidé de faire un rapport lié aux travaux sur la proposition de résolution, mais reprenant aussi les auditions qui ont eu lieu à l'occasion de la discussion du thème, et qui ont précédé le dépôt de la résolution.

Le document qui vous a été envoyé reprend tout d'abord les auditions, et ensuite le débat sur la proposition de résolution. Je serai bref quant au contenu des auditions, qui est assez dense, et me référerai essentiellement au rapport écrit.

Je voudrais simplement souligner que M. Luc Lallemand d'Infrabel, a divisé son exposé en deux parties. D'une part, il a évoqué le contexte de la libéralisation des transports, et d'autre part, les grands traits des investissements d'Infrabel dans le cadre national. Ceci comprend bien sûr le TGV et la problématique du RER, qui était en quelque sorte la base de notre travail.

La secrétaire d'Etat Mme Dupuis a également été entendue. Dans sa conclusion, elle a signalé que ni elle, ni le gouvernement, ne peuvent être tenus pour responsables du moindre manquement dans le dossier du RER. Il est vrai que les procédures ont été plus longues que prévues. La procédure du certificat était cependant la bonne procédure à adopter là où des problèmes se sont posés, mais pas

*en een onthouding. Alle democratische fracties stemden voor.*

*(Applaus)*

nécessairement là où il y a eu moins d'embûches.

La secrétaire d'Etat a réaffirmé que les habitants de Bruxelles méritent le RER, sans toutefois que l'on empiète sur leurs jardins là où ce n'est pas nécessaire. Je vous renvoie au rapport écrit pour les différents échanges qui ont eu lieu à la suite de ces interventions.

Dans le débat concernant la proposition de résolution, M. Vervoort a souligné que celle-ci s'inscrit dans la continuité des autres résolutions déjà votées, en modulant toutefois la mise en oeuvre du RER. M. Pesztat, comme co-auteur, a abondé dans le même sens. Différents intervenants - M. Draps, Mme de Groote et votre serviteur - sont tous intervenus pour dire qu'il y avait lieu de voter favorablement.

La résolution a été adoptée par dix-huit voix et une abstention. Je souligne que les dix-huit voix représentent l'unanimité des groupes politiques démocratiques.

*(Applaudissements)*

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

**De heer Rudi Vervoort** *(in het Frans).- Het verheugt mij dat deze resolutie eenparig door de democratische fracties is aangenomen, want het GEN is belangrijk voor de toekomst van het gewest.*

*Het is overigens niet de eerste resolutie die wij met betrekking tot dit project hebben aangenomen, aangezien wij een GEN wensen dat ook de Brusselaars ten goede komt en hun levenskwaliteit niet aantast.*

*Een dergelijk project brengt omvangrijke werken mee. Het is belangrijk de hinder zoveel mogelijk te beperken en nutteloze werken te vermijden.*

*Het GEN moet voorts in het stadsweefsel worden ingebed zodat de investeringen ook de plaatselijke verbindingen ten goede komen (renovatie van de stations, voldoende stopplaatsen). Het GEN mag niet alleen tot doel hebben de hoofdstad vlotter bereikbaar te maken voor de pendelaars. Het voorbeeld van andere grootsteden toont aan dat het mogelijk is een voorstadsnet uit te bouwen dat*

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

**M. Rudi Vervoort**.- Cette résolution a été votée à l'unanimité des membres des groupes démocratiques. C'est un point positif, car ce vote souligne l'importance du RER pour le développement futur et la qualité de vie au sein de notre Région.

Cette résolution s'inscrit d'ailleurs dans un continuum de résolutions déjà votées, par lesquelles les Bruxellois et nous, leurs représentants, faisons part de nos priorités. Nous ne sommes pas hostiles - que du contraire --au développement du RER au sein de notre Région. Mais nous sommes pour un RER qui ne se développe pas au détriment de la qualité de vie des Bruxellois.

Ce type d'entreprise ne se fait pas sans dégâts, mais le plus important est d'en limiter les nuisances et de s'assurer de la pertinence des travaux entrepris. Il ne faut pas être frileux en se disant que le RER fera fuir encore plus les Bruxellois. C'est une mauvaise vision des choses, même si ce RER pourrait entraîner cet effet s'il n'était pas réalisé également au bénéfice des Bruxellois.

*zowel de pendelaars als de stadsbewoners dient.*

*Het dossier is tijdens de vorige regeerperiode niet voldoende vooruit gegaan. Daarom vragen wij in deze resolutie dat er permanent en transparant overleg zou worden gepleegd. Het is hoog tijd dat men ophoudt elkaar de bal toe te spelen. Iedereen moet op zijn verantwoordelijkheden worden gewezen. Mijn fractie zal deze resolutie dan ook met enthousiasme goedkeuren.*

*(Applaus)*

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

**De heer Denis Grimberghs** *(in het Frans).- Ik heb het verslag aandachtig gelezen en wil nog even de context schetsen waarin deze resolutie tot stand is gekomen.*

*Het incident werd niet door de pers uitgelokt. In*

Il est donc important que ce réseau soit intégré dans le tissu bruxellois et que les investissements se fassent aussi en termes de qualité des dessertes intra muros : rénovation des gares et des haltes en grand nombre, afin que le Bruxellois puisse en profiter au même titre que le navetteur.

Dans les grandes villes, les réseaux de RER servent en effet autant aux navetteurs qu'aux habitants de la ville. La réussite du développement du RER passe donc par l'attention qu'il accordera aux Bruxellois, sans être uniquement un outil pour entrer et sortir de notre Région.

Le dossier a évolué, trop lentement sans doute, depuis les résolutions votées au cours des précédentes législatures. Il est important que nous nous adaptions à son évolution en recadrant le suivi des opérations. C'est le sens de cette résolution et je souhaite insister sur le fait que l'on ne se rejette pas la balle indéfiniment les uns les autres.

Car c'est l'impression qui ressort aujourd'hui. Du côté d'Infrabel, on pointe des problèmes administratifs. J'ai aussi entendu récemment lors d'un colloque un ancien ministre-président faisant son come-back politique déclarer que nous devions balayer devant notre porte, puis accuser les institutions bruxelloises. Il a commencé par critiquer les communes, puis la Région. Ce n'est pas une bonne analyse des choses.

Dire qu'il faut une concertation permanente et transparente pour l'évolution de ce dossier, c'est mettre le doigt sur les responsabilités de chacun et ne pas se laisser intoxiquer trop facilement par les dires des uns et des autres.

C'est donc un vote positif de mon groupe qui appuyera cette résolution.

*(Applaudissements)*

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

**M. Denis Grimberghs**.- Je voudrais remercier mes collègues qui ont examiné cette résolution à l'occasion d'une réunion de commission, à laquelle, malheureusement, je n'ai pu participer, étant en mission parlementaire. J'ai lu le rapport avec attention et je souhaite rappeler le cadre dans lequel

*december 2006 hield het parlement een interessant debat over het Diaboloproject. Net zoals de minister-president en uzelf vroeg ik me af hoe men dit grootse project van de NMBS op coherente wijze zou kunnen organiseren, en hoe men de vergunningen tijdig zou kunnen afleveren.*

*Tijdens het debat kondigde u het goede nieuws aan dat de NMBS een vergunning had aangevraagd. Daarmee was de vrees geweken dat de NMBS zou nalaten om vergunningen aan te vragen voor de realisatie van het GEN.*

*Gezien het technische karakter van de zaak organiseerde de commissie een hoorzitting met de heer Lallemand, de afgevaardigde van de NMBS en van Infrabel. Deze maakte van de gelegenheid gebruik om het standpunt van de NMBS en van Infrabel over de uitvoering van het GEN te verduidelijken. Volgens hem was het gewest er verantwoordelijk voor dat het GEN niet tijdig klaar zou zijn. Verscheidene commissieleden waren net zoals ik misnoegd door deze uitspraak. De deadline van 2012, die uitdrukkelijk in artikel 29 van het samenwerkingsakkoord staat vermeld, zou niet langer haalbaar zijn. Dat waren wel erg boude woorden van een vertegenwoordiger van de overheidsinstelling in kwestie, ook al was die net hervormd. Het Brussels Parlement heeft in reactie daarop zijn volledige steun voor het GEN-project bevestigd en bepaalde verantwoordelijken gewezen op de kwalijke gevolgen van vertragingen bij de aflevering van de nodige stedenbouwkundige vergunningen.*

*Ik heb de zaak grondig onderzocht en mijns inziens is het onterecht om de vertraging in de eerste plaats aan de laattijdige aflevering van de stedenbouwkundige vergunningen te wijten - ook al zijn er op dat vlak problemen. Het grootste probleem is het moeizame verloop van de werken ten gevolge van de gebrekkige financiering.*

*Het is niet de eerste keer dat de aanleg van belangrijke spoorweginfrastructuur vertraging oploopt. Denk bijvoorbeeld maar aan de noord-zuidverbinding. Het is duidelijk dat er voldoende geld moet worden uitgetrokken om het GEN zo snel mogelijk te realiseren, rekening houdend met de stedenbouwkundige problemen en milieuoverlast die de werken veroorzaken.*

*De NMBS moet zich aan de planning houden. De*

ce débat a été engagé.

Clairement, il ne procède pas d'un incident provoqué par la presse. Au mois de décembre dernier, nous avions tenu ici un débat fort intéressant à propos du Diabolo. Avec le ministre-président et vous-même, nous nous inquiétions déjà de savoir comment un ensemble d'infrastructures souhaité par la SNCB pouvait être organisé d'une manière cohérente, et comment les permis pouvaient être délivrés à temps.

Vous m'aviez d'ailleurs interrompu au cours du débat pour annoncer une bonne nouvelle : la SNCB avait déposé une demande de permis. Cela nous avait rassuré, car nous nous demandions si la SNCB déposait bien les demandes de permis relatives à la réalisation du RER. Au cours de ce débat, le ministre-président nous avait fait remarquer que la matière était fort technique et nous avait proposé de procéder à une audition des responsables de la SNCB sur l'ensemble de leurs demandes.

Nous avons donc organisé une commission de l'Infrastructure et de l'Aménagement du territoire pour entendre le responsable délégué par la SNCB et Infrabel, M. Lallemand. Celui-ci a quelque peu profité de la situation pour nous exposer l'état des réflexions de la SNCB et d'Infrabel sur la mise en oeuvre du RER. Mais peut-on lui en faire grief ? Il a fortement limité la partie de son intervention relative au RER. Il en a profité pour nous dire que ce dernier ne serait pas prêt dans les délais et que la faute nous en incombait. Franchement, cela nous a paru, à moi-même et à un certain nombre de personnes ayant assisté à cette audition, un peu gros.

Mais en même temps, les personnes présentes, y compris les journalistes, ont trouvé l'information importante. La SNCB et Infrabel annonçaient en effet que 2012, date qui figure expressément dans l'accord de coopération approuvé par tous les parlements, ne serait pas un objectif tenu. Il avait pourtant été décidé que l'offre RER serait entièrement opérationnelle pour fin 2012. Et là, en commission, un représentant de l' administration publique concernée - même si, entre-temps, elle a été restructurée -, venait nous dire que cet objectif politique ne serait pas rencontré dans les délais !

Cette question méritait bien évidemment notre attention. Il nous a donc semblé intéressant, en tant que parlement bruxellois, de redire quelles sont nos ambitions concernant le RER, d'essayer de

*federale overheid en de gewestregeringen moeten aandacht hebben voor de grieven van de NMBS en Infrabel en bijkomende financiële middelen uittrekken om de problemen op te lossen. Als er tijdig wordt ingegrepen, is de realisatie van het GEN tegen 2012 nog steeds haalbaar.*

*Volgens de heer Lallemand kan hij nu nog niets zeggen over de uitbating van het GEN omdat de infrastructuur er nog niet is. Zelfs als de NMBS over bepaalde infrastructuur beschikt, is het verre van zeker dat ze die optimaal benut, zo leert het verleden. In Brussel zijn er heel wat stations waar geen enkele trein meer stopt. Het treinstation Simonis is bijvoorbeeld maar heel even in gebruik geweest.*

*Wanneer stedenbouwkundige vergunningen worden toegekend, moeten we een akkoord sluiten met de NMBS over de exploitatie van de toekomstige infrastructuur. Dat is niet meer dan normaal: de Brusselaars moeten immers offers brengen voor het GEN.*

*Zoals de heer Vervoort al opmerkte, wensen wij dat het GEN ook nuttig is voor het openbaar vervoer in Brussel zelf. Dat is perfect mogelijk. Deze kwestie is trouwens cruciaal om te kunnen bepalen welk budget er nodig is voor het openbaar vervoer in het gewest. Zo zijn er hypotheses geopperd over de uitbreiding van het metronetwerk - plannen die overigens veel kritiek oproepen. Om dit goed te kunnen evalueren, moeten we weten in welke mate het GEN een uitbreiding van de huidige capaciteit kan bieden.*

*We spreken grosso modo over dezelfde plaatsen, Schaarbeek en Ukkel. Het GEN is ideaal geplaatst om in deze gemeenten het aanbod met grote capaciteit te verbeteren.*

*Er moet gekozen worden tussen meerdere projecten. Dat moet de Brusselse regering doen. De Brusselaars moeten immers kunnen zeggen wat ze willen aan de NMBS en de MIVB.*

*We moeten niet per se het metronet willen uitbreiden in afwachting van het GEN, maar integendeel aan de MIVB duidelijk maken dat we eisen stellen aan de NMBS en van hen een grote verhoging van de capaciteit verwachten.*

*Het is nu niet bepaald zo dat een metrolijn sneller*

comprendre ce qui se passe et, peut-être, de ramener les uns et les autres à la raison en attirant leur attention sur les conséquences de retards administratifs en matière de délivrance de permis d'urbanisme.

Personnellement, je ne considère pas comme un fait acquis et définitif que l'on ne terminera pas dans les délais simplement parce que la délivrance des permis a souffert quelque retard. Il faut le dire clairement et j'espère que nous le redirons à l'occasion des négociations pour la formation du prochain gouvernement fédéral, que cette affaire concerne pleinement. Il faut que l'engagement qui figure expressis verbis à l'article 29 de l'accord de coopération soit respecté par toutes les entités, en ce compris le fédéral.

Après examen des dossiers, ma conviction est d'ailleurs que le problème principal réside moins dans les délais de délivrance des permis d'urbanisme - même s'il existe des problèmes à cet égard - que dans la mise en oeuvre concrète des travaux, y compris des permis délivrés à Infrabel, qui est due essentiellement à des questions de financement. Ces dernières concernent effectivement l'autorité publique.

Ce n'est pas la première fois que cela se produit. Pour ceux qui s'en souviennent, les festivités récentes liées au cinquantenaire de la jonction Nord-Midi et au centenaire du début des travaux ont rappelé la longueur de ceux-ci. Certes, les guerres peuvent expliquer en partie cette durée. Mais il est démontré qu'il faut prévoir les crédits budgétaires nécessaires pour rencontrer les objectifs, et ce dans des délais plus compacts. Surtout lorsque l'on tient compte des inconvénients urbanistiques et environnementaux que ces travaux génèrent.

Je souhaite que la première chose retenue de ce débat soit que la SNCB reconnaît rencontrer un problème pour respecter les délais. Sur cette question très précise, il faut que l'autorité politique - à savoir l'autorité fédérale et les gouvernements régionaux - entende ce que la SNCB et Infrabel ont à dire et qu'en conséquence, elle fasse passer les messages, réajuste le tir et prévoie le cas échéant des moyens financiers complémentaires. Il ne faut pas considérer qu'il s'agit d'une simple annonce à acter. Aujourd'hui, il est encore temps de considérer que 2012 est un délai réaliste pour la finalisation des travaux. Il ne s'agit évidemment pas de redire cela

*klaar zou zijn. Ik heb hier een parlementair verslag van de heer Cornelissen uit 1996. Toen spraken we al over dezelfde zaken als nu, alleen is de consensus over het GEN nu groter. We zullen ons doel niet sneller bereiken als we een lopend project opgeven voor een nieuw.*

*Ik ben echter bang dat het GEN binnen Brussel geen verbetering zal brengen en het de reizigers enkel maar gemakkelijker zal maken om Brussel te verlaten. Het GEN moet de Brusselaars een alternatief bieden voor de auto en hun levenskwaliteit verbeteren, anders zal het zorgen voor nog meer pendelaars, en dat is niet in het belang van de Brusselaars.*

*Sinds 1996 dringen we aan op een plan voor de ontwikkeling van het netwerk binnen Brussel. Mevrouw Dupuis, het verlenen van vergunningen behoort tot uw bevoegdheid, maar ook de minister-president en minister Smet zijn hierbij betrokken. Er moet een inventaris worden opgesteld van de Brusselse wensen in verband met het GEN op Brussels grondgebied.*

*Er worden bijvoorbeeld moeilijke werken aangekondigd, die echter noodzakelijk zijn. Dat veroorzaakt natuurlijk problemen. Het is niet zo eenvoudig om een halte te integreren in het stedelijk weefsel.*

*Een halte is enerzijds een potentiële troef op het vlak van de stedelijke ontwikkeling, maar anderzijds vrezen de inwoners weleens dat ze een bron wordt van onveiligheid, vooral gelet op de staat van de huidige stations. In Schaarbeek komt daar nog bij dat veel mensen boos zijn omdat de geplande haltes zo ongeveer in hun achtertuin liggen. Ze vragen zich af hoe ze hun woningen kunnen beveiligen. De politiek moet meer rekening houden met die gevoeligheden.*

*Daarover wordt in de vergunningen met geen woord gerept. De federale overheid heeft geen geld veil om de haltes op een zinvolle manier te integreren in het stedelijke weefsel. Ik vrees dat onze gesprekspartners het gewest op een dag voor voldongen feiten zullen stellen en het gewest zelf zal opdraaien voor de financiering van de haltes.*

*Met dat scenario in gedachten lijkt het me zaak om ervoor te zorgen dat hiervoor geld wordt vrijgemaakt in het kader van Beliris. Brussel zal*

dans trois ou quatre ans, car à ce moment, il sera trop tard. C'est maintenant qu'il faut mettre la pression pour achever la réalisation du RER dans les délais.

Fondamentalement, un autre problème a été abordé par plusieurs membres de la commission. Celui de l'exploitation, qui avait déjà été évoqué avec M. Lallemand lors de son audition. M. Lallemand nous a dit, en gros, que l'on ne peut pas exploiter des infrastructures que l'on ne possède pas. Il s'agissait donc de lui donner des infrastructures pour qu'il nous dise ensuite comment elles seraient exploitées ! Mais les Bruxellois savent bien que lorsqu'on octroie des infrastructures à la SNCB, il ne va pas de soi qu'elles seront exploitées de manière optimale. Cela peut arriver, mais lorsque l'on voit les nombreuses infrastructures actuelles qui sont sous-exploitées sur le territoire bruxellois, on remarque que ce n'est pas automatique. C'est le cas de gares et d'arrêts auxquels plus aucun train ne s'arrête. Il s'agit d'infrastructures qui ont été créées avec l'ambition d'assurer une desserte locale, mais qui n'ont connu aucune suite utile. A cet égard, je citerais l'exemple de la ligne 28, pour laquelle des travaux d'aménagement ont été réalisés. La gare Simonis avait été inaugurée par M. Herman De Croo mais n'a été ouverte que pendant très peu de temps !

Nous sommes confrontés à ce problème. C'est pourquoi, comme je l'ai déjà demandé lors du débat concernant le tunnel Schuman-Josaphat, nous devons obtenir lors de la délivrance des permis d'urbanisme, un accord avec la SNCB concernant l'exploitation des infrastructures à venir. C'est une question d'honnêteté vis-à-vis des Bruxellois, qui consentent à des sacrifices pour implanter le RER.

Ainsi que le chef de groupe du PS, M. Vervoort, l'a redit ici, nous sommes demandeurs d'une desserte interne grâce au RER. Et c'est possible.

Par ailleurs, il s'agit d'une question capitale en termes d'arbitrage sur les moyens budgétaires à consacrer au transport public dans cette Région.

Il me revient que certains ne sont pas très favorables à des extensions du réseau métro. On peut en penser ce que l'on veut, et je comprends certaines critiques formulées sur des hypothèses d'extension du réseau métro. Mais il est indispensable que l'on puisse au plus vite évaluer la nécessité de développer un réseau de transport public de grande capacité, de type métro, au regard des possibilités d'extension de

*het project moeten vormgeven en betalen. Daarom moeten er financiële waarborgen komen voor dit plan.*

*Het gewest mag de NMBS niet voor het hoofd stoten. Het is onze partner voor de verwezenlijking van het GEN.*

*Het is ook nonsens om te eisen dat de NMBS niet als beheerder van deze werken mag optreden. Gelet op de huidige bevoegdheidsverdeling en de toekomstige exploitatiekosten, is het juist een geruststelling dat de NMBS aan het hoofd van deze operatie staat. Wel moet de NMBS bewust worden gemaakt van de noden van de Brusselaars.*

*Er zijn overeenkomsten en samenwerkingsakkoorden gesloten. Nu is er nood aan een geest van constructieve samenwerking om de projecten uit te voeren. Er werd inderdaad een termijn overeengekomen van achttien maanden om de vergunningen af te leveren. Er zijn echter ook andere afspraken gemaakt. Er was heel wat tijd nodig om te onderhandelen over de samenwerkingsakkoorden. Na het fiat van het parlement heeft niemand nog toegezien op de uitvoering ervan. Toen de termijnen werden overschreden, deed iedereen of zijn neus bloedde.*

*Artikel 30 van het samenwerkingsakkoord bepaalt dat uiterlijk op 31 december 2005 het treinaanbod op de twee radiale verbindingen vermeld in bijlage IV operationeel moet zijn. Heeft de gewestregering zich erover beklaagd dat die overeenkomst niet werd nageleefd?*

*Er moet opnieuw een samenwerkingsklimaat worden gecreëerd, zodat de respectieve verbintenissen op een rijtje worden gezet en ervoor wordt gezorgd dat deze binnen de vastgestelde termijnen worden uitgevoerd.*

*In de resolutie vragen wij in de eerste plaats dat ons een plan met de GEN-haltes wordt voorgelegd, zodat de Brusselaars zich dit eigen kunnen maken. Het is in ons aller belang dat dit dossier niet alleen maar een zaak van technici is.*

*Voorts vragen wij aan de federale regering om ons zo snel mogelijk begeleidingsmaatregelen voor te stellen. Als wij willen dat het GEN een echt alternatief voor de auto wordt, zijn dergelijke*

capacité que va offrir le RER.

Il est d'ailleurs piquant de constater que l'on parle grosso modo des mêmes endroits. On veut desservir Schaerbeek et Uccle. Et le RER est en effet idéalement situé pour améliorer la desserte de grande capacité dans ces deux communes.

Des projets du même ordre existent et un arbitrage est donc nécessaire. Je demande qu'il soit d'abord effectué au sein du gouvernement bruxellois, parce que je pense que les Bruxellois doivent dire ce qu'ils veulent, tant à la SNCB qu'à la STIB.

Il serait judicieux de dire à la STIB que l'on a des exigences vis-à-vis de la SNCB et que l'on va tenter d'en obtenir des augmentations de capacité importantes. Ne nous déforçons donc pas en disant ce que j'ai encore entendu hier sur un plateau de télévision : comme le RER prendra du temps, ne se préoccuperait-on pas d'abord du métro ?

Comme si le métro allait être réalisé plus vite ! C'est hallucinant ! Les projets STIB 2020 iraient donc plus vite que ceux du RER ? J'ai sous les yeux le rapport que M. Cornelissen a présenté dans ce parlement le 8 mai 1996. A l'époque, nous disions déjà à peu près ce que nous allons dire aujourd'hui. Une chose a certes changé : le consensus concernant le RER est plus grand. Il n'y a donc aucune raison de penser que des objectifs aussi ambitieux et complexes seraient plus vite atteints si l'on abandonnait un projet en cours.

Mais je dis clairement que je me méfie d'un RER qui n'offrirait aucune amélioration intrabruxelloise. Tout le monde craint que le RER ne contribue à vider Bruxelles de ses habitants. Il est évident que si le RER n'améliore pas la qualité de vie urbaine, y compris l'offre de transport public pour les Bruxellois, s'il n'offre pas aux Bruxellois d'alternative à l'utilisation de la voiture, le danger existe qu'il devienne le RER des navetteurs et que le nombre de ceux-ci soit demain en augmentation.

Tel n'est évidemment pas le projet des Bruxellois. Depuis 1996, on répète que les Bruxellois doivent avoir un plan pour réaliser leurs ambitions relatives au déploiement du réseau à l'intérieur de Bruxelles. Depuis 1996 je suis intervenu un grand nombre de fois à ce sujet. Et je m'adresse à vous, Mme Dupuis, parce que vous êtes présente et que les permis entrent dans vos compétences, mais mes propos

*begeleidingsmaatregelen onontbeerlijk. Het is niet voldoende dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest dwangmaatregelen neemt. Er moet een intergewestelijke samenwerking komen.*

*Brussel kan stadspoorten creëren, zoals in het eerste gewestelijk ontwikkelingsplan was voorzien, of een aantal maatregelen nemen op het vlak van het parkeerbeleid. Het is evenwel duidelijk dat een aantal beslissingen op een hoger beleidsniveau moeten worden genomen. Het is onze taak om ervoor te zorgen dat die beslissingen er komen en dat ze in de hele GEN-zone worden toegepast. Als iedereen zich enkel met zijn eigen gewest bezighoudt en er geen coördinatie is, dreigt er een soort concurrentie te ontstaan die de begeleidingsmaatregelen afzwakt.*

*(Applaus bij de meerderheid)*

concernent évidemment tout le gouvernement. J'aimerais que le ministre-président et M. Pascal Smet se sentent très concernés par ce débat. Il faut que l'on établisse le cahier des charges de ce que veulent les Bruxellois pour la réalisation, la finalisation et l'exploitation du RER sur le territoire bruxellois.

Voici un exemple, que j'ai d'ailleurs donné à M. Lallemand : aujourd'hui, on annonce que l'on va réaliser des travaux et que ce n'est certes pas très facile, mais que c'est nécessaire, et qu'il faut l'accepter. Vous êtes bien placée pour savoir que des problèmes se posent çà et là. Des arrêts sont envisagés ou souhaités, mais intégrer un arrêt dans le tissu urbain n'est pas si facile.

A mon sens, cela peut être considéré comme un potentiel extraordinaire de développement local, mais qui doit, dans ce cas, être intégré dans la réflexion. Il peut s'agir aussi d'un vecteur de criminalité, d'insécurité, comme le craignent un certain nombre d'habitants, en particulier lorsque l'on voit la qualité des arrêts existants.

Dans le cadre de ma campagne électorale communale, j'ai fait l'expérience personnelle d'oser demander où étaient prévus les arrêts à Schaerbeek. J'ai ensuite expliqué aux habitants ce qui était envisagé. Certains sont venus littéralement me demander si j'étais fou : il allait y avoir un arrêt presqu'au fond de leur jardin ! Comment allait-on sécuriser leurs habitations ? Les gens sont virtuellement - et je ne crois pas que ce soit scandaleux - inquiets de la manière dont nous allons penser et intégrer ces arrêts.

Or, aujourd'hui, les permis ne prévoient rien à cet égard. Les autorités fédérales ne prévoient pas de consacrer de l'argent pour les réaliser de manière intégrée et intelligente ! Je crains sincèrement qu'un jour, dans le cadre d'une négociation, nos interlocuteurs ne nous disent que, si nous, Bruxellois, voulons des arrêts, nous devrons en assumer la charge financière. Qu'ils nous disent : "Vous avez raison de désirer une intégration urbaine, mais puisque prévoir un arrêt à la Cage aux Ours n'est pas si simple, faites-le vous-mêmes ! Vous êtes en effet mieux placés pour agir."

Je pense sincèrement que, comme nous l'avons déjà vu dans d'autres domaines, nous allons devoir intégrer cet esprit dans Beliris. Autrement dit, ce

sera aux Bruxellois de payer et de se charger de la conception du projet. Selon moi, il est par conséquent capital d'obtenir aujourd'hui des garanties sur ce plan.

Je voudrais également rappeler très brièvement que nous ne devons pas nous inscrire dans une logique d'affrontement avec la SNCB. Nous devons en faire une alliée en vue de la réalisation du RER à Bruxelles.

J'ai aussi entendu certains souhaiter que la SNCB n'assure pas le rôle d'opérateur. C'est un non-sens : ce sera à elle d'assurer cette tâche. Compte tenu de la répartition des compétences aujourd'hui, des charges d'exploitation demain, il est plutôt positif de penser que c'est la SNCB qui organisera le RER. Cependant, il faut que nous puissions sensibiliser les autorités de la SNCB - j'entends la SNCB au sens large, car cela concerne tant l'infrastructure que l'exploitation - aux besoins des Bruxellois.

Si nous avons déjà approuvé des conventions, des accords de coopération, il y a lieu aujourd'hui de créer le climat de coopération qui permet de réaliser ces projets en sortant d'une logique d'affrontement. De plus, il convient de rappeler à chacun que s'il y a eu des lenteurs, des délais promis intenables, des erreurs d'aiguillage de part et d'autre - y compris dans le chef de la SNCB, qui n'a pas créé les conditions d'un suivi rapide d'un certain nombre de demandes -, il y a aussi des engagements pris par les uns et les autres.

Certains nous rappellent nos engagements à délivrer les permis dans un délai de dix-huit mois. Mais nous devrions relire les autres engagements : je m'étonne toujours que nous passions tant de temps à tenter de négocier des accords de coopération. Une fois négociés, nous les publions, nous les faisons approuver par le parlement, puis, personne ne veille à leur exécution ! Lorsque les délais sont dépassés, on agit comme si rien ne s'était produit.

Dans les accords de coopération, à l'article 30, nous pouvons lire que "l'offre ferroviaire RER est opérationnelle au plus tard le 31 décembre 2005 pour deux relations radiales décrites à l'annexe 4 de l'accord de coopération". Avez-vous entendu une plainte des autorités régionales pour dénoncer des difficultés ? Que les termes de l'accord n'étaient pas mis en oeuvre ?

Il faut certainement recréer un climat de coopération. C'est l'occasion de comparer les engagements respectifs de chacun et de veiller à ce qu'ils soient respectés dans les délais prévus. Il convient, en effet, que les étapes soient respectées par les uns et les autres. Or, nous n'en sommes pas là aujourd'hui.

Enfin, j'aimerais revenir sur le contenu même de notre proposition de résolution. Elle doit servir à rappeler les souhaits du parlement bruxellois, tout en s'adressant à la fois au gouvernement, aux autorités fédérales et à la SNCB. L'objectif est que nous puissions non seulement disposer de ce plan d'implantation des arrêts RER, mais aussi - et au premier chef - que le gouvernement dépose ce plan au parlement, afin que les Bruxellois puissent se l'approprier. Il est de notre intérêt que ce dossier ne soit pas qu'une affaire de techniciens.

Deuxièmement, et il s'agit d'une requête qui s'adresse plus particulièrement au gouvernement fédéral, nous désirons que soit présenté aussi vite que possible l'éventail des mesures d'accompagnement prévues dans l'accord de coopération. Si nous voulons que le RER soit bénéfique en termes de substitution à la voiture, de transfert modal, il importe de prendre des mesures d'accompagnement en vue de faciliter les capacités de transports publics. A cette fin, une coopération interrégionale doit s'établir. En clair, il ne suffit pas d'exiger des autorités bruxelloises des mesures coercitives à l'encontre de la voiture.

Certes, il est souhaitable que nous installions des portes de ville, comme le prévoyait le premier PRD (Plan régional de développement). Des mesures peuvent aussi être prises relativement au stationnement ; tout le monde en est convaincu. Cependant, il apparaît clairement que plusieurs mesures d'accompagnement exigent des décisions en amont.

Il nous incombe, à nous Bruxellois, d'y veiller et de vérifier si elles seront appliquées à l'ensemble de la zone RER. Si chacun s'en occupe à son propre niveau régional, en l'absence de toute coordination, je crains la naissance d'une forme de concurrence, tirant vers le bas les contraintes sur les voitures destinées à garantir les mesures d'accompagnement nécessaires à la réalisation du RER.

*(Applaudissements sur les bancs de la majorité)*

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

**De heer Jan Béghin**.- Wat kan ik nog toevoegen aan de woordenvloed van de heer Grimberghs, die het dossier bijzonder goed kent en het op de voet heeft gevolgd? Hij was er trouwens tien jaar geleden al mee bezig, toen ik voorzitter was van de commissie voor Infrastructuur. Ik heb toen eens de euvele moed gehad om een persconferentie te organiseren over het GEN. De volgende dag veegde de bevoegde minister, de heer Hasquin, mij de mantel uit: waar bemoeide ik me mee? Als commissievoorzitter was het niet mijn taak om over deze plannen personferenties te organiseren. Kortom, dit dossier gaat al lang mee en verschillende ministers hebben geprobeerd om aan de kar te trekken.

Het GEN is bijzonder belangrijk voor het Brussels Gewest. We zitten nog maar in de fase van de opmaak van een inventaris van de al dan niet goedgekeurde stedenbouwkundige vergunningen. Het GEN moet leiden tot een daling van het aantal autopendelaars en een verbetering van de levenskwaliteit. De locatie van de toekomstige GEN-haltes is daarom van strategisch belang. Dat is de sleutel van het verhaal en daarin moeten wij onze rol spelen.

Het is natuurlijk merkwaardig dat er, terwijl het GEN in de steigers staat, stations worden gesloten of zelfs verkocht. Waar zijn we dan mee bezig?

De besluitvorming is zeer complex door de betrokkenheid van zowel de federale overheid, de gewesten en hun pararegionale instellingen als allerhande holdings met dochterondernemingen voor infrastructuur en exploitatie, in het leven geroepen om te voldoen aan de Europese voorschriften. Het is niet evident om al die partners rond de tafel te brengen en op dezelfde lijn te krijgen. Daarbij komt dat mijns inziens de politici niet meer de baas zijn en slechts de grote lijnen van een aantal autonome overheidsinstellingen uittekenen. Het lijkt me dat de NMBS een eigen agenda heeft en maar weinig rekening houdt met de wensen van de politiek.

Alweer tien jaar geleden heeft de heer Pardon van de NMBS tijdens een hoorzitting nog beloofd om hard te werken aan de totstandkoming van het GEN. Intussen is enkel de SST en het bijbehorende SST-station gerealiseerd, en werd er

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

**M. Jan Béghin** *(en néerlandais)*.- *Le RER est un dossier particulièrement important pour la Région bruxelloise. Nous en sommes toujours à la phase d'élaboration d'un inventaire des permis urbanistiques déjà approuvés ou non. Le RER doit entraîner une diminution du nombre de navetteurs automobilistes et une amélioration de la qualité de vie, d'où l'importance stratégique de la localisation des futurs arrêts du RER.*

*Il est étrange, alors que le RER est en chantier, que des gares soient fermées ou vendues. Que sommes-nous en train de faire ?*

*Le processus décisionnel est très complexe, car il implique que le pouvoir fédéral, les Régions et leurs organes pararégionaux, ainsi que toutes sortes de holdings dont les filiales sont chargées de l'infrastructure et de l'exploitation répondent aux prescriptions européennes. Il n'est pas évident de réunir autour de la table tous ces partenaires. Le monde politique en est réduit à tracer les grandes lignes de certaines institutions publiques autonomes. La SNCB semble avoir son propre agenda et tient peu compte des souhaits du politique.*

*Comparées à la nouvelle gare de Berlin, nos gares bruxelloises sont dans un état déplorable, indignes d'une ville qui se targue d'être la capitale de l'Europe. Non seulement ces gares sont sales, mais, en outre, le service est déplorable.*

*Les travaux de rénovation de la gare Centrale que l'on nous promettait depuis longtemps ont enfin été entamés, mais à un rythme particulièrement lent.*

*Le sp.a-spirit soutient bien entendu la proposition de résolution et incite le gouvernement à dresser un inventaire de toutes les procédures et permis urbanistiques encore nécessaires. Il est fondamental de négocier avec tous les acteurs impliqués et de créer ensemble un groupe de travail pour finaliser ce dossier.*

*Enfin, je rappelle que le lieu d'implantation des stations RER est l'élément le plus important pour les Bruxellois.*

wel veel geïnvesteerd in Vlaanderen en Wallonië, maar bitter weinig in Brussel.

Ik ben bijzonder beschaamd als ik in Brussel de trein neem en zie hoe het gesteld is met het Noordstation, het Zuidstation en het Centraal Station. Als ik die stations bijvoorbeeld vergelijk met het nieuwe treinstation in Berlijn, vraag ik me af hoe Brussel zich de hoofdstad van Europa durft noemen. Het is schandalig hoe smerig de stations zijn en hoe slecht de dienstverlening is.

Er wordt al lang beterschap beloofd. De werken aan het Centraal Station zijn eindelijk begonnen, maar wel aan een bijzonder laag tempo.

Uiteraard steunt sp.a-spirit het voorstel van resolutie en dringen we erop aan dat de regering snel een inventaris opstelt van alle stedenbouwkundige procedures en vergunningen die nog noodzakelijk zijn. Er moet onderhandeld worden met de vele partijen die bij de zaak betrokken zijn. Alle betrokken partijen moeten rond de tafel gaan zitten en een task force oprichten om het dossier vlot te trekken.

Tenslotte beklemtoon ik nog dat het belangrijkste in deze aangelegenheid voor de Brusselaars de strategische ligging is van de haltes.

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

**De heer Willem Draps** *(in het Frans).- Over dit onderwerp is al veel gesproken en geschreven. Deze resolutie is een uitstekend initiatief en getuigt van de brede consensus tussen alle democratische fracties over de noodzaak van het GEN. Die eensgezindheid is op zich al een grote vooruitgang. Voor een dergelijk project is een consensus in het gewest immers nodig.*

*Bovendien geeft iedereen zich nu rekenschap van de enorme vertraging die het project opgelopen heeft. De NMBS was van meet af aan niet erg enthousiast, maar bovendien heeft de huidige regering weinig blijk gegeven van de nodige wil om het project te doen slagen.*

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

**M. Willem Draps**.- Ce sujet a fait couler beaucoup de salive et d'encre depuis maintenant de très nombreuses années. En organisant ces auditions et en élaborant cette résolution, notre parlement a pris une excellente initiative, qui a mis en évidence le large consensus existant aujourd'hui entre les groupes politiques de cette assemblée sur la nécessité du RER et sur les impératifs de sa mise en oeuvre. Je me plais à le souligner, car initialement des voix discordantes s'étaient exprimées. Je constate avec satisfaction que le seul fait que les groupes démocratiques de cette assemblée aient pu se mettre d'accord et approuver le texte de la proposition de résolution déposée en commission constitue en soi une avancée importante. Dans des dossiers au long cours tels que celui-ci, il importe qu'existe à l'échelle de notre Région un consensus, une adhésion à un projet de ce type.

Le mérite de cette initiative fut également de

**Mevrouw Françoise Dupuis, staatssecretaris** *(in het Frans).- Dit is een langetermijndossier...*

**De heer Willem Draps** *(in het Frans).- Mevrouw de staatssecretaris, ik weet dat uw persoonlijke rol in het dossier beperkt blijft tot het verstrekken van stedenbouwkundige vergunningen. Dat is een belangrijke stap, maar u bent niet bevoegd voor mobiliteit en vervoer. Institutioneel gesproken is de NMBS vragende partij. De heer Smet is verantwoordelijk voor mobiliteit en de minister-president moet de verschillende beleidstakken van zijn regering coördineren. Ik houd u dus zeker niet alleen verantwoordelijk.*

*U hebt mij wel verbaasd door in de commissie geen duidelijk antwoord te geven.*

*Tijdens de vorige zittingsperiode ontstond er een juridische controverse of het GBP al dan niet moest worden herzien alvorens de stedenbouwkundige vergunningen af te geven voor een deel van het Diaboloproject (van de vlieghaven tot aan Schaarbeek Vorming). Men koos toen voor rechtszekerheid en besliste het GBP te herzien ten algemenen nutte. Na twee en een half jaar beleidswerk heeft de regering de procedure nog altijd niet in gang gezet. Het punt werd door de regering behandeld in de vergadering van 19 april jl. Wellicht komt er nu eindelijk schot in de zaak. Ik begrijp niet waarom het zo lang duurt alvorens de procedure kan worden ingesteld, aangezien er geen aanvraag van de NMBS voor nodig is.*

permettre à chacun de prendre conscience de l'importance du retard accumulé dans la mise en oeuvre de ce dossier. Il faut admettre d'une part que, dès le début, la SNCB a singulièrement manqué d'enthousiasme à son égard et d'autre part - au risque d'apporter une note discordante aux intervenants précédents, aux propos desquels je souscris, du reste, très largement - je considère que l'actuel gouvernement a témoigné d'un manque de volontarisme dans ce dossier. J'y reviendrai dans un instant.

Madame la secrétaire d'Etat, souffrez que je donne mon point de vue !

**Mme Françoise Dupuis, secrétaire d'Etat**.- C'est un dossier au long cours...

**M. Willem Draps**.- Quand je parle de manque de volontarisme du gouvernement, je sais qu'aujourd'hui vous représentez celui-ci, bien que votre rôle dans ce dossier soit très ponctuel, à savoir : délivrer des permis d'urbanisme. C'est une étape nécessaire et importante, mais pour autant vous ne pilotez pas un tel dossier, puisque vous ne disposez pas des compétences de mobilité et de transport. C'est la SNCB qui est, institutionnellement parlant, demandeuse. En outre, M. Smet est le ministre responsable de la politique de mobilité, tandis que le ministre-président doit assurer la transversalité des politiques au sein du gouvernement. Donc, loin de moi l'idée de vous faire porter l'unique responsabilité de ce que je considère être un manque de volontarisme gouvernemental.

Pourquoi parler en ces termes ? Je vais m'en expliquer. Madame la secrétaire d'Etat, vous m'avez surpris en commission, car j'ai eu l'impression de ne pas avoir obtenu de réponse très claire de votre part.

Concernant la controverse juridique qui existait quant à la nécessité de mettre en révision le PRAS préalablement à la délivrance des permis d'urbanisme pour un des éléments du RER, à savoir le retour du Diabolo depuis l'aéroport vers le site de Schaerbeek Formation, le PRD a tranché cette question sous la précédente législature. Il a été estimé que, pour assurer toute la sécurité juridique à cette demande de permis d'urbanisme, il convenait de mettre préalablement le PRAS en révision pour cause d'utilité publique. C'est donc un élément connu depuis près de quatre ans. Le gouvernement est en place depuis deux ans et demi et le projet "retour du

**Mevrouw Françoise Dupuis, staatssecretaris** *(in het Frans).- Ik zal uw vraag beantwoorden.*

**De heer Willem Draps** *(in het Frans).- Iedereen is het eens over de manier waarop het Diaboloproject op die plaats vorm moet krijgen. Ik begrijp niet waarom de regering niet daadkrachtiger optreedt. De regering sprak zich nooit uit over deze kwestie voor het parlement het dossier ter harte nam, hoorzittingen organiseerde en zich zo bewust werd van de grote achterstand. Is het misschien aan minister Smet of aan de minister-president om de NMBS op het matje te roepen?*

*Op de tweede stedenbouwkundige vergunning voor lijn 161 tussen Watermaal en Bosvoorde, waarvoor u zich grotendeels baseerde op de vergunning die ikzelf afgaf in de vorige zittingsperiode, heeft de NMBS zeventien maanden gewacht. De termijn die in het samenwerkingsakkoord staat ingeschreven, bedraagt achttien maanden.*

*Infrabel heeft 17 maanden nodig om een stedenbouwkundig attest om te zetten in een aanvraag van stedenbouwkundige vergunning. Dat is bijna de volledige termijn voor het afgeven van de vergunningen. Iemand in de regering zou daarbij vragen moeten hebben. Ook op andere vlakken werd vertraging opgelopen. De regering heeft pas gereageerd toen het parlement hierop heeft gewezen.*

Diabolo" n'a pas changé depuis de nombreuses années et souffre d'un retard important.

Vous nous avez dit en commission que ce point figurait à l'ordre du jour du gouvernement en sa séance du 19 avril dernier. Je suppose que la décision a été prise et que le gouvernement vous a suivie, mais je ne m'explique pas qu'il ait fallu tant de temps pour simplement dire que vous entamiez la procédure de mise en révision du PRAS pour cause d'utilité publique. Il ne faut pas de demande de la SNCB à cet effet. Il y a un projet connu : nous savons exactement où se situera le retour du Diabolo et l'on aurait pu, pour préparer le terrain dès le début de cette législature, formuler cette demande de révision du PRAS. Je m'étonne qu'il ait fallu attendre deux ans et demi pour que cette procédure qui est particulièrement lourde, longue et coûteuse...

**Mme Françoise Dupuis, secrétaire d'Etat**.- Je vous répondrai.

**M. Willem Draps**.- Je n'en doute pas. On ne touche pas au PRAS de manière innocente et je m'étonne donc de ce long délai pour lever cet obstacle. Tout le monde est d'accord sur le fait que le Diabolo doive revenir à cet endroit précis et je m'étonne donc du manque de volontarisme du gouvernement sur ce sujet.

Le gouvernement a aussi manqué de volontarisme : je n'ai pas entendu, avant que le parlement ne s'empare du dossier afin de procéder à des auditions et faire prendre conscience à l'ensemble des acteurs de l'important retard accumulé, un membre du gouvernement s'exprimer. C'était peut-être à votre collègue Smet ou au ministre-président à se manifester pour s'inquiéter du retard et demander des comptes à la SNCB. Lorsque l'on analyse la chronologie de l'examen des permis que vous nous avez remise en commission, l'on constate, lorsque vous délivrez le second permis d'urbanisme pour la ligne 161 entre Watermael et Boitsfort, qu'il aura fallu attendre dix-sept mois entre la délivrance de votre certificat d'urbanisme - qui confirme largement celui que j'avais précédemment délivré - et l'introduction par la SNCB de la demande de permis. Les délais de délivrance qui figuraient dans l'accord de coopération ont été rappelés, il s'agit de dix-huit mois.

Pour une seule des étapes, c'est-à-dire celle qui vise à traduire un certificat d'urbanisme en une demande

*Een ander punt zijn de haltes. Ook de heer Grimberghs heeft erop gewezen dat voor elke halte afzonderlijk een studie noodzakelijk is over de ligging, de aanleg van de omgeving en de inpassing in het stedelijk weefsel.*

*In de wijken in het noorden en het zuiden van Brussel is er een tekort aan openbaar vervoer in eigen bedding en is het fileprobleem het grootst. Het GEN zou daarvoor een oplossing kunnen bieden.*

*Deze lijnen zijn echter niet ontworpen om een rol te spelen in het stedelijk openbaar vervoer of om te worden ingeschakeld in een systeem zoals het GEN.*

*Bij de stedelijke ontwikkeling werden ze niet opgenomen in het stedelijk weefsel. Deze verbindingen waren onder meer bestemd voor vrachtvervoer en hadden als functie het gewest te doorkruisen of te omzeilen. Als er op deze verbindingen haltes van het GEN worden aangelegd, moet dus ook het stedelijk weefsel worden aangepast.*

*In andere steden met een expresnet is er in de omgeving van elke halte een klein handelscentrum, een openbare infrastructuur en een aansluiting op het openbaar stadsvervoer. De NMBS bekommert zich hoegenaamd niet om dergelijke aspecten. Dit aspect valt onder ruimtelijke ordening en had bestudeerd moeten worden in samenwerking met de gemeenten, Infrabel en de NMBS. Het gewest had hierin het voortouw moeten nemen.*

*Op die manier konden de ideale halteplaatsen worden gekozen binnen het bestaande of het nog te creëren stadsweefsel. De regering heeft op het gepaste ogenblik echter niet de nodige initiatieven genomen.*

*Wat lijn 161 betreft, begrijp ik het standpunt van de gemeente Watermaal-Bosvoorde, die haar inwoners verdedigt.*

de permis d'urbanisme, Infrabel prend dix-sept mois, presque la totalité de l'ensemble du délai dans lequel les permis devaient être délivrés. Vous n'y êtes évidemment pour rien, mais j'aurais attendu que quelqu'un au sein du gouvernement s'en inquiète. Ceci n'est qu'un exemple, parce que les retards se sont accumulés dans d'autres aspects de ce dossier. Je n'ai entendu aucune voix au sein du gouvernement pour dénoncer les retards d'Infrabel ou précédemment de la SNCB avant que le parlement n'assure une certaine publicité à ce retard et à l'état dans lequel se trouvait ce dossier.

J'en arrive au troisième élément, pour lequel je pense que le gouvernement a fait preuve d'un certain manque de volontarisme et que M. Grimberghs a longuement abordé tant en commission qu'en séance plénière. Dans un réseau RER, le développement des points d'arrêt, la manière dont on prévoit l'aménagement des quartiers aux alentours de chaque point d'arrêt, l'insertion de ceux-ci dans le tissu urbain, nécessitent des études pour chaque point pris séparément.

Le problème d'infrastructure de transport en site propre de qualité, offrant une alternative réelle à l'encombrement de nos voiries par le trafic automobile, se situe au Sud et au Nord de la ville. Des infrastructures y seront demain exploitées avec le RER et peuvent être un des maillons du désengorgement de ces quartiers.

Toutefois, il faut souligner que ces lignes de chemin de fer, au moment où elles ont été créées, ne l'ont pas été pour assurer une desserte urbaine. Ces lignes existaient en fonction du transport de marchandises, comme la ligne 26 ou la gare de Schaerbeek-Josaphat. Ces lignes n'ont jamais été conçues comme des lignes de desserte de la Région bruxelloise ou d'un trafic voyageur quelconque. D'autres n'étaient pas conçues pour une desserte de type RER.

La ville s'est développée en considérant que ces infrastructures ne faisaient pas réellement partie du tissu urbain et qu'elles étaient des saignées qui correspondaient à la nécessité d'organiser d'autres types de trafic, de traverser ou de contourner la Région bruxelloise. Aujourd'hui, on veut utiliser ces infrastructures pour le RER. Il faut donc recoudre le tissu urbain à tous ces endroits en vue d'insérer ces points d'arrêt dans la ville.

Dans d'autres villes utilisant un réseau RER, autour

de chaque point d'arrêt se trouvent un petit centre commercial, une infrastructure publique, des connexions avec le réseau de transports urbains. La SNCB, elle, ne se préoccupe nullement de l'insertion des points d'arrêts qu'elle désigne dans la ville. Ici, nous revenons à l'Aménagement du territoire, et je pense qu'il eût fallu initier des études et des réflexions en concertation avec les communes, avec Infrabel ou avant avec la SNCB, et sous l'égide de la Région, concernant la politique de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité.

Cela aurait été nécessaire pour rechercher l'implantation idéale en symbiose avec un tissu urbain existant ou, dans la plupart des cas, à créer. Sur ce point, votre gouvernement n'a pas pris les initiatives nécessaires en temps voulu.

Je terminerai par un mot sur la problématique très délicate, puisqu'il s'agit indiscutablement d'un des endroits les plus difficiles, de Watermael-Boitsfort et de la ligne 161. Je comprends la commune de Watermael-Boitsfort, Madame Payfa. Elle assume son rôle de commune, à savoir la défense des habitants et des riverains. Il faut bien dire que le fait de passer...

**De heer Rudi Vervoort** *(in het Frans).- De heer de Donnea heeft wel scherp uitgehaald naar mevrouw Payfa!*

**M. Rudi Vervoort**.-Vous conviendrez avec moi que M. de Donnea a purement et simplement tiré à boulets rouges sur Mme Payfa !

**De heer Willem Draps** *(in het Frans).- Wanneer? Bovendien is hij geen minister-president meer.*

**M. Willem Draps**.- Dans quelles circonstances ? M. de Donnea n'est plus ministre-président.

**De heer Rudi Vervoort** *(in het Frans).- Inderdaad, maar de coherentie binnen uw politieke fractie blijft ver zoek.*

**M. Rudi Vervoort**.- C'est bien ce que je disais, mais la cohérence de votre groupe politique reste en jeu.

**De heer Willem Draps** *(in het Frans).- Ik heb geen weet van dergelijke uitspraken.*

**M. Willem Draps**.- Je n'ai pas entendu de telles déclarations.

**De heer Rudi Vervoort** *(in het Frans).- De heer de Donnea heeft vorige week nog zijn beklag gedaan over de burgemeesters die de ontwikkeling van het GEN en van het gewest blokkeren.*

**M. Rudi Vervoort**.- J'en ai, moi, entendu la semaine dernière, quand M. de Donnea s'est vraiment plaint de ces bourgmestres qui bloquaient l'évolution du RER et celle de la Région.

**De heer Willem Draps** *(in het Frans).- In dit dossier zijn het niet de gemeenten die de vergunningen afgeven, maar het gewest. De burgemeesters kunnen enkel proberen de vergunningsvoorwaarden ten voordele van de omwonenden te verbeteren.*

**M. Willem Draps**.- Excusez-moi : un bourgmestre a la possibilité de demander certains aménagements, mais la Région n'a pas besoin des bourgmestres pour délivrer des permis. Je viens de dire que les communes jouent leur rôle lorsqu'elles défendent les habitants riverains de ces lignes et qu'elles essaient d'améliorer les conditions de délivrance des permis.

*De gemeente Watermaal heeft een aantal zaken in de wacht weten te slepen, zoals blijkt uit de stedenbouwkundige attesten die tot nu toe zijn afgegeven. Het gewest heeft evenwel het laatste woord en moet de knopen doorhakken op basis van de verbintenissen die het in het kader van het samenwerkingsakkoord is aangegaan. Geen enkele gemeente is tegen het GEN, ook Watermaal-Bosvoorde niet. Zij heeft enkel gevraagd dat een tunnel wordt gegraven tussen het station van Bosvoorde en het punt achter het station van Watermaal.*

La commune de Watermael a d'ailleurs été très largement entendue, comme on le constate dans les certificats d'urbanisme qui ont été délivrés jusqu'à présent et qui préfigurent les futurs permis.

Je dis simplement que, dans ce dossier, ce ne sont pas les communes qui délivrent les permis : c'est la Région qui a le dernier mot. C'est donc à la Région de procéder aux arbitrages en fonction des engagements qu'elle a souscrits dans le cadre de l'accord de coopération. Je n'ai pas entendu de communes s'opposer au RER. Watermael-Boitsfort ne s'est pas opposée au RER, mais elle a demandé, dans un premier temps, que l'on creuse un tunnel pour passer entre la gare de Boitsfort et le point situé au-delà de la gare de Watermael.

**Mevrouw Martine Payfa** *(in het Frans).- Ik ben een doorzetter.*

**Mme Martine Payfa**.- Je suis persévérante.

**De heer Willem Draps** *(in het Frans).- Die tunnel is geen redelijke oplossing op die plaats. Dat is door diverse studies bevestigd.*

**M. Willem Draps**.- Je pense, comme vous l'avez dit en commission - bien que je ne voie pas les choses depuis Watermael, mais bien la globalité du dossier, et comme je l'ai dit aux édiles communaux de Watermael-Boitsfort en son temps -, que la solution du tunnel n'est pas raisonnablement praticable en cet endroit, pour diverses raisons. Les faits et les études réalisées à cet égard l'ont démontré.

**Mevrouw Martine Payfa** *(in het Frans).- Het probleem is de kostprijs. Technisch gezien is alles mogelijk, maar de politieke wil moet bestaan om de verwoesting van het gewest te vermijden.*

**Mme Martine Payfa**.- C'est un problème de coût, Monsieur. C'est une question de volonté politique. Tout est possible techniquement, si on a la volonté politique de ne pas démolir la Région.

**De heer Willem Draps** *(in het Frans).- Niet alles is redelijk.*

**M. Willem Draps**.- Il y a le raisonnable et le déraisonnable.

**Mevrouw Martine Payfa** *(in het Frans).- In Antwerpen is onredelijkheid troef.*

**Mme Martine Payfa**.- A Anvers, c'est le déraisonnable qui prime.

**De voorzitter**.- Mevrouw Payfa!

**M. le président**.- Madame Payfa !

**De heer Willem Draps** *(in het Frans).- De situatie van Watermaal-Bosvoorde kan niet met die van Antwerpen worden vergeleken.*

*De overgang van twee naar vier sporen op een berm in een woonomgeving is niet evident. Er zal dus creativiteit nodig zijn om het GEN in deze wijk te integreren.*

*De NMBS moet de sporen afschermen met*

**M. Willem Draps**.- A Anvers, la situation n'est pas la même. On se trouve là dans un centre urbain, dans un tout autre cadre que celui de Watermael. La situation de Watermael-Boitsfort est très difficile à gérer.

En effet, le fait de passer de deux à quatre voies au-dessus de plates-formes à talus dans un quartier d'habitations est une opération très délicate et il s'agit incontestablement de faire preuve de créativité afin

*aanplantingen om geluidsoverlast en trillingen te beperken. De voorwaarden uit de vergunning moeten daarom streng genoeg zijn.*

**Mevrouw Martine Payfa** *(in het Frans).- Dat gaat dan weer ten koste van de lichtinval.*

**De heer Willem Draps** *(in het Frans).- Het is een complex probleem.*

*Het verwondert mij dat de NMBS het GEN pas wil benutten wanneer er overal vier in plaats van twee sporen liggen. Het idee is dat er dan twee sporen zijn voor het vervoer op lange afstand en twee voor het GEN-verkeer. De NMBS zwijgt in alle talen over de mogelijkheid om intussen al de frequentie van het treinverkeer te verhogen. Elders in Europa rijden er wel om het kwartier treinen zonder dat er overal vier sporen liggen. Dat werkt dankzij voldoende uitwijk- en inhaalsporen, een goede temporisering van het verkeer, enzovoort. In vergelijking daarmee wacht de NMBS rustig op de meest comfortabele oplossing.*

*Deze houding is verwerpelijk. Het GEN kan best van start gaan op een verbinding met 2, 3 of 4 sporen. Dat is echter niet het standpunt van de NMBS.*

d'insérer les lignes RER dans ce quartier.

Les conditions du permis pourraient aller très loin et la SNCB me semblait à cet égard très créative pour insérer ces voies dans des dispositifs de protection verdurisés qui assureraient une bonne isolation acoustique et vibratoire.

**Mme Martine Payfa**.- Certes, mais cela se fera au détriment de la lumière.

**M. Willem Draps**.- Je reconnais que le problème est très complexe.

Pour en revenir à un plan plus général, ce qui m'étonne dans ce dossier, c'est évidemment l'attitude de la SNCB qui tente de faire croire que tant qu'elle n'aura pas, sur toute la longueur des lignes RER concernées, une infrastructure que l'on peut qualifier de "royale" - pensez un peu : quatre voies sur chaque ligne RER - elle ne commencera pas son exploitation. Elle se garde bien de parler de fréquence élevée. Je puis vous citer de très nombreux exemples de réseaux RER qui fonctionnent avec des cadences similaires à un convoi toutes les quinze minutes et qui circulent sur des lignes de chemin de fer situées en Europe où il n'y a pas quatre voies sur toute la longueur des lignes exploitées. Souvent, il n'y en a que deux. Certains tronçons disposent de trois et, exceptionnellement, quatre voies.

Cela fonctionne car l'on a pu cependant créer les évitements et les dépassements nécessaires à certains endroits, des cadencements du trafic et tout un dispositif qui permet in fine de "mixer" différents types de trafic sans pour cela exiger la solution hyperconfortable de deux voies pour le trafic de longue distance et deux voies pour le trafic RER. Solution dont la mise en oeuvre est la condition sine qua non de son exploitation.

Cette attitude, que j'ai déjà eu l'occasion de dénoncer à de nombreuses reprises, est inacceptable. En effet, dans un premier temps, et dès lors que personne ne parle de cadences de trains toutes les cinq ou dix minutes au niveau des RER, on pourrait parfaitement réaliser le passage à quatre voies là où c'est possible et à trois voies là où c'est plus difficile, tout en maintenant des points singuliers à deux voies, qui n'empêcheraient nullement un début d'exploitation du RER. Mais ce n'est pas l'approche qui a été choisie par la SNCB.

**De voorzitter**.- Uw tijd is bijna verstreken.

**De heer Willem Draps** *(in het Frans).- Er zijn verschillende verantwoordelijken voor de vertragingen. Zowel Infrabel, de NMBS als de regering treffen schuld.*

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

**De heer Yaron Pesztat** *(in het Frans).- Met een resolutie gericht tot de federale en de Brusselse regering willen we onze ongerustheid uiten over het feit dat Infrabel een vertraging van vijf jaar aankondigt in de realisatie van het GEN.*

*Mevrouw Dupuis bracht al verscheidene elementen aan. Men kan de vorderingen of eerder de stagnatie van de werkzaamheden aflezen van het overzicht dat bij het verslag is gevoegd. We beschikken dus over alle nodige informatie om de oorzaken van de achterstand in te schatten.*

*Zoals de heer Vervoort het al zei, liggen de verantwoordelijkheden verspreid over verschillende instanties, al naargelang het over dossier A, B of C gaat. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is dus zeker niet alleen verantwoordelijk.*

*Het parlement is terecht ongerust over de opgelopen achterstand en dient zowel de gewestelijke als de federale regering te vragen hoe er een inhaalbeweging kan worden gemaakt. De resolutie bevat twee concrete eisen voor de gewestregering.*

*Ten eerste eist de resolutie een inventaris van de lopende procedures voor de betrokken lijnen. Die inventaris hebben we ondertussen ontvangen en bij de resolutie gevoegd.*

*Ten tweede vraagt ze permanent overleg met de NMBS. Ook al gaat het om een gedeelde verantwoordelijkheid, waarbij het aandeel van de NMBS groter is, toch moet ook het gewest krachtdadig optreden in dit dossier. Ik steun de*

**M. le président**.- Je vais vous demander d'entrer en gare, parce que votre train roule depuis vingt minutes.

**M. Willem Draps**.- Dans ce dossier, les responsabilités du retard sont malheureusement multiples. Elles doivent être recherchées bien évidemment au niveau d'Infrabel, et auparavant de la SNCB, mais également au niveau du manque de volonté du gouvernement d'exiger de la part des autres intervenants le respect des délais et dans le fait qu'il n'a pas joué son rôle d'aiguillon pour rappeler l'urgence de ce dossier.

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

**M. Yaron Pesztat**.- Si nous avons voulu voter une résolution adressée à la fois aux gouvernements fédéral et bruxellois, c'est parce que nous avons été rendus inquiets par les déclarations d'Infrabel en commission, qui annonçait un retard probable de cinq ans dans la mise en oeuvre du RER.

Plusieurs réponses ont été apportées sur ce sujet précis, notamment par Mme Dupuis. D'ailleurs, nous disposons à cet égard, en annexe du rapport, du calendrier d'avancement - ou plutôt de non-avancement - des travaux pour les trois lignes concernées. Chacun peut donc prendre connaissance des événements sur une ligne du temps et voir très exactement quels sont les raisons et les auteurs du blocage.

Cette réponse à nos interrogations rejoint celle que M. Vervoort avait apportée, à savoir que les responsabilités étaient partagées et diluées. La part respective de chacun varie selon que l'on examine le dossier A, B ou C. Dès lors, tout ceci devrait être examiné dans le détail au lieu de prétendre, à l'instar d'Infrabel, que le retard est exclusivement imputable à la Région bruxelloise.

Ceci dit, retard il y a, et nous avons raison de nous en inquiéter et d'interroger le gouvernement bruxellois, mais aussi le gouvernement fédéral, pour savoir comment ce retard va être résorbé et comment des délais raisonnables vont être respectés. A cet égard, la résolution exprime deux exigences envers le gouvernement bruxellois.

D'abord, c'est l'inventaire des procédures en cours, que nous avons reçu. Plus précisément, il reprend les procédures d'instruction-permis pour les trois lignes

*heer Grimberghs in zijn voorstel om permanent overleg te organiseren tussen de vele betrokkenen (gewest, NMBS, gemeenten, enzovoort). Indien structureel overleg uitblijft, volstaat de minste hapering opdat er achterstand zou ontstaan.*

*Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest moet aan de alarmbel kunnen trekken als het dossier geblokkeerd geraakt. Daarvoor is permanent overleg nodig met alle betrokken instanties, vooral met de NMBS.*

*ECOLO staat achter het GEN. Er moeten echter een aantal voorwaarden gerespecteerd worden.*

*Ten eerste mag de levenskwaliteit van de Brusselaars niet in het gedrang komen. Sommige gemeenten stellen daardoor overdreven hoge eisen. Staatssecretaris Dupuis moet een evenwicht vinden tussen de levenskwaliteit van de Brusselaars en het belang van het GEN, dat overigens ook bijdraagt aan de levenskwaliteit.*

*Ten tweede moeten er voldoende GEN-haltes zijn in Brussel. Het is verontrustend dat nu de NMBS eindelijk vorderingen maakt met bepaalde werken en aanvragen van vergunningen, ze Brusselse stations sluit of verkoopt en haltes afschaft.*

*Er zijn heel wat in onbruik geraakte Brusselse stations die perfect geschikt zouden zijn voor het GEN.*

*De NMBS is enkel geïnteresseerd in grote infrastructuurwerken om het Vlaams en het Waals Gewest met Brussel te verbinden. Ook de federale overheid heeft zich steeds enkel om de pendelaars bekommerd door stadsautosnelwegen aan te leggen die tot in het centrum van Brussel reiken.*

*Er moeten ook garanties zijn over de exploitatie van het GEN binnen Brussel. Het heeft geen zin dat er spoorweginfrastructuur wordt aangelegd die niet wordt gebruikt.*

*De regering moet hoge eisen stellen ten aanzien van de NMBS en de federale overheid en ervoor zorgen dat de voornoemde eisen worden ingewilligd.*

*De volgende voorwaarde heeft betrekking op de begeleidingsmaatregelen. De aanleg van het GEN omhelst meer dan de verbreding van drie*

concernées. Nous l'avons inséré en annexe de notre résolution.

Ensuite, nous demandons une concertation permanente avec la SNCB. En effet, même si les responsabilités sont partagées, et bien que la Région en détienne une très modeste part, il n'en reste pas moins que nous devrions nous montrer volontaristes afin que ce dossier avance. Pour ce faire, je reprendrai la suggestion de M. Grimberghs, à savoir qu'une concertation permanente entre les acteurs doit s'établir. Si aucun lieu structuré permettant aux nombreux acteurs impliqués - SNCB, Région, communes, etc. - de coopérer n'est mis sur pied , il suffit du moindre accroc pour que du retard soit pris, volontairement ou non. Et comme personne ne bouge, le retard s'accumule.

Il faut que la Région bruxelloise, représentée par son gouvernement, puisse tirer la sonnette d'alarme à heure et à temps dès que nous voyons qu'il y a un blocage. Pour cela, il faut qu'il y ait un lieu de concertation qui permette d'actionner ce dispositif, il faut une concertation permanente avec l'ensemble des acteurs et plus particulièrement avec la SNCB.

Je voudrais pour ma part revenir, au nom de mon groupe, sur un certain nombre de considérations plus générales : il est vrai que le groupe ECOLO est favorable au RER. A ce sujet - il est important de le redire - il n'y a pas d'ambiguïté. Cependant, il y a un certain nombre de conditions qui sont légitimes et qu'il ne faut pas dissimuler.

Premièrement : le respect de la qualité de vie des Bruxellois. C'est ce qui motive un certain nombre de communes à poser des exigences qui vont parfois trop loin, et je rejoins à ce sujet entièrement M. Draps. Je fais confiance, quant à moi, à la Région bruxelloise et à la ministre Dupuis pour procéder aux arbitrages entre les intérêts des Bruxellois riverains et la défense légitime de leur qualité de vie, mais aussi les intérêts du projet régional de mise en oeuvre d'un RER, qui répond également à des impératifs de qualité de vie, lesquels concernent quant à eux la totalité des Bruxellois voire, pour partie, les Flamands et les Wallons. Il y a donc des arbitrages que le gouvernement doit assurer, et nous lui faisons entièrement confiance pour ce faire.

Deuxièmement : le RER intra-bruxellois - et je n'insiste pas, car tant M. Grimberghs que M. Draps l'ont fait avant moi - est naturellement une condition

*spoorlijnen. Voor de omwonenden van de haltes is het een goede zaak, omdat ze bij wijze van spreken vanuit hun bed in de trein naar Brussel kunnen stappen.*

*Voor de andere gebruikers moet echter een volledig "hinterland" worden georganiseerd, zodat ze tot bij de haltes geraken. Dat is een probleem van zowel De Lijn als de TEC. Ik heb de indruk dat er op dat vlak niet veel beweegt.*

*Ook voor de aankomsthaltes in Brussel is een hele organisatie vereist. Het openbaar vervoer moet de werknemers nog naar hun werkplek brengen. Het probleem is hetzelfde aan het begin en aan het einde van het traject.*

*De ontwikkeling van het openbaar vervoer in Brussel maakt dus deel uit van de begeleidingsmaatregelen van het GEN. Het was de oorspronkelijke bedoeling van het GEN om de verkeersdrukte in Brussel te verminderen en zo de levenskwaliteit te verhogen. Dat was lange tijd een probleem waarvan alleen de Brusselaars wakker lagen, tot de files de Vlaamse en de Waalse pendelaars begonnen te irriteren. Nu zijn ook de andere gewesten bereid om bij te dragen aan de oplossing van het probleem.*

*Als het GEN goed wordt uitgebouwd zonder dat er extra aandacht gaat naar de verbindingen binnen Brussel en naar de aanleg van de omgeving van de begin- en eindhaltes, zal dit de stadsvlucht bevorderen. Op dit vlak verschil ik van mening met de socialistische fractie.*

*Nu, meer dan tien jaar later, is er nood aan begeleidende maatregelen. De vastgoedprijzen zijn in die mate gestegen dat Brussel voor Brusselaars onbetaalbaar wordt. De stadsvlucht is nog meer dan vroeger een reëel gevaar.*

*Als het GEN in de nabije toekomst in een beperkte versie wordt gerealiseerd - dat betekent een uitbreiding van sommige lijnen tot vier sporen - zullen een aantal pendelaars de keuze maken om met de trein naar Brussel te komen.*

*Men mag niet vergeten dat spoorlijnen in twee richtingen kunnen worden gebruikt! Een aantal Brusselaars zijn misschien blij dat er nieuwe spoorverbindingen komen, zodat zij buiten Brussel kunnen gaan wonen, maar toch in Brussel kunnen*

sine qua non. Il est particulièrement inquiétant de voir que - dans le même temps où la SNCB avance enfin dans un certain nombre de travaux et de demandes de permis pour la mise à quatre voies des trois lignes concernées - , des gares sont fermées ou vendues, des points d'arrêts supprimés.

On continue de régresser dans ce potentiel de RER intra-bruxellois constitué par le réseau existant des voies de chemins de fer qui traversent Bruxelles et des gares abandonnées qui, pour nombre d'entre elles, existent encore et pourraient très bien être réactivées en vue de réaliser ce RER bruxellois.

Nous savons tous que cela n'intéresse pas la SNCB, car ce qui l'intéresse, ce sont des grands travaux d'infrastructure pour relier la Région flamande et la Région wallonne à Bruxelles, afin d'y faire rentrer des navetteurs. Il en a toujours été ainsi : l'histoire est ancienne. L'Etat fédéral ne s'est jamais intéressé qu'à construire des autoroutes urbaines pour rentrer le plus loin possible au coeur de Bruxelles, pour y amener des navetteurs. C'est tout ce qui les intéresse, malheureusement. Nous devons absolument insister sur la mise en place de ce RER intra-bruxellois, faute de quoi, la SNCB ne bougera pas.

J'insiste au nom de mon groupe pour que, parallèlement à la délivrance des permis, on avance sur le RER intra-bruxellois, de même que pour l'exploitation. Je rejoins entièrement M. Grimberghs : si l'on se retrouve avec des voies de chemin de fer sans train pour rouler dessus, nous aurons l'air fin ! Les deux doivent être négociés parallèlement.

J'incite personnellement le gouvernement bruxellois, dans la mesure de ses moyens, à être extrêmement exigeant vis-à-vis de la SNCB et de l'Etat fédéral, et de mettre sur la table un certain nombre de conditions relatives, d'une part, à la réalisation du RER intra-bruxellois et, d'autre part, à l'exploitation des futures lignes de chemin de fer.

La condition suivante concerne les fameuses mesures d'accompagnement. On oublie systématiquement le fait qu'il ne suffit pas d'élargir trois voies de chemin de fer pour réaliser le RER. Pour les riverains des lignes et des gares, c'est le mieux puisqu'il suffit de sortir de chez soi pour prendre le train et arriver à Bruxelles.

Cependant, le RER n'est pas cela. Il concerne toute

*blijven werken.*

*Het gevaar van een stadsvlucht is dus reëel, als er geen begeleidingsmaatregelen worden genomen. Wij moeten de levenskwaliteit zodanig verbeteren dat de Brusselaars in Brussel willen blijven wonen, ondanks de hoge vastgoedprijzen. De bezorgdheid met betrekking tot de stadsvlucht bestond al bij het begin van het GEN, maar toen dachten we nog dat het voldoende zou zijn om de autodruk te doen dalen. Toen waren de woningen wel nog betaalbaar.*

*Wij moeten daarom aan de nog af te geven vergunningen een aantal voorwaarden koppelen om ervoor te zorgen dat het GEN ook binnen Brussel voldoende wordt uitgebouwd en dat de begeleidingsmaatregelen worden uitgevoerd. Anders dreigen wij met een beperkt GEN te worden opgescheept dat wel voldoet aan de behoeften van de federale staat en de NMBS, en misschien ook aan die van het Vlaams en het Waals gewest, maar niet aan de noden van de Brusselaars.*

*(Applaus)*

une zone de "chalandise" dans laquelle, en amont, il s'agit de mettre en oeuvre un ensemble de mesures d'accompagnement qui permettent aux usagers de se rendre dans les gares situées le long des lignes. Tout ceci concerne tant la Région wallonne avec les TEC que la Région flamande avec De Lijn. J'ai l'impression que l'on ne progresse pas beaucoup dans le domaine des mesures d'accompagnement, mais si l'on ne s'y attelle pas, le RER sera un échec.

C'est la même chose pour la Région bruxelloise qui est, elle, en aval. Une fois arrivé par le train à Bruxelles, l'usager doit pouvoir disposer d'un réseau de transports en commun qui l'amènera sur son lieu de travail, à moins qu'il ne dispose de la chance extraordinaire d'habiter juste à côté d'une gare en Région wallonne et de travailler à la gare Centrale ou à la gare du Midi. Le problème est donc identique en amont et en aval : il faut permettre aux voyageurs de se rendre sans encombre vers la gare, et une fois arrivés à Bruxelles, ils doivent pouvoir essaimer vers leur lieu de travail.

Cette question touche donc au déploiement du réseau des transports en commun bruxellois. N'oublions pas que ce dernier fait partie des mesures d'accompagnement du RER.

En effet, j'ai la crainte que l'on perde de vue l'objectif initial du RER pour les Bruxellois, à savoir la diminution de la pression automobile pesant sur Bruxelles afin de pouvoir améliorer la qualité de vie. Pendant longtemps, ce thème n'a intéressé personne, car il ne concernait que les Bruxellois. Une fois que d'autres acteurs se sont ralliés à cet objectif, car les longues heures d'embouteillage devenaient ennuyeuses pour les navetteurs wallons et flamands, l'on s'est dit qu'offrir à ces derniers une alternative à la voiture individuelle devenait un projet intéressant et qu'on allait aider les Bruxellois à le mettre en oeuvre.

Si l'on se limite aux lignes 161, 124 et 50A, que l'on ne fait pas suffisamment rouler de matériel dessus, qu'il n'y a pas de RER intra-bruxellois et qu'il n'y a aucune mesure d'accompagnement en amont et en aval, nous favorisons ce que nous craignons tous sans oser le dire : l'exode urbain. Ce dernier est un risque réel et je ne suis pas d'accord avec le groupe socialiste en la matière.

Si le RER n'est pas assorti de mesures d'accompagnement, prévues dès la conception du

projet, il pourrait avoir pour effet un exode urbain. C'est encore plus vrai que cela ne l'était il y a dix ans quand on a commencé à évoquer le projet, car depuis, le prix de l'immobilier a flambé. Les Bruxellois sont donc encore bien plus tentés aujourd'hui qu'ils ne l'étaient dans le passé de fuir Bruxelles, car ils n'ont plus les moyens d'y habiter.

Si demain on met en oeuvre le RER sous une version limitée, à savoir l'extension à quatre voies de certaines lignes sans mesures d'accompagnement, certains navetteurs feront effectivement le choix de venir en train à Bruxelles.

Mais le problème est que l'on peut prendre les lignes de chemin de fer dans l'autre sens aussi ! On a tendance à l'oublier. Des Bruxellois pourraient très bien se réjouir d'une ligne de chemin de fer pour pouvoir aller habiter hors de Bruxelles et y rentrer pour y travailler. Car dans ce cas, on garde généralement son emploi à Bruxelles.

Cet exode urbain lié à la mise en oeuvre du RER représente un réel danger s'il n'est pas accompagné de mesures. Il se produira si l'on n'arrive pas à améliorer la qualité de vie à Bruxelles suffisamment pour convaincre les Bruxellois de continuer à y habiter malgré le prix de l'immobilier.

C'est ce qui a fondamentalement changé depuis une dizaine d'années, depuis le moment où l'on a conçu le projet de RER et où l'on s'est inquiété de ses éventuels effets pervers. Nous nous étions dit que ce n'était pas grave, que le RER allait fonctionner, que nous allions ainsi freiner la pression automobile à Bruxelles, que la qualité de vie allait s'en trouver améliorée et donc, que les Bruxellois ne seraient pas incités à quitter Bruxelles. Fort bien, sauf qu'il y a dix ans, l'immobilier était accessible, et qu'aujourd'hui, il ne l'est plus.

Si nous n'assortissons pas les permis que nous devons encore délivrer d'un certain nombre de conditions garantissant la mise en oeuvre du RER intra-bruxellois et de l'ensemble des mesures d'accompagnement en amont et en aval, nous risquons de nous retrouver avec un RER réduit à la portion congrue - c'est-à-dire celui qui convient à l'Etat fédéral, à la SNCB et, peut-être, pour partie, à la Région wallonne et à la Région flamande -, mais pas avec le RER que les Bruxellois appellent de leurs voeux.

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

**De heer Johan Demol**.- De regering is verkeerd bezig met het GEN. Het project is al dertig jaar oud en volgens de heer Lallemand van de NMBS zullen de werken in het beste geval pas over een tiental jaar afgerond zijn. Bovendien wordt er niet echt een nieuw gewestelijk expressnet aangelegd. Het is veeleer een verbetering van de bestaande NMBS-lijnen.

Men vergelijkt wel eens met de RER rond Parijs, maar het fenomeen van de 'banlieues' bestaat hier niet. De 'banlieues' bevinden zich in Brussel middenin de stad. Ons gewest wordt evenmin gekenmerkt door het fenomeen van de woondorpen rond steden, zoals in Groot-Brittannië en Duitsland.

Het is overduidelijk dat de NMBS niet warm loopt voor het GEN. Ik begrijp dat best. Het zal veel geld kosten en weinig of niets opbrengen.

Met het GEN en stations in en onmiddellijk rond Brussel, die Brusselaars kunnen gebruiken, eisen we van de NMBS dat zij het vervoer in de stad organiseert. Dat is echter niet de rol van de NMBS.

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering oefent druk uit op de federale en de gewestelijke overheden, maar loopt een project achterna dat nooit echt zal worden gerealiseerd. Overigens zal het GEN de druk van het autoverkeer niet verminderen. Daartoe moeten vele andere maatregelen, waarvoor het gewest niet bevoegd is, worden genomen.

Zeker een negatief effect van het GEN is dat de druk op de Brusselse inwoners zal worden verhoogd door een toename van het treinverkeer door Brussel zonder een noemenswaardige stijging van het aantal treinreizigers of een afname

Ce RER ne permettra pas de réellement freiner la pression automobile à Bruxelles, ni d'améliorer suffisamment la qualité de la vie en Région bruxelloise pour ne pas favoriser l'exode urbain. C'est là effectivement le risque que nous prendrions si le RER mis en oeuvre était la version limitée qui convient aux autres, mais pas à nous.

*(Applaudissements)*

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

**M. Johan Demol** *(en néerlandais).- Le projet du RER a déjà trente ans. Selon M. Lallemand, de la SNCB, il n'aboutira pas avant une dizaine d'années. Et il ne s'agira pas à proprement parler d'un nouveau Réseau express régional, mais plutôt d'une amélioration des lignes actuelles de la SNCB.*

*Le réseau bruxellois n'est en rien comparable avec le RER parisien, puisque nous ne connaissons pas le phénomène des banlieues à l'extérieur de la ville, pas plus que celui des cités dortoirs propre à la Grande-Bretagne et à l'Allemagne.*

*La SNCB ne se passionne manifestement pas pour le RER, qui sera très onéreux et rapportera peu ou pas de bénéfices.*

*La Région attend de la SNCB qu'elle organise le transport en ville en installant des stations de RER dans et autour de Bruxelles. Mais ce n'est pas son rôle.*

*Le gouvernement régional bruxellois met la pression sur les autorités fédérales et régionales, mais poursuit un projet qui ne se réalisera véritablement jamais. Le RER ne suffira d'ailleurs pas à réduire la pression automobile, qui exige de nombreuses autres mesures pour lesquelles la Région n'est pas compétente.*

*Le RER entraînera par contre une augmentation de la pression sur les habitants bruxellois, due à l'intensification du trafic ferroviaire, sans que celle-ci ne s'accompagne d'un accroissement notable du nombre d'usagers du train et d'une diminution du trafic automobile.*

*Mme Payfa a raison lorsqu'elle souligne que le RER ne peut causer de désagrément à la population locale.*

van het autoverkeer.

Mevrouw Payfa heeft dan ook gelijk wanneer ze erop aandringt dat het GEN de plaatselijke bevolking geen overlast mag bezorgen.

Het openbaar vervoer in Brussel en zelfs in de onmiddellijke omgeving is een taak voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Het is onze verantwoordelijkheid om het te verbeteren en om eventueel de verbinding met de aangrenzende gemeenten te verzorgen. Dat is veel beter dan te rekenen op de andere gewesten en op de federale overheid om de problemen op te lossen.

Ik heb er niets op tegen dat de NMBS de spoorweginfrastructuur in en rond Brussel wil verbeteren. Dat is altijd mooi meegenomen, maar het zal het verkeersprobleem niet oplossen. De Brusselaars moeten hun eigen toekomst in handen nemen en met hun eigen openbaar vervoer de toestand in en rond Brussel verbeteren.

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

**Mevrouw Adelheid Byttebier**.- Het zal u allicht niet verbazen dat Groen! het voorstel van resolutie, dat we met veel overtuiging hebben ondertekend, zal steunen. Ik wil de heer Grimberghs bedanken voor de gedrevenheid waarmee hij dit dossier probeert vlot te trekken.

Ik wil echter ook een paar andere accenten leggen. Meerdere parlementsleden hebben het belang van de randvoorwaarden voor het GEN benadrukt: de stations en de omgeving van de stations evenals het intermodale gebruik. Het GEN moet er voor de Brusselaars zijn en mag zich niet enkel toespitsen op de pendelaars. Ook in het Vlaams Parlement wordt over het GEN gedebatteerd. Voor de pendelaars in Vlaams-Brabant en Waals-Brabant is het zeer belangrijk dat het GEN gepaard gaat met bijkomende faciliteiten.

Ik wil het hebben over de opportuniteiten die het GEN biedt. Ik heb het dan niet enkel over stations en stationsomgevingen, maar ook over het spoornet zelf. De aanleg van het GEN biedt de kans om aan het ecologische karakter van het spoornet te werken, maar ook om werk te maken van een fietsnetwerk langs de spoorwegen.

*Il est de notre responsabilité d'améliorer les transports en commun à Bruxelles, et même dans ses environs immédiats, plutôt que de compter sur les autres Régions et sur les autorités fédérales pour résoudre le problème.*

*Je n'ai rien contre le fait que la SNCB veuille améliorer l'infrastructure ferroviaire à Bruxelles et dans ses environs, mais cela ne réglera pas le problème du trafic. Les Bruxellois doivent prendre leur avenir en main.*

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

**Mme Adelheid Byttebier** *(en néerlandais).- Cela ne vous surprendra pas que Groen! soutient avec conviction cette proposition de résolution. Je remercie M. Grimberghs pour la pugnacité dont il a fait preuve pour faire aboutir ce dossier.*

*Plusieurs parlementaires ont souligné l'importance des aménagements associés au RER, comme les gares et leurs abords, ainsi que les aspects intermodaux. Le RER doit bénéficier aux Bruxellois et pas seulement aux navetteurs. Ceci dit, pour ces derniers également, il est important que la mise en place du RER aille de pair avec des aménagements complémentaires.*

*Le RER offre aussi une opportunité d'agir sur le caractère écologique du réseau ferroviaire et de réaliser un réseau de pistes cyclables le long des voies. Il est important que les parlementaires bruxellois s'expriment sur ce sujet, car de nombreux aspects risquent de ne pas aboutir si le dossier est laissé à la SNCB.*

*Il ressort des réunions de commission que de nombreux problèmes inhérents à la réalisation du RER sont dus à un manque de concertation entre les trois structures de la SNCB. La communication aux*

Het is belangrijk dat het parlement het debat voert, want het is van groot belang voor het GEN dat de Brusselse parlementsleden hun verwachtingen formuleren. Als we de zaken enkel overlaten aan de NMBS, vlotten de zaken immers niet en wordt er bovendien veel over het hoofd gezien.

Tijdens de commissievergaderingen werd er opgemerkt dat veel problemen te wijten zijn aan het gebrek aan overleg tussen de drie deelstructuren van de NMBS. Ik heb verwezen naar het voorbeeld van de volkstuintjes die voor de aanleg van het GEN moesten verdwijnen. Ondertussen heeft Infrabel echter laten weten dat die tuintjes er niet aan moeten geloven. Er was gewoon een communicatieprobleem tussen de NMBS-holding en Infrabel. Volgens Infrabel moest er een elektriciteitskabine worden geplaatst, waarna de overijverige NMBS onmiddellijk aangetekende brieven naar alle bewoners stuurde met de mededeling dat de tuintjes weg moesten.

Dankzij de alertheid van bewoners en politici zal dat niet moeten gebeuren. Het voorval toont aan hoe belangrijk het is dat iedereen bij de aanleg van het GEN wordt betrokken.

Met het debat van vanochtend is alvast aangetoond dat daarvoor over de partijpolitieke grenzen heen interesse bestaat. Ik ga ervan uit dat dit debat niet het laatste is over deze kwestie, maar integendeel het begin van een systematische observatie van het GEN.

Niet alleen de parlementsleden moeten erover discussiëren; ook alle regeringsleden. Hier is enkel staatssecretaris Dupuis aanwezig. Uiteraard is zij bevoegd voor de afgifte van de vergunningen en moet zij aan de kar trekken, opdat deadlines beter worden gerespecteerd. Het is even belangrijk dat de andere regeringsleden betrokken zijn bij de uitbouw van het expresnet. Ik denk onder andere aan minister Smet, precies omdat het intermodaal karakter van het GEN-project, via samenwerking met de MIVB en met de uitbouw van een fietsnetwerk langs de spoorweg, van groot belang is. De minister van Leefmilieu kan dan weer haar steentje bijdragen met het oog op een ecologisch netwerk, een van onze andere voorstellen.

Een goed GEN is ook belangrijk voor de pendelaars. Dat hoor ik hen vaak zeggen. Dat het kiesarrondissement Brussel-Halle-Vilvoorde

*riverains concernant la suppression des jardins potagers en est un bon exemple. La vigilance des habitants et des responsables politiques a heureusement permis d'éviter la disparition de ces jardins. Ceci démontre combien il est important d'impliquer toutes les parties concernées par l'implantation du RER.*

*Le débat de ce matin a révélé un intérêt qui transcende les clivages politiques. Ce n'est certainement pas le dernier sur la question, mais au contraire le début d'une observation systématique du RER.*

*Dans cette discussion doivent intervenir non seulement les parlementaires, mais aussi les membres du gouvernement. Seule Mme Dupuis est présente aujourd'hui. Elle est compétente pour la délivrance des permis et l'observation des délais, mais le ministre Smet est lui aussi concerné par le développement du réseau express, à travers les collaborations avec la STIB et le développement d'un réseau cyclable le long des voies de chemin de fer. La ministre de l'Environnement peut également intervenir en se penchant sur l'aspect écologique du projet.*

*Un bon réseau RER est également important pour les navetteurs. Actuellement, le voyage entre Halle et Schaerbeek dure 27 minutes, et celui de Vilvorde à Schaerbeek 18 minutes. De la lugubre gare de Schaerbeek, quelque 1.100 travailleurs doivent encore être amenés chaque jour sur leur lieu de travail à l'aide d'un bus privé.*

*Le non-respect des délais ne doit pas être synonyme d'inactivité pour le gouvernement bruxellois. Ce sont les Bruxellois et le gouvernement bruxellois, et non la SNCB, qui doivent veiller aux aménagements nécessaires.*

*(Applaudissements)*

voorlopig nog niet is gesplitst zorgt ervoor dat de kandidaten meer contacten hebben in het arrondissement en de treinverbindingen wat vaker uitproberen. Welnu, reizigers van Halle naar Schaarbeek doen er 27 minuten over en die van Vilvoorde naar Schaarbeek 18 minuten, maar de reis eindigt in het troosteloze station van Schaarbeek, terwijl hun bestemming, bijvoorbeeld het Huis van de Arbeid, een kilometer verder ligt. Conform het bedrijfsvervoerplan worden nu al 1.100 werknemers met een privébus van het station naar het Huis van de Arbeid gebracht. Dat is de realiteit.

Wij hebben nu blijkbaar wat meer tijd. Het is vervelend dat de deadlines niet worden gehaald. Maar dat mag niet betekenen dat de Brusselse regering bij de pakken moet blijven zitten. Het is het moment om alle andere voorzieningen uit te bouwen, zodat de Brusselaars en de Brusselse regering en niet de NMBS de dienst uitmaken.

*(Applaus)*

**Mevrouw Françoise Dupuis, staatssecretaris** *(in het Frans).- Dit is een noodzakelijk debat en ik ben blij met de resolutie. Ik plaats graag enkele punten in een ruimere context.*

*Ik was geschokt toen de heer Lallemand de vertragingen toeschreef aan de trage stedenbouwkundige procedures. Ik ben bereid mijn verantwoordelijkheden op mij te nemen. Het gaat om drie lijnen. Voor twee daarvan, lijn 50 en lijn 124, heb ik inmiddels een stedenbouwkundig attest afgeleverd. Voor lijn 50 was er nauwelijks reactie van de gemeenten. De enige moeilijkheid was de inplanting van een nieuwe halte COOVI/Het Rad. Ik heb zelf de lijn te voet gevolgd om de pijnpunten te bestuderen en een aantal beslissingen te nemen. U kunt dus niet beweren dat we niets doen en geen rekening houden met de moeilijkheden ter plaatse. Daarna kon ik gemakkelijk de vergunning afleveren.*

*Voor lijn 124 had de gemeente Ukkel geen negatief advies gegeven, maar wel een aantal voorwaarden geformuleerd. Het duurde daarom iets langer om het attest op te stellen. Er wordt veel gesproken over verantwoordelijkheden inzake stedenbouw, maar de coördinatieproblemen zijn ook reëel. De coördinatiemechanismen*

**Mme Françoise Dupuis, secrétaire d'Etat**.- Avec ou sans résolution, le débat est nécessaire et je m'en félicite. Je ne veux pas occuper la tribune en répétant tout ce que j'ai déjà dit en commission. Le dossier comporte de nombreux éléments, et peut-être vais-je en proposer de nouveaux puisque, quelle qu'en soit la raison, la dossier a connu une accélération. Elle apporte notamment une mise en perspective beaucoup plus grande d'un certain nombre de difficultés ou de défauts mis largement en lumière par ce débat.

Le matin où la RTBF a repris les propos de M. Lallemand quant à la lenteur des procédures d'urbanisme et affirmé qu'elle était la cause de leurs multiples retards, cela m'a fait un choc. Je suis devant vous aujourd'hui et j'assume sans difficultés mes responsabilités.

Trois lignes sont en cause, de même que le Diabolo. Depuis que la discussion a été ouverte, j'ai l'honneur et le plaisir de vous faire savoir que j'ai fait progresser le dossier, puisque j'ai délivré deux certificats d'urbanisme, relatifs aux lignes 50 et 124. Je rappelle très brièvement que, pour la ligne 50, il n'y avait pas eu - ou presque pas - de réactions des communes. La seule difficulté réelle sur cette ligne est l'implantation d'une nouvelle halte au CERIA/La

*beschreven in de oude akkoorden zijn dan ook opnieuw in werking getreden.*

*Ik heb vernomen dat het begeleidingscomité heeft vergaderd. Dat stemt me tevreden. De heer Smet en ikzelf hebben trouwens ook een plaatselijke werkgroep opgericht waarin Infrabel, TUC Rail en andere betrokkenen zijn vertegenwoordigd. Deze werkgroep heeft gisteravond nog vergaderd.*

*Ik krijg de indruk dat er bij de NMBS een probleem is, want er is ons al meegedeeld dat ze meer dan een jaar nodig zal hebben om op basis van de stedenbouwkundige attesten vergunningsaanvragen in te dienen. De NMBS vond het al problematisch dat er twee stedenbouwkundige attesten tegelijk werden afgeleverd.*

*Het stedenbouwkundig attest voor de Diabolo zal zeer binnenkort worden afgeleverd, maar ik weet niet of de NMBS het allemaal nog zal kunnen bolwerken.*

*Met een beetje goede wil is het niet moeilijk om zaken te realiseren. Het is niet ernstig om de Brusselse regering ervan te beschuldigen dat wij de zaken blokkeren. Ook in Vlaanderen en Wallonië moeten er stedenbouwkundige vergunningen worden aangevraagd, kunnen bewoners beroepsprocedures aanknopen en kunnen er zich vertragingen voordoen.*

*Volgens de heer Draps werd het probleem van het Diaboloproject theoretisch gezien vier jaar geleden al opgelost. Ik maakte toen geen deel uit van de regering.*

Roue. Mais ne me dites pas que l'on ne s'en occupe pas et que l'on ne prend pas en considération les difficultés d'intégration des nouveaux points qui sont projetés. J'ai parcouru personnellement toute la ligne à pied pour visualiser les problèmes qui pourraient survenir et celui de la halte à installer à cet endroit demande effectivement un certain approfondissement. Par définition, on ne la fera pas dans les champs où il n'y a personne, et si on la fait là où il y a des gens, il faut prendre un certain nombre de précautions. Après avoir visualisé la situation, il a été assez facile de délivrer ce certificat d'urbanisme en ayant arbitré un certain nombre de points.

Pour ce qui est de la ligne 124, la commune d'Uccle, principale concernée, n'avait pas émis un avis défavorable, mais précisé un certain nombre de conditions. La rédaction du certificat a été plus longue, mais cela n'a pas été beaucoup plus compliqué. On parle beaucoup de responsabilités en matière d'urbanisme, mais les problèmes de coordination sont également réels. En effet, le monstre ayant été réveillé, les coordinations prévues lors des accords anciens ont été remises en place.

J'ai appris que le comité d'accompagnement qui avait été créé par cet accord de coopération avait eu l'occasion de se réunir. C'est positif et j'espère que cela se reproduira. M. Smet et moi-même avons, parallèlement, décidé de mettre en place un groupe de travail local avec Infrabel, Tuc Rail et d'autres interlocuteurs. Ce groupe, qui s'était déjà réuni précédemment, s'est réuni hier soir pour examiner la meilleure manière d'avancer sur les nouveaux certificats d'urbanisme.

Je crains à cet égard que la SNCB ne retombe dans ses anciens travers, puisqu'on nous a indiqué qu'il n'était pas question de rentrer les demandes de permis conformes aux fameux certificats rapidement. Les délais qui sont cités sont à nouveau d'un an. J'ai donné des instructions de simplification de formulation - et non de consultation - , car ce ne sont pas des délais qui devraient être ceux d'un commanditaire intéressé. Nous avons un sérieux problème à la SNCB, qui se dit débordée par le fait que deux certificats d'urbanisme ont été délivrés en même temps !

Concernant la ligne du Diabolo, la procédure de révision du PRAS a été ouverte par le gouvernement tout à fait normalement. Nous pouvons également

délivrer le certificat conformément au COBAT. Le certificat d'urbanisme sera cependant délivré dans le courant de la semaine ou dans les quinze jours après les avis requis. Nous verrons à ce moment quelle sera la réaction de ce fleuve au long cours qui n'est pas tranquille. Pour l'instant, il déborde !

Nous constatons donc qu'il n'est pas trop difficile de réaliser certaines avancées. Ce débat a au moins eu cette utilité-là, même s'il a été ouvert sur des prémisses totalement fausses. Il n'est pas sérieux d'accuser la Région de bloquer le système. Il suffit d'examiner cette carte, que vous connaissez si vous avez suivi le débat. Elle indique que les autres Régions connaissent aussi des procédures urbanistiques qui peuvent entraîner des lenteurs et susciter des recours de la part des riverains. Ils aboutissent aux gouvernements, lesquels octroient les permis au terme des procédures de recours. Cela s'est passé en Wallonie et en Flandre. Il n'y a donc pas de raison d'imaginer que nous sommes en plus grande difficulté.

Ceci dit, sans vouloir polémiquer, puisque vous ne l'avez pas fait non plus, je pense que lorsque vous parlez des responsabilités, elles sont au long cours. Prenons l'exemple du Diabolo : vous nous indiquez que ce problème est théoriquement résolu depuis quatre ans, or je ne suis pas là depuis quatre ans !

**De heer Willem Draps** *(in het Frans).- Vier jaar geleden was het probleem bekend, maar nog niet opgelost.*

**Mevrouw Françoise Dupuis, staatssecretaris** *(in het Frans).- Theoretisch gezien kende men de oplossing: onder welke voorwaarden moest de herziening worden doorgevoerd en wat is het verband met de vergunning?*

*Vier jaar geleden had u de procedure toch ook kunnen instellen! U weet heel goed dat een dergelijke procedure veel tijd in beslag neemt. Maar gedane zaken nemen geen keer.*

*(Rumoer)*

*Mijnheer de voorzitter, de heer Draps onderbreekt me.*

*(Gelach)*

**M. Willem Draps**.- Non pas résolu, mais connu. Le problème est connu depuis quatre ans.

**Mme Françoise Dupuis, secrétaire d'Etat**.- La question problématique est théoriquement résolue. Fallait-il ou non, et dans quelles conditions, procéder à cette révision ? Et quel est le rapport entre la révision du PRAS et le certificat ?

Dans le fond, vous dites la même chose que moi. Je me permets donc de penser qu'il y a quatre ans, vous auriez pu l'entamer également. Excusez-moi, mais ce n'est pas plus compliqué ! Vous savez mieux que moi combien ces procédures sont longues. Maintenant, ce qui est fait est fait, et la procédure prendra le temps nécessaire. Vous pensez bien que je ne pouvais pas passer à côté de ce commentaire !

*(Rumeurs)*

Mais c'est comme ça ! Si vous aviez commencé le

**De voorzitter** *(in het Frans).- U hebt hem lichtjes geprovoceerd. Het is logisch dat hij wil reageren.*

**De heer Willem Draps** *(in het Frans).- Schuift u de verantwoordelijkheid voor het overschrijden van de termijnen naar mij door?*

**Mevrouw Françoise Dupuis, staatssecretaris** *(in het Frans).- Nee, wij delen die verantwoordelijkheid samen.*

**De heer Willem Draps** *(in het Frans).- Als u me verwijt te lang te hebben gewacht, waarom hebt u dan twee en een half jaar niets gedaan?*

**Mevrouw Françoise Dupuis, staatssecretaris** *(in het Frans).- Het gaat om een gedeelde verantwoordelijkheid.*

**De heer Willem Draps** *(in het Frans).- Het einde van de zittingsperiode was aangebroken. U had daarna toch kunnen ingrijpen...*

**Mevrouw Françoise Dupuis, staatssecretaris** *(in het Frans).- In feite heeft de heer Lallemand met veel spektakel een evidentie onder de aandacht gebracht: als de procedures maar langzaam vooruitgaan, is het onvermijdelijk dat het project vertraging oploopt. Zodra het gebied binnen de stadsgrenzen aan de orde kwam, was de gebruikelijke ongerustheid van de Brusselaars gewekt. Het einde van de werkzaamheden achttien maanden later plannen en tegelijk ellenlange procedures aanvatten, was volstrekt onrealistisch.*

*Hoe goed een administratie ook werkt, het is onmogelijk om in die termijn een of twee effectenstudies uit te voeren, overleg met de bewoners te organiseren, stedenbouwkundige attesten en vergunningen af te leveren enzovoort. Zonder iemand met de vinger te wijzen, het was*

travail, nous n'aurions pas connu ce problème ! Et je ne veux pas polémiquer...

M. le président, il m'interrompt...

*(Rires)*

**M. le président**.- Je crois que vous avez quand même légèrement provoqué M. Draps. S'il souhaite réagir, c'est logique.

**M. Willem Draps**.- J'interviens pour fait personnel. Il y a un délai, Mme la secrétaire d'Etat. Vous nous reprochez de ne pas l'avoir utilisé à la fin de la précédente législature, si j'ai bien compris.

**Mme Françoise Dupuis, secrétaire d'Etat**.- Non, je partage les responsabilités.

**M. Willem Draps**.- Si vous estimez qu'il ne fallait pas attendre et que nous aurions pu agir sous le précédent gouvernement, pourquoi alors ne l'avez-vous pas fait depuis deux ans et demi ?

**Mme Françoise Dupuis, secrétaire d'Etat**.- Je partage les responsabilités. Mais ayant résolu les problèmes, je suis désolée de dire que vous auriez pu commencer.

**M. Willem Draps**.- Nous étions en fin de législature, cela ne vous dispensait pas d'agir ensuite.

**Mme Françoise Dupuis, secrétaire d'Etat**.- S'agissant des délais, toujours sans polémiquer, la question qui a été posée avec grand fracas par le responsable, M. Lallemand, concerne la lenteur des procédures. Il en a été déduit que le dossier allait connaître des retards considérables. C'est l'évidence même !

En effet, comme nous en avons discuté en commission - et nous pouvons en débattre à l'infini, mais en nuançant les points de vue - , à partir du moment où nous entrions en zone urbaine et où nous procédions à des percées plus importantes, qui - par la force des choses et vu l'esprit des Bruxellois depuis plusieurs années - ne pouvaient que les alerter, il était plus qu'évident que nous ne pouvions demander dans un accord que le travail soit terminé dans les dix-huit mois, tout en lançant les procédures

*vanaf het begin duidelijk dat vertraging onvermijdelijk was.*

*Er is ook goed nieuws, namelijk dat er nieuw materieel in bestelling is.*

*Ik heb eind maart studies over trillingen laten uitvoeren omdat daar nog onvoldoende aandacht aan was besteed. De bewoners wachtten al anderhalf jaar op deze informatie.*

*Net zoals iedereen hier kan ik me niet van de indruk ontdoen dat de NMBS met tegenzin aan het GEN werkt. Er is weliswaar geen duidelijke tegenstand, maar er worden onvoldoende middelen in geïnvesteerd.*

*Een andere verklaring is er niet. De stedenbouwkundige attesten die de NMBS heeft ontvangen, zijn eenvoudig en duidelijk leesbaar opgesteld. Het is echt niet moeilijk om een aanvraag voor een vergunning in te dienen en de procedure te volgen.*

*Ik heb vernomen dat de NMBS meent meer dan een jaar nodig te hebben voor de redactie van de aanvraag. Dat is ongehoord, en bijzonder vervelend. Als dit verhaal klopt, dan zullen we overleg plegen om schot in de zaak te krijgen.*

*(verder in het Nederlands)*

Ik heb de indruk dat de suggesties van de heer Béghin vooral gericht zijn aan mijn collega bevoegd voor Mobiliteit. In ieder geval beschik ik niet over elementen om te antwoorden, laat staan dat ze voorhanden zijn. De vragen moeten aan de juiste persoon worden gesteld.

Mevrouw Byttebier benadrukte dat het GEN ook belangrijk is voor Vlaams- en Waals-Brabant. Dat is evident.

*(verder in het Frans)*

*Het is goed dat dat ook eens wordt gezegd.*

*Wat de haltes betreft, ken ik de situatie op lijn 50 zeer goed, met name aan de Moensberg, omdat wij daar sociale woningen zullen bouwen. Dat verkeerspunt is bijzonder complex, maar wij onderzoeken samen met het begeleidingscomité waar de nieuwe halte het best kan komen.*

les plus longues.

Quelle que soit la qualité de l'administration, et peu importe que nous nous trouvions à Bruxelles, en Flandre ou en Wallonie, il est impossible d'organiser une ou deux études d'incidence, de faire vérifier plusieurs points, de préparer trois consultations publiques, de délivrer un certificat d'urbanisme, un permis...

Et je ne parle pas des suggestions de permis modificatifs. Par définition, nous savions au départ que du retard serait pris. Est-ce que je jette la pierre à ceux qui ont signé le texte à ce moment-là ? Pas nécessairement, car on trouve souvent le mouvement en marchant. Comme le programme de départ était totalement irréaliste, il était impensable qu'il eût pu aboutir dans les délais. Il n'y a rien d'autre à dire : tout le monde peut comprendre qu'il est impossible de clore de tels dossiers en dix-huit mois.

Parmi les bonnes nouvelles entendues lors de ce débat, j'ai retenu que du nouveau matériel allait être commandé ou était en commande. Je m'en réjouis.

J'ai moi-même constaté les résultats des tests anti-vibrations. Je les avais spécialement demandés parce que des questions n'avaient pas été approfondies lors des études d'incidence. Ces tests ont donc été réalisés à la fin du mois de mars pour satisfaire des riverains en situation délicate. Ils étaient attendus depuis un an et demi, me semble-t-il.

Je persiste donc à croire que la SNCB ne souhaite pas traiter ce dossier et je partage ce sentiment avec tous ceux qui l'ont exprimé ici. Elle ne s'y oppose pas, mais il est clair qu'elle n'y consacre pas les moyens nécessaires.

Je ne m'explique pas son attitude autrement. Les certificats d'urbanisme qui viennent d'être délivrés sont lisibles et simples. Ils ne mêlent nullement les prescriptions de chantier aux grandes considérations d'étude, ainsi que cela se présente fréquemment dans l'administration. Tout est bien organisé et il n'est pas compliqué d'introduire une demande de permis et de suivre la procédure.

J'apprends que l'on envisage un délai de plus d'un an avant de rentrer le permis. Je n'hésite pas à vous dire que c'est là un fait inédit et fort ennuyeux. Si le fait devait s'avérer, cela poserait un sérieux problème et nous devrions alors nous unir pour faire progresser

*Met de andere trajecten ben ik minder goed vertrouwd, maar waarom de makers van het IRIS-plan en de GEN-werkgroep niet samenbrengen om die lijnen, punten of haltes aan te duiden waar dringend vooruitgang moet worden geboekt?*

*Het geval van lijn 161 is bijzonder interessant. De gemeente Watermaal-Bosvoorde had een beroep ingediend tegen het stedenbouwkundig attest van mijn voorganger. Dat attest bevatte 41 voorwaarden en er waren heel wat beschermingen ingebouwd, met name voor de uitvoeringstermijnen. Die termijnen zijn ondertussen verstreken. Het heeft geen zin om dit nu te betreuren. Ik heb ondertussen een nieuw stedenbouwkundig attest afgeleverd, waarin een aantal oude voorwaarden worden overgenomen.*

*De NMBS heeft tot februari 2007 gewacht om de vergunning voor de in het attest toegestane werken aan te vragen, maar sindsdien zijn alle procedures normaal verlopen. In het kader van de openbare raadpleging werden dezelfde 680 handtekeningen ingediend als bij het vorig openbaar onderzoek, maar het blijft onmogelijk om het hele traject van lijn 161 op het grondgebied van Watermaal-Bosvoorde onder de grond te stoppen. Aan een tunnel hangt een prijskaartje, en daar zullen alle belastingbetalers voor opdraaien, niet alleen de Brusselaars. Bovendien zijn er in Vlaams-Brabant en Elsene al vergunningen uitgereikt. Het is onmogelijk om daar nu nog een tunnelingang en -uitgang aan toe te voegen. Uw eis is dus niet haalbaar, ook al zijn sommige buurtbewoners bereid om tegen alles een beroep in te dienen.*

*Ik verzet mij allerminst tegen de mogelijkheid om een beroep in te dienen, want dit is een democratische verworvenheid, maar toch niet voor om het even welke reden.*

*Onlangs ben ik in Ukkel naar "An Inconvenient Truth" gaan kijken. Het zal u niet verbazen dat er in het publiek veel mensen zaten die belang hechten aan de bescherming van het milieu. Ze stonden achter het GEN, wilden dat er werk van werd gemaakt en begrepen niet goed dat de zaken zolang aansleepten door onteigeningsprocedures en dergelijke.*

*We hebben tal van voorzorgsmaatregelen genomen voor het GEN en zullen uiteraard een* ce dossier.

*(poursuivant en néerlandais)*

*J'ai l'impression que les suggestions de M. Béghin sont surtout adressées à mon collègue en charge de la Mobilité. Je ne dispose pas des éléments nécessaires pour répondre. Les questions doivent être posées à la bonne personne.*

*Comme l'a dit Mme Byttebier, il est évident que le RER est également important pour le Brabant flamand et pour le Brabant wallon.*

*(poursuivant en français)*

C'est évident et cela doit être dit. Vous avez le mérite de l'avoir fait. J'en reviens un instant aux gares. J'avais constaté personnellement la situation sur la ligne 50, notamment au Moensberg. Cet endroit est complexe et je le connais bien, puisque nous voulons y faire construire des logements sociaux. Avec le comité d'accompagnement, je peux vous assurer que toutes les dispositions sont prises pour étudier et réaliser correctement les conditions d'implantation de la nouvelle halte Moensberg.

Je connais bien ces exemples, mais je ne peux pas vous répondre concernant les autres. Pourquoi ne pas imaginer de réunir des représentants de l'administration responsables du plan IRIS, ainsi que des représentants du groupe de travail RER, pour qu'ils examinent dans quelle mesure il est nécessaire d'approfondir un certain nombre de tracés ? C'est vraisemblable, même si ce n'est pas évident partout. J'éviterai les amalgames, mais il doit être possible de désigner un certain nombre de lignes, de points ou de haltes où il conviendrait d'enregistrer des progrès.

Le cas de la commune de Watermael-Boitfort et de la ligne 161 est très intéressant. Au moment même où, le 19 juillet 2004, nous avons pris nos fonctions, la commune de Watermael-Boitsfort a introduit un recours contre le certificat d'urbanisme délivré pour la ligne 161 par mon prédécesseur. Je rappelle qu'il comportait 41 conditions et qu'il y avait des dispositifs très divers pour protéger les uns et les autres dans les délais nécessaires. Ceux-ci sont écoulés et il ne sert à rien de le regretter maintenant. J'ai eu l'occasion de procéder moi-même à la délivrance d'un nouveau certificat d'urbanisme qui reprenait, dans l'ensemble, un certain nombre de ces conditions. On a également souligné combien la

*stedenbouwkundige vergunning voor het project verlenen. Ik zal het overigens nooit met mevrouw Payfa eens zijn.*

SNCB avait traîné pour rentrer le permis dont le certificat autorisait la mise en chantier.

Par contre, depuis que ce permis a été rentré, en février, tout s'est accéléré normalement et les procédures ont suivi leur cours, y compris la consultation publique. On a retrouvé les mêmes 680 signatures qui se trouvaient dans la première consultation publique. Tout cela est bien normal. Par contre, ce qui n'est pas possible, c'est de s'acharner à vouloir absolument que tout soit mis en tunnel sur le territoire de Watermael-Boitsfort.

Même si ce souhait est sympathique, il n'est pas réalisable. Pourquoi ? Le coût devrait être supporté par l'ensemble des contribuables, pas uniquement par les Bruxellois. Mais aux frontières de la commune, dans le Brabant flamand et à Ixelles, les permis ont déjà été octroyés et les travaux sont déjà en cours. Je ne possède pas de baguette magique pour y ajouter une entrée et une sortie du tunnel. Vous avez répondu à la SNCB - ce qui a fortement amélioré les relations avec elle ! - que l'endroit où se trouveraient l'entrée et la sortie du tunnel ne vous importait pas, du moment qu'elles n'étaient pas sur le territoire de Watermael-Boitsfort. Mais c'est important pour nous ! J'en ris, car vous savez bien que si vous vous cantonnez à cette revendication, c'est impossible. Malheureusement, nous sommes confrontés à une situation où des riverains qui se disent choqués sont décidés à introduire des recours contre tout.

Je suis également prête à introduire des recours, car je suis la première à promouvoir les procédures démocratiques. Mais pas à tort et à travers !

J'attire votre attention sur la réflexion suivante. Récemment, je suis allée voir, comme 799 autres Ucclois, en notre centre culturel local, le film d'Al Gore sur le réchauffement climatique. Inutile de dire que les gens qui se trouvaient là n'étaient pas tous allergiques à l'idée de mener une réflexion innovante, contemporaine et fine. Le public de ce film ne se moque pas complètement de ce qui se passe aux alentours. Lorsque j'ai discuté avec les uns et les autres, ils m'ont dit : "Qu'est-ce que c'est que cela ? Voilà un grand projet ! Allez-y !" J'ai répondu que trois procédures d'expropriation étaient en cours et que nous allions procéder sereinement, sans agir à l'emporte-pièce. Je ne répéterai pas ce qui m'a été dit, car cela pourrait être mal interprété. Mais il est certain que, à un moment donné, les gens ne

comprendront plus l'expression de ces particularismes. Ils veulent que les projets se débloquent et ne veulent pas vivre dans une réserve d'Indiens. Personne ne le souhaite et je vous mets donc en garde.

Bien sûr que nous allons octroyer le permis ! Nous avons pris mille précautions, même si nous n'avons pas résolu toutes les situations. J'en suis consciente. Mais je ne pourrai jamais partager vos arguments, et vous le savez comme moi.

**De voorzitter** *(in het Frans).- Laten we het hier niet te veel over gemeentepolitiek hebben. Dit is immers de plenaire vergadering van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement.*

**M. le président**.- J'aimerais que l'on n'entre pas dans des considérations trop localistes. Il s'agissait du travail de la commission. Nous sommes ici en séance plénière. Nous parlons des problématiques générales de Bruxelles.

**Mevrouw Martine Payfa** *(in het Frans).- We moeten voldoende verregaande eisen stellen om zoveel mogelijk in de wacht te slepen. Ik vind dat er zoveel mogelijk gebruik moet worden gemaakt van tunnels voor het GEN.*

**Mme Martine Payfa**.- Il est clair que la première option était celle du tunnel. On dit toujours qu'il faut revendiquer le plus pour obtenir à tout le moins une partie de ce que l'on veut.

**Mevrouw Françoise Dupuis, staatssecretaris** *(in het Frans).- Een groot deel van de eisen zijn reeds ingewilligd.*

**Mme Françoise Dupuis, secrétaire d'Etat**.- Une grande partie des demandes a déjà été déjà couverte.

**Mevrouw Martine Payfa** *(in het Frans).- Er is onvoldoende rekening gehouden met de mogelijkheid dat het GEN op een deel van het traject slechts gebruik zou maken van twee sporen. Ik heb vooral een probleem met de snelheid: het is een onvoorstelbaar idee om treinen met een snelheid van 161 km/u door het Brussels Gewest te laten razen.*

**Mme Martine Payfa**.- Je trouve que l'alternative des deux voies sur un petit trajet n'a pas été assez approfondie. Je répète que le RER ne constitue pas le problème, mais bien les voies rapides. Il est incroyable de concevoir ici, en Région bruxelloise, un train qui passe à 161 km/h. Cela ne se passe nulle part ailleurs. La possibilité des deux voies était encore envisageable.

**Mevrouw Françoise Dupuis, staatssecretaris** *(in het Frans).- De heer Draps, mijn voorganger en tevens uw partijgenoot, heeft nochtans destijds een stedenbouwkundig attest afgeleverd om het GEN op vier sporen te exploiteren. Overigens is het niet haalbaar om enkel met twee sporen te werken. Op de meeste plaatsen zullen de buurtbewoners trouwens minder geluidsoverlast ondervinden dan vroeger.*

*Het gerucht dat er treinen met een snelheid van 160 km/u door het Brussels Gewest zullen razen is een indianenverhaal. U weet maar al te goed dat die informatie niet klopt, en de NMBS zou beter moeten communiceren.*

**Mme Françoise Dupuis, secrétaire d'Etat**.- Je trouve sympathique que l'opposition soit montée à la tribune pour dire maintenant que l'on pourrait se cantonner à deux voies, alors que M. Draps avait en son temps donné un certificat d'urbanisme allant dans un autre sens. Ceci étant, vous savez bien que c'est faux. Il faut renouveler toutes ces installations. Je suis également allée sur place. Dans un certain nombre de cas, cela pose problème, mais dans l'immense majorité des cas, le train sera moins bruyant qu'auparavant. C'est transparent et évident.

C'est la raison pour laquelle nous avons demandé que soit bien étudiée la question des vibrations. Celui qui croit qu'un train traversera l'agglomération à 160 km/h se trompe ! Cela fait partie des

*Iedereen is het erover eens dat de NMBS sneller zou moeten werken maar de situatie zit muurvast. Ik wil de buurtbewoners nog een kans geven maar zal op een bepaald moment toch de knoop moeten doorhakken.*

*Ik zal uw opmerkingen aan het adres van mijn collega's aan hen overmaken. Ik hoop dat we het debat later zullen hervatten.*

*Ik ben een grote voorstander van het GEN omdat het een nieuwe vorm van openbaar vervoer is. Tegenkanting komt vooral van mensen die niets willen zien veranderen. De stijgende huurprijzen werken inderdaad de stadsvlucht in de hand. Daar kunnen we weinig aan doen. Alleen zal de stadsvlucht dankzij het GEN niet gepaard gaan met een stijging van het autogebruik.*

*(Applaus bij de PS)*

**De voorzitter**.- De algemene bespreking is gesloten.

*Bespreking van de streepjes van de consideransen en van de alinea's van het verzoekend gedeelte*

**De voorzitter**.- Wij gaan over tot de bespreking van de streepjes van de consideransen en van de alinea’svan het verrzoekend gedeelte van het voorstel van resolutie.

difficultés de contact avec la SNCB. Je veux bien leur dire aussi qu'ils ne consolident pas le terrain d'entente pour leur dossier en affirmant cela. Vous savez bien que cette information n'est pas vraie. J'attire votre attention sur le fait qu'un consensus existe ici aussi pour faire avancer les choses.

Il y a sans doute un consensus pour dire que la SNCB devrait aller plus vite, mais l'on est actuellement confronté à un blocage. Or, vous ne pourrez pas continuer sur ces bases. Soyons clairs : je veux bien faire encore quelque chose de plus pour les riverains - bien que je m'interroge sur ce qui est encore faisable -, mais il faudra arbitrer à un certain moment et je le ferai.

Pour le reste, je transmettrai les éléments du débat que les uns et les autres ont adressés à mes collègues et je suppose que nous reprendrons ce débat ultérieurement.

Je suis une fervente partisane du RER tout d'abord parce que je le suis envers les transports en commun. Le RER est d'abord un nouveau transport en commun et même si certains y sont opposés, j'y suis cependant attachée. Par ailleurs, vous avez raison de soulever le fait que les mouvements de population ne s'améliorent pas avec la hausse des loyers, mais nous ne pourrons pas les empêcher. Il importe de souligner que lorsqu'ils se produisent, ils ne se font pas en voiture.

*(Applaudissements sur les bancs du PS)*

**M. le président**.- La discussion générale est close.

*Discussion des tirets des considérants et des alineas du dispositif*

**M. le président**.- Nous passons à la discussion des considérants et des tirets du dispositif de la proposition de résolution.

*Eerste streepje*

*Geen bezwaar?*

*Aangenomen.*

*Streepjes 2 tot 8*

*Geen bezwaar?*

*Aangenomen.*

*Eerste alinea van het verzoekend gedeelte*

*Geen bezwaar?*

*Aangenomen.*

*Alinea's 2 tot 6*

*Geen bezwaar?*

*Aangenomen.*

Wij zullen later stemmen over het geheel van het voorstel van resolutie.

*- De vergadering wordt gesloten om 11.50 uur.*

*Premier tiret*

Pas d'observation ?

Adopté.

*Tirets 2 à 8*

Pas d'observation ?

Adoptés.

*Premier alinéa du dispositif.*

Pas d'observation ?

Adopté.

*Alinéas 2 à 6*

Pas d'observation ?

Adoptés.

Nous procéderons tout à l'heure au vote nominatif sur l'ensemble de la proposition de résolution.

*- La séance est levée à 11h50.*

# BIJLAGEN

## ARBITRAGEHOF

**IN UITVOERING VAN ARTIKEL 76 VAN DE BIJZONDERE WET VAN 6 JANUARI 1989 OP HET ARBITRAGEHOF, GEEFT HET ARBITRAGEHOF KENNIS VAN :**

- het beroep tot vernietiging van artikel 3, 4°, van de wet van 18 december 2006 « tot wijziging van de artikelen 80, 259quater, 259quinquies, 259nonies, 259decies, 259undecies, 323bis, 340, 341, 346 en 359 van het Gerechtelijk Wetboek, tot herstel in dit Wetboek van artikel 324 en tot wijziging van de artikelen 43 en 43quater van de wet van 15 juni 1935 op het gebruik der talen in gerechtszaken », ingesteld door Marc Vercruysse (nr. 4178 van de rol).

**IN UITVOERING VAN ARTIKEL 77 VAN DE BIJZONDERE WET VAN 6 JANUARI 1989 OP HET ARBITRAGEHOF, GEEFT HET ARBITRAGEHOF KENNIS VAN :**

- lid, van het decreet van het Vlaamse Gewest van 28 juni 1985 betreffende de milieuvergunning, artikel 13, § 1, van het decreet van het Vlaamse Gewest van 2 juli 1981 betreffende de voorkoming en het beheer van afvalstoffen, en de artikelen 1382, 1383 en 1251, 3°, van het Burgerlijk Wetboek, gesteld door het Hof van Beroep te Gent (nr. 4164 van de rol).

- de prejudiciële vragen over de artikelen 37 en 39, § 1, van de wet van 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten en artikel 101 van de herstelwet van 22 januari 1985 houdende sociale bepalingen, gesteld door de Arbeidsrechtbank te Gent (nr. 4174 van de rol).

- de prejudiciële vraag betreffende artikel 418 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992, zoals van toepassing vóór de inwerkingtreding van de wet van 15 maart 1999, gesteld door de

# ANNEXES

## COUR D'ARBITRAGE

**EN APPLICATION DE L'ARTICLE 76 DE LA LOI SPÉCIALE DU 6 JANVIER 1989 SUR LA COUR D'ARBITRAGE, LA COUR D'ARBITRAGE NOTIFIE :**

- le recours en annulation de l'article 3, 4°, de la loi du 18 décembre 2006 « modifiant les articles 80, 259quater, 259quinquies, 259nonies, 259decies, 259undecies, 323bis, 340, 341, 346 et 359 du Code judiciaire, rétablissant dans celui-ci l'article 324 et modifiant les articles 43 et 43quater de la loi du 15 juin 1935 concernant l'emploi des langues en matière judiciaire », introduit par Marc Vercruysse (n° 4178 du rôle).

**EN APPLICATION DE L'ARTICLE 77 DE LA LOI SPÉCIALE DU 6 JANVIER 1989 SUR LA COUR D'ARBITRAGE, LA COUR D'ARBITRAGE NOTIFIE :**

- les questions préjudicielles concernant l'article 22, alinéa 2, du décret de la Région flamande du 28 juin 1985 relatif à l'autorisation anti-pollution, l'article 13, § 1er, du décret de la Région flamande du 2 juillet 1981 relatif à la prévention et à la gestion des déchets, et les articles 1382, 1383 et 1251, 3°, du Code civil, posées par la Cour d'appel de Gand (n° 4164 du rôle).

- les questions préjudicielles concernant les articles 37 et 39, § 1er, de la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail et l'article 101 de la loi de redressement du 22 janvier 1985 contenant des dispositions sociales, posées par le Tribunal du travail de Gand (n° 4174 du rôle).

- la question préjudicielle relative à l'article 418 du Code des impôts sur les revenus 1992, tel qu'il était applicable avant l'entrée en vigueur de la loi du 15 mars 1999, posée par le Tribunal de première

Rechtbank van eerste aanleg te Brussel (nr. 4177 van de rol).

- de prejudiciële vraag betreffende artikel 4 van de faillissementswet van 8 augustus 1997, gesteld door het Hof van Beroep te Brussel (nr. 4182 van de rol).

- de prejudiciële vraag betreffende artikel 5, § 1, 3°, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen, gesteld door het Hof van Beroep te Luik (nr. 4184 van de rol).

**IN UITVOERING VAN ARTIKEL 113 VAN DE BIJZONDERE WET VAN 6 JANUARI 1989 OP HET ARBITRAGEHOF, GEEFT HET ARBITRAGEHOF KENNIS VAN DE VOLGENDE ARRESTEN :**

- arrest nr. 56/2007 uitgesproken op 28 maart 2007, in zake :
  - het beroep tot gedeeltelijke vernietiging van de artikelen 478 en 1086 van het Gerechtelijk Wetboek, ingesteld door Constantin Konstantinidis (nr. 4114 svan de rol).

- arrest nr. 57/2007 uitgesproken op 18 april 2007, in zake :
  - de prejudiciële vraag betreffende artikel 38, § 2, tweede lid, van de wetten betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd bij koninklijk besluit van 16 maart 1968, zoals gewijzigd bij artikel 19, 4°, van de wet van 7 februari 2003 houdende diverse bepalingen inzake verkeersveiligheid, gesteld door de Politierechtbank te Hasselt, afdeling Beringen (nr. 3962 van de rol).

- arrest nr. 58/2007 uitgesproken op 18 april 2007, in zake :
  - de prejudiciële vragen over artikel 31, tweede lid, van de wet van 12 april 1965 betreffende de bescherming van het loon der werknemers, gesteld door de Rechtbank van eerste aanleg te Luik (nr. 3993 van de rol).

- arrest nr. 59/2007 uitgesproken op 18 april 2007, in zake :
  - de prejudiciële vragen over de artikelen 1 en 22 van de wet van 30 juni 1994 betreffende het auteursrecht en de naburige rechten,

instance de Bruxelles (n° 4177 du rôle).

- la question préjudicielle relative à l'article 4 de la loi du 8 août 1997 sur les faillites, posée par la Cour d'appel de Bruxelles (n° 4182 du rôle).

- la question préjudicielle relative à l'article 5, § 1er, 3°, du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus, posée par la Cour d'appel de Liège (n° 4184 du rôle).

**EN APPLICATION DE L'ARTICLE 113 DE LA LOI SPÉCIALE DU 6 JANVIER 1989 SUR LA COUR D'ARBITRAGE, LA COUR D'ARBITRAGE NOTIFIE LES ARRÊTS SUIVANTS :**

- arrêt n° 56/2007 rendu le 28 mars 2007, en cause :
  - le recours en annulation partielle des articles 478 et 1086 du Code judiciaire, introduit par Constantin Konstantinidis (n° 4114 du rôle).

- arrêt n° 57/2007 rendu le 18 avril 2007, en cause :
  - la question préjudicielle concernant l'article 38, § 2, alinéa 2, des lois relatives à la police de la circulation routière, coordonnées par l'arrêté royal du 16 mars 1968, tel qu'il a été modifié par l'article 19, 4°, de la loi du 7 février 2003 portant diverses dispositions en matière de sécurité routière, posée par le Tribunal de police de Hasselt, section Beringen (n° 3962 du rôle).

- arrêt n° 58/2007 rendu le 18 avril 2007, en cause :
  - les questions préjudicielles relatives à l'article 31, alinéa 2, de la loi du 12 avril 1965 concernant la protection de la rémunération des travailleurs, posées par le Tribunal de première instance de Liège (n° 3993 du rôle).

- arrêt n° 59/2007 rendu le 18 avril 2007, en cause :
  - les questions préjudicielles concernant les articles 1er et 22 de la loi du 30 juin 1994 relative au droit d'auteur et aux droits voisins, posées par le

gesteld door de Vrederechter van het kanton Vorst (nrs. 4006 en 4007 van de rol).

- arrest nr. 60/2007 uitgesproken op 18 april 2007, in zake :
  - de prejudiciële vraag over de artikelen 38, § 4, laatste lid, en 47, eerste lid, van de wetten betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd bij koninklijk besluit van 16 maart 1968, gesteld door de Rechtbank van eerste aanleg te Dendermonde (nr. 4018 van de rol).

- arrest nr. 61/2007 uitgesproken op 18 april 2007, in zake :
  - de prejudiciële vraag over artikel 44, tweede lid, van de wet van 17 juli 1997 betreffende het gerechtelijk akkoord, gesteld door de Rechtbank van koophandel te Bergen (nr. 4035 van de rol).

- arrest nr. 62/2007 uitgesproken op 18 april 2007, in zake :
  - het beroep tot vernietiging van artikel 43 van het decreet van het Vlaamse Gewest van 15 juli 1997 houdende de Vlaamse Wooncode, zoals ingevoegd bij artikel 44 van het decreet van 24 maart 2006 « houdende wijziging van decretale bepalingen inzake wonen als gevolg van het bestuurlijk beleid », ingesteld door de vzw « Vereniging van Vlaamse Huisvestingsmaatschappijen » en anderen (nr. 4038 van de rol).

- arrest nr. 63/2007 uitgesproken op 18 april 2007, in zake :
  - de prejudiciële vraag betreffende artikel 10 van de wet van 20 juli 2005 «tot wijziging van de faillissementswet van 8 augustus 1997, en houdende diverse fiscale bepalingen », gesteld door de Rechtbank van eerste aanleg te Charleroi (nr. 4123 van de rol).

- arrest nr. 64/2007 uitgesproken op 18 april 2007, in zake :
  - de prejudiciële vraag over artikel 145, § 3, 2°, van de wet van 13 juni 2005 betreffende de elektronische communicatie, gesteld door het Hof van Beroep te Brussel (nr. 4127 van de rol).

Juge de paix du canton de Forest (n°s 4006 et 4007 du rôle).

- arrêt n° 60/2007 rendu le 18 avril 2007, en cause :
  - la question préjudicielle concernant les articles 38, § 4, dernier alinéa, et 47, alinéa 1er, des lois relatives à la police de la circulation routière, coordonnées par l'arrêté royal du 16 mars 1968, posée par le Tribunal de première instance de Termonde (n° 4018 du rôle).

- arrêt n° 61/2007 rendu le 18 avril 2007, en cause :
  - la question préjudicielle concernant l'article 44, alinéa 2, de la loi du 17 juillet 1997 relative au concordat judiciaire, posée par le Tribunal de commerce de Mons (n° 4035 du rôle).

- arrêt n° 62/2007 rendu le 18 avril 2007, en cause :
  - le recours en annulation de l'article 43 du décret de la Région flamande du 15 juillet 1997 contenant le Code flamand du Logement, tel qu'il a été inséré par l'article 44 du décret du 24 mars 2006 « modifiant les dispositions décrétales en matière de logement suite à la politique administrative », introduit par l'ASBL « Vereniging van Vlaamse Huisvestings-maatschappijen » et autres (n° 4038 du rôle).

- arrêt n° 63/2007 rendu le 18 avril 2007, en cause :
  - la question préjudicielle relative à l'article 10 de la loi du 20 juillet 2005 « modifiant la loi du 8 août 1997 sur les faillites, et portant des dispositions fiscales diverses », posée par le Tribunal de première instance de Charleroi (n° 4123 du rôle).

- arrêt n° 64/2007 rendu le 18 avril 2007, en cause :
  - la question préjudicielle concernant l'article 145, § 3, 2°, de la loi du 13 juin 2005 relative aux communications électroniques, posée par la Cour d'appel de Bruxelles (n° 4127 du rôle).

## BEGROTINGSBERAADSLAGINGEN

- Bij brief van 20 april 2007, zendt de Regering, in uitvoering van artikel 15 van de gecoördineerde wetten van 17 juli 1991 op de Rijkscomptabiliteit, een afschrift van het ministerieel besluit tot wijziging van de algemene uitgavenbegroting van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor het begrotingsjaar 2007 door overdracht van kredieten tussen de basisallocaties van programma 1 van afdeling 11.

- Bij brief van 24 april 2007, zendt de Regering, in uitvoering van artikel 15 van de gecoördineerde wetten van 17 juli 1991 op de Rijkscomptabiliteit, een afschrift van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot wijziging van de algemene uitgavenbegroting van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor het begrotingsjaar 2007 door overdracht van kredieten tussen de basisallocaties van programma 1 van afdeling 9 en van programma 1 van afdeling 11.

## DÉLIBÉRATIONS BUDGÉTAIRES

- Par lettre du 20 avril 2007, le Gouvernement transmet, en exécution de l'article 15 des lois coordonnées du 17 juillet 1991 sur la comptabilité de l'Etat, une copie de l'arrêté ministériel modifiant le budget général des dépenses de la Région de Bruxelles-Capitale pour l'année budgétaire 2007 par transfert de crédits entre allocations de base du programme 1 de la division 11.

- Par lettre du 24 avril 2007, le Gouvernement transmet, en exécution de l'article 15 des lois coordonnées du 17 juillet 1991 sur la comptabilité de l'Etat, une copie de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles modifiant le budget général des dépenses de la Région de Bruxelles-Capitale pour l'année budgétaire 2007 par transfert de crédits entre allocations de base du programme 1 de la division 9 et du programme 1 de la division 11.

# AANWEZIGHEDEN IN DE COMMISSIES

## Bijzondere commissie voor het Reglement

25 april 2007

*Aanwezig*

De heer Eric Tomas.
De heer Didier Gosuin, mevr. Marion Lemesre.
De heren Joël Riguelle, Willem Draps, Alain Daems, René Coppens, Jos Van Assche, Jos Chabert.
De heren Rudi Vervoort, Denis Grimberghs, Yaron Pesztat, Johan Demol, Jean-Luc Vanraes, mevr. Marie-Paule Quix, de heer Walter Vandenbossche, mevr. Adelheid Byttebier.

*Verontschuldigd*

De heren Jan Béghin, Mohamed Daïf, Dominiek Lootens-Stael.

*Afwezig*

De heer Mohamed Azzouzi
De heren Emin Özkara, Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp.
De heer Jacques Simonet.
Mevr. Isabelle Emmery, de heer Bernard Clerfayt.

# PRÉSENCES EN COMMISSIONS

## Commission spéciale du Règlement

25 avril 2007

*Présents*

M. Eric Tomas.
M. Didier Gosuin, Mme Marion Lemesre.
MM. Joël Riguelle, Willem Draps, Alain Daems, René Coppens, Jos Van Assche, Jos Chabert.
MM. Rudi Vervoort, Denis Grimberghs, Yaron Pesztat, Johan Demol, Jean-Luc Vanraes, Mme Marie-Paule Quix, M. Walter Vandenbossche, Mme Adelheid Byttebier.

*Excusés*

MM. Jan Béghin, Mohamed Daïf, Dominiek Lootens-Stael.

*Absents*

M. Mohamed Azzouzi
MM. Emin Özkara, Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp.
M. Jacques Simonet.
Mme Isabelle Emmery, M. Bernard Clerfayt.

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

25 april 2007

*Aanwezig*

Vaste leden
De heren Willy Decourty, Mahfoudh Romdhani.
De heren Serge de Patoul, Willem Draps, mevr. Martine Payfa.
De heren Denis Grimberghs, Bertin Mampaka Mankamba.
Mevr. Carla Dejonghe.

Plaatsvervangers
Mevr. Françoise Schepmans.
De heer Erland Pison.

Andere leden
De heren Vincent De Wolf, Ahmed El Ktibi, mevr. Marie-Paule Quix, de heren Joël Riguelle, Jacques Simonet.

*Verontschuldigd*

Mevr. Céline Delforge, de heren Johan Demol, Frederic Erens.

*Afwezig*

De heren Jacques De Coster, Rachid Madrane, Emin Özkara, Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp, mevr. Brigitte De Pauw.

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

25 avril 2007

*Présents*

Membres effectifs
MM. Willy Decourty, Mahfoudh Romdhani.
MM. Serge de Patoul, Willem Draps, Mme Martine Payfa.
MM. Denis Grimberghs, Bertin Mampaka Mankamba.
Mme Carla Dejonghe.

Membres suppléants
Mme Françoise Schepmans.
M. Erland Pison.

Autres membres
MM. Vincent De Wolf, Ahmed El Ktibi, Mme Marie-Paule Quix, MM. Joël Riguelle, Jacques Simonet.

*Excusés*

Mme Céline Delforge, MM. Johan Demol, Frederic Erens.

*Absents*

MM. Jacques De Coster, Rachid Madrane, Emin Özkara, Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp, Mme Brigitte De Pauw.

**Commissie voor leefmilieu, natuurbehoud, waterbeleid en energie**

26 april 2007

*Aanwezig*

Vaste leden
De heer Jacques De Coster, mevr. Magda De Galan, mevr. Olivia P'tito.
Mevr. Françoise Bertieaux, mevr. Caroline Persoons, mevr. Jacqueline Rousseaux.
De heer André du Bus de Warnaffe.
De heer Yaron Pesztat.
Mevr. Els Ampe.
Mevr. Marie-Paule Quix.

Plaatsvervangers
Mevr. Viviane Teitelbaum (ter vervanging partim van mevr. Françoise Bertieaux).
De heer Frederic Erens (ter vervanging van mevr. Valérie Seyns).

Andere leden
De heer Olivier de Clippele, mevr. Julie de Groote (ter vervanging van de heer Stéphane de Lobkowicz).

*Verontschuldigd*
De heer Stéphane de Lobkowicz, mevr. Valérie Seyns.

*Afwezig*
Mevr. Amina Derbaki Sbaï, de heren Emin Özkara, Alain Destexhe.

**Commission de l'environnement, de la conservation de la nature, de la politique de l'eau et de l'énergie**

26 avril 2007

*Présents*

Membres effectifs
M. Jacques De Coster, Mmes Magda De Galan, Olivia P'tito.
Mmes Françoise Bertieaux, Caroline Persoons, Jacqueline Rousseaux.
M. André du Bus de Warnaffe.
M. Yaron Pesztat.
Mme Els Ampe.
Mme Marie-Paule Quix.

Membres suppléants
Mme Viviane Teitelbaum (en remplacement partim de Mme Françoise Bertieaux).
M. Frederic Erens (en remplacement de Mme Valérie Seyns).

Autres membres
M. Olivier de Clippele, Mme Julie de Groote (en remplacement de M. Stéphane de Lobkowicz).

*Excusés*
M. Stéphane de Lobkowicz, Mme Valérie Seyns.

*Absents*
Mme Amina Derbaki Sbaï, MM. Emin Özkara, Alain Destexhe.

**Commissie voor de financiën, begroting, openbaar ambt, externe betrekkingen en algemene zaken**

26 april 2007

*Aanwezig*

Vaste leden
Mevr. Isabelle Emmery, mevr. Julie Fiszman, mevr. Anne-Sylvie Mouzon, de heren Eric Tomas, Rudi Vervoort.
De heren Olivier de Clippele, Didier Gosuin, Jacques Simonet.
De heren Denis Grimberghs, Joël Riguelle.
De heer Christos Doulkeridis.
De heer Frederic Erens.
De heer Walter Vandenbossche.
Mevr. Marie-Paule Quix.

Plaatsvervanger
Mevr. Viviane Teitelbaum.

Ander lid
Mevr. Jacqueline Rousseaux.

*Afwezig*

De heer Serge de Patoul.

**Commission des finances, du budget, de la fonction publique, des relations extérieures et des affaires générales**

26 avril 2007

*Présents*

Membres effectifs
Mmes Isabelle Emmery, Julie Fiszman, Anne-Sylvie Mouzon, MM. Eric Tomas, Rudi Vervoort.
MM. Olivier de Clippele, Didier Gosuin, Jacques Simonet.
MM. Denis Grimberghs, Joël Riguelle.
M. Christos Doulkeridis.
M. Frederic Erens.
M. Walter Vandenbossche.
Mme Marie-Paule Quix.

Membre suppléant
Mme Viviane Teitelbaum.

Autre membre
Mme Jacqueline Rousseaux.

*Absent*

M. Serge de Patoul.

## Commissie voor de vervolgingen

27 april 2007

*Aanwezig*

De heer Ahmed El Ktibi, mevr. Julie Fiszman, mevr. Olivia P'tito, mevr. Fatiha Saïdi, de heer Eric Tomas.
Mevr. Caroline Persoons, de heer Jacques Simonet.
De heer Denis Grimberghs.
De heer Yaron Pesztat.
De heer Erland Pison.

*Verontschuldigd*

De heren Jan Béghin, Michel Colson, Francis Delpérée, Willem Draps.

*Afwezig*

De heer Jean-Luc Vanraes.

## Commission des poursuites

27 avril 2007

*Présents*

M. Ahmed El Ktibi, Mmes Julie Fiszman, Olivia P'tito, Fatiha Saïdi, M. Eric Tomas.
Mme Caroline Persoons, M. Jacques Simonet.
M. Denis Grimberghs.
M. Yaron Pesztat.
M. Erland Pison.

*Excusés*

MM. Jan Béghin, Michel Colson, Francis Delpérée, Willem Draps.

*Absent*

M. Jean-Luc Vanraes.

**Commissie voor de ruimtelijke ordening, de stedenbouw en het grondbeleid**

2 mei 2007

*Aanwezig*

Vaste leden
De heren Mohamed Azzouzi, Mohammadi Chahid, Willy Decourty, Mohamed Lahlali, mevr. Fatiha Saïdi.
Mevr. Viviane Teitelbaum.
Mevr. Céline Fremault.
De heer Yaron Pesztat.
Mevr. Els Ampe.

Plaatsvervanger
Mevr. Martine Payfa.

Andere leden
De heer Frederic Erens, mevr. Marie-Paule Quix, de heer Walter Vandenbossche, mevr. Carine Vyghen.

*Verontschuldigd*

De heer Jan Béghin, mevr. Danielle Caron, mevr. Carla Dejonghe, de heer Serge de Patoul.

*Afwezig*

De heer Bernard Clerfayt, mevr. Nathalie Gilson, mevr. Isabelle Molenberg, mevr. Julie de Groote, de heer Erland Pison.

A D D E N D U M

Bij het bulletin van de werkzaamheden nr. 2006.2007/93 van 29 maart 2007 :

Men dient toe te voegen :

« Verontschuldigd :

De heer Mohammadi Chahid. »

**Commission de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et de la politique foncière**

2 mai 2007

*Présents*

Membres effectifs
MM. Mohamed Azzouzi, Mohammadi Chahid, Willy Decourty, Mohamed Lahlali, Mme Fatiha Saïdi.
Mme Viviane Teitelbaum.
Mme Céline Fremault.
M. Yaron Pesztat.
Mme Els Ampe.

Membre suppléant
Mme Martine Payfa.

Autres membres
M. Frederic Erens, Mme Marie-Paule Quix, M. Walter Vandenbossche, Mme Carine Vyghen.

*Excusés*

M. Jan Béghin, Mmes Danielle Caron, Carla Dejonghe, M. Serge de Patoul.

*Absents*

M. Bernard Clerfayt, Mmes Nathalie Gilson, Isabelle Molenberg, Julie de Groote, M. Erland Pison.

A D D E N D U M

Au bulletin des travaux n° 2006.2007/93 du 29 mars 2007 :

Il y a lieu d'ajouter :

« Excusé :

M. Mohammadi Chahid. »

**Commissie voor de economische zaken, belast met het economisch beleid, het werkgelegenheidsbeleid en het wetenschappelijk onderzoek**

2 mei 2007

*Aanwezig*

Vaste leden
Mevr. Julie Fiszman, de heren Mohamed Lahlali, Alain Leduc, mevr. Olivia P'tito.
Mevr. Julie de Groote.
De heer Jos Van Assche.

Andere leden
Mevr. Isabelle Emmery, mevr. Viviane Teitelbaum.

*Verontschuldigd*

De heer Jan Béghin.

*Afwezig*
Mevr. Sfia Bouarfa, de heer Didier Gosuin, mevr. Marion Lemesre, mevr. Carine Vyghen, de heer Alain Zenner, mevr. Danielle Caron, de heer Christos Doulkeridis, mevr. Brigitte De Pauw.

**Commission des affaires économiques, chargée de la politique économique, de la politique de l'emploi et de la recherche scientifique**

2 mai 2007

*Présents*

Membres effectifs
Mme Julie Fiszman, MM. Mohamed Lahlali, Alain Leduc, Mme Olivia P'tito.
Mme Julie de Groote.
M. Jos Van Assche.

Autres membres
Mmes Isabelle Emmery, Viviane Teitelbaum.

*Excusé*

M. Jan Béghin.

*Absents*
Mme Sfia Bouarfa, M. Didier Gosuin, Mmes Marion Lemesre, Carine Vyghen, M. Alain Zenner, Mme Danielle Caron, M. Christos Doulkeridis, Mme Brigitte De Pauw.

**Commissie voor binnenlandse zaken, belast met de lokale besturen en de agglomeratiebevoegdheden**

3 mei 2007

*Aanwezig*

Vaste leden
De heer Ahmed El Ktibi.
De heer Hervé Doyen.
De heer Josy Dubié.

Plaatsvervangers
De heren Stéphane de Lobkowicz (ter vervanging van de heer Francis Delpérée), Joël Riguelle.

Ander lid
De heer Erland Pison.

*Verontschuldigd*

De heren René Coppens, Bea Diallo, Francis Delpérée, Philippe Pivin.

*Afwezig*

De heren Mohamed Daïf, Rachid Madrane, Rudi Vervoort, mevr. Martine Payfa, de heer François Roelants du Vivier, mevr. Françoise Schepmans, de heren Dominiek Lootens-Stael, Fouad Ahidar.

A D D E N D U M

Bij het bulletin van de werkzaamheden nr. 2006.2007/98 van 19 april 2007 :

Men dient toe te voegen :

« Verontschuldigd :

De heer Bea Diallo. »

**Commission des affaires intérieures, chargée des pouvoirs locaux et des compétences d'agglomération**

3 mai 2007

*Présents*

Membres effectifs
M. Ahmed El Ktibi.
M. Hervé Doyen.
M. Josy Dubié.

Membres suppléants
MM. Stéphane de Lobkowicz (en remplacement de M. Francis Delpérée), Joël Riguelle.

Autre membre
M. Erland Pison.

*Excusés*

MM. René Coppens, Bea Diallo, Francis Delpérée, Philippe Pivin.

*Absents*

MM. Mohamed Daïf, Rachid Madrane, Rudi Vervoort, Mme Martine Payfa, M. François Roelants du Vivier, Mme Françoise Schepmans, MM. Dominiek Lootens-Stael, Fouad Ahidar.

A D D E N D U M

Au bulletin des travaux n° 2006.2007/98 du 19 avril 2007 :

Il y a lieu d'ajouter :

« Excusé :

M. Bea Diallo. »