



**PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT**

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

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

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

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

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

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

—————
**VERGADERING VAN
MAANDAG 10 DECEMBER 2018**

—————
**RÉUNION DU
LUNDI 10 DÉCEMBRE 2018**

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

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

De verslagen kunnen geconsulteerd worden op
www.parlement.brussels

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

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

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

INHOUD

Interpellatie van mevrouw Céline Delforge	5
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
betreffende "de unilaterale beslissingen tot wijziging van de trajecten door de niet-Brusselse openbaar vervoersmaatschappijen op het grondgebied van het Brussels Gewest".	
Toegevoegde interpellatie van de heer Paul Delva,	5
betreffende "de aangevraagde bouwvergunning door De Lijn voor een nieuwe bushalte aan het Noordstation".	
Toegevoegde interpellatie van mevrouw Cieltje Van Achter,	5
betreffende "de genoodzaakte verplaatsing van de halte van De Lijn uit het Noordstation en de bouw van een internationaal busstation".	
Bespreking – Sprekers:	
Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)	
De heer Paul Delva (CD&V)	
Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)	
Mevrouw Véronique Jamouille (PS)	
De heer Pascal Smet, minister	
Interpellatie van de heer David Weytsman	23
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	

SOMMAIRE

Interpellation de Mme Céline Delforge	5
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
concernant "les décisions unilatérales de modification d'itinéraires par des opérateurs de transports publics non bruxellois sur le territoire de la Région bruxelloise".	
Interpellation jointe de M. Paul Delva,	5
concernant "le permis d'urbanisme demandé par De Lijn pour un nouvel arrêt de bus à la gare du Nord".	
Interpellation jointe de Mme Cieltje Van Achter,	5
concernant "le déplacement forcé de l'arrêt De Lijn gare du Nord et la construction d'une gare routière internationale".	
Discussion – Orateurs :	
Mme Céline Delforge (Ecolo)	
M. Paul Delva (CD&V)	
Mme Cieltje Van Achter (N-VA)	
Mme Véronique Jamouille (PS)	
M. Pascal Smet, ministre	
Interpellation de M. David Weytsman	23
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	

betreffende "de stand van het renovatieproject voor de Schumanrotonde".		concernant "l'état des lieux du projet de rénovation du rond-point Schuman".	
Bespreking – Sprekers:		Discussion – Orateurs :	
De heer David Weytsman (MR)		M. David Weytsman (MR)	
De heer Pascal Smet, minister		M. Pascal Smet, ministre	
Mondelinge vraag van mevrouw Carla Dejonghe	28	Question orale de Mme Carla Dejonghe	28
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de prostitutieproblematiek in de Brusselse metrostations".		concernant "la problématique de la prostitution dans les stations de métro bruxelloises".	
Mondelinge vraag van mevrouw Céline Delforge	30	Question orale de Mme Céline Delforge	30
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de communicatiecampagne van de MIVB in verband met de verplichte ontwaarding bij het verlaten van de metrostations".		concernant "la campagne de communication de la STIB relative à la validation obligatoire à la sortie des stations de métro".	
Mondelinge vraag van mevrouw Céline Delforge	31	Question orale de Mme Céline Delforge	31
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de verwerping door de minister van de uitvoeringssamenwerkingsakkoorden voor de door de federale staat gefinancierde GEN-projecten".		concernant "la non-approbation par le ministre des accords de coopération d'exécution pour les projets de RER financés par l'autorité fédérale".	

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

INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "de unilaterale beslissingen tot wijziging van de trajecten door de niet-Brusselse openbaar vervoersmaatschappijen op het grondgebied van het Brussels Gewest".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER PAUL DELVA,

betreffende "de aangevraagde bouwvergunning door De Lijn voor een nieuwe bushalte aan het Noordstation".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER,

betreffende "de genoodzaakte verplaatsing van de halte van De Lijn uit het Noordstation en de bouw van een internationaal busstation".

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- De Lijn heeft net zijn eindhalte aan het Noordstation geschrapt, op een manier die geen twijfel laat over het politieke misbruik van het vervoersbedrijf. De regering zei naar aanleiding van de eerste vragen dat het bedrijf dat niet zomaar zonder overleg kon doen, maar het heeft toch gewoon zijn haltes verlegd. Sinds de indiening van mijn interpellatie zijn er echter een aantal zaken veranderd en De Lijn houdt opnieuw halt aan het Noordstation.

Ik ken een heleboel ongezellige haltes. Het leven in de stad is niet altijd gemakkelijk en in dit geval bleken de problemen niet zo groot dat de veiligheid van de reizigers of de chauffeurs van De Lijn in het

INTERPELLATION DE MME CÉLINE DELFORGE

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

concernant "les décisions unilatérales de modification d'itinéraires par des opérateurs de transports publics non bruxellois sur le territoire de la Région bruxelloise".

INTERPELLATION JOINTE DE M. PAUL DELVA,

concernant "le permis d'urbanisme demandé par De Lijn pour un nouvel arrêt de bus à la gare du Nord".

INTERPELLATION JOINTE DE MME CIELTJE VAN ACHTER,

concernant "le déplacement forcé de l'arrêt De Lijn gare du Nord et la construction d'une gare routière internationale".

Mme Céline Delforge (Ecolo).- La société De Lijn vient de supprimer son terminus à la gare du Nord d'une façon qui ne laisse planer aucun doute sur l'instrumentalisation de cette société à des fins politiques, dans un dossier sans lien avec la mobilité.

Lors des premières interrogations du gouvernement à ce sujet, il a été répondu que cette société n'avait pas le droit d'agir ainsi, sans concertation. La presse l'a d'ailleurs confirmé. Or, la mesure a malgré tout été prise par un artifice, à savoir le déplacement provisoire des arrêts.

Depuis le dépôt de mon interpellation, la situation a un peu évolué et le terminus a retrouvé sa place

gedrang was.

Naast het lokale probleem zijn er ook belangrijkere kwesties. Tot nu toe heb u niet geantwoord op mijn vraag of het wel aangewezen is om het openbaar vervoer op bepaalde delen van het Brusselse grondgebied toe te vertrouwen aan bedrijven zonder band met het gewest. Uit de eerste presentatie van het MIVB-busplan bleek andermaal dat bepaalde invalswegen alleen door bussen van TEC en De Lijn worden aangedaan, hoewel die geen geschikte service voor stadsbewoners bieden. Dat valt ze niet te verwijten, want ze richten zich in de eerste plaats op reizigers van buiten Brussel. Welke garantie heeft Brussel echter dat de dienstverlening in Brussel niet geraakt wordt door beslissingen van instanties buiten het gewest?

Ik wil dus zowel van u horen wat u van de verplaatsing van de haltes van De Lijn denkt als over de strategie van de Brusselse regering in het licht van het evidente politieke misbruik van de transportinfrastructuur.

Wordt er eindelijk opnieuw onderhandeld over het samenwerkingsakkoord van 1991? Het Brussels Gewest moet beter toegankelijk worden, maar het krijgt almaar vaker te maken met chantage die zijn territoriale integriteit bedreigt. Welke maatregelen neemt u om een herhaling van het incident aan het Noordstation te voorkomen?

initiale. Probablement tant mieux pour les usagers.

Je ne vais pas revenir sur le fond du dossier, mais je connais bien des arrêts de transports en commun peu agréables. La vie en ville n'est pas toujours facile et, dans le cas présent, il est apparu que les problèmes n'étaient pas suffisamment notables, que l'on ne pouvait revendiquer une perte de sécurité des usagers ou des chauffeurs de De Lijn.

Outre ce problème local, se posent désormais également des questions bien plus larges. Jusqu'à présent, vous n'avez pas répondu à mes craintes lorsque je vous interroge sur le fait qu'il est imprudent de laisser la desserte de certains pans de notre territoire à la merci d'opérateurs sans lien avec notre Région. Cela a encore été le cas lors de la présentation initiale du Plan bus de la STIB, qui laisse certains axes uniquement desservis par des véhicules des TEC et De Lijn, malgré un service peu adapté aux usages urbains. On ne le leur reprochera pas, leur préoccupation première étant de remplir leurs bus avec des voyageurs extérieurs à la Région bruxelloise. Il est délicat de leur demander d'adopter une desserte similaire à celle de la STIB. Or, sans même aborder la question de l'intégration tarifaire, il est des zones où les usagers bruxellois n'ont, pour se déplacer, le choix qu'entre De Lijn et les TEC.

On peut s'interroger sur les conséquences de prises de position comme à la gare du Nord, qui risquent de se reproduire, de la part de gouvernements hostiles à notre Région, encore plus lorsqu'un réseau interrégional sera effectif. Quelles garanties avons-nous que la desserte intrabrugeoise ne pourra pas être affectée par une décision prise par une instance extrarégionale ?

Je voudrais donc vous entendre tant sur l'épisode du déplacement du terminus de De Lijn de la gare du Nord que sur la stratégie du gouvernement bruxellois face à une instrumentalisation évidente des infrastructures de transport à des fins d'ingérence.

Une renégociation de l'accord de coopération de 1991 est-elle enfin sur la table ? En effet, on voit que, si un parti n'est pas content du poids qu'il espérait exercer sur Bruxelles pour se mêler de sa gestion, il peut agir au travers de ses infrastructures de mobilité, outil stratégique s'il en est. Notre

De heer Paul Delva (CD&V).- Bij de actualiteitsvragen in de plenaire vergadering van een aantal weken geleden, kwam de beslissing van De Lijn ter sprake om de bushaltes onder het station Brussel-Noord tijdelijk te verplaatsen. Daarbij werd nogmaals duidelijk dat De Lijn graag in een nieuw en proper busstation wil investeren. De maatschappij heeft er al een budget voor vrijgemaakt en vroeg de stedenbouwkundige vergunningen anderhalf jaar geleden aan, namelijk in juli 2017, maar heeft die nog niet gekregen.

In mei 2018 vroeg de directie van De Lijn in een brief waarom de aanvraag voor de stedenbouwkundige vergunning niet beantwoord werd. Vervolgens besliste De Lijn om de haltes te verplaatsen, ook al gaat ze daarmee in tegen de bepalingen van de beheersovereenkomst met het Brussels Gewest.

Ik ga ervan uit dat het klopt dat De Lijn al in juli 2017 een stedenbouwkundige vergunning aangevraagd had voor het nieuwe busstation. Ik veronderstel ook dat zulke dossiers volgens bepaalde procedures behandeld en beantwoord moeten worden. Werden de gewestelijke procedures toegepast op dit dossier van De Lijn?

Binnen welke termijn moet het gewest een antwoord geven op een aanvraag? Eerder zei u dat er een probleem was door de verkoop van het CCN-gebouw en dat de hele zaak van de bushaltes daarmee samenhangt. Ondertussen zit ook die kwestie vast en dat roept toch vragen op.

Klopt het dat u in mei 2018 een brief van De Lijn hebt ontvangen? Klopt het ook dat u daar niet op hebt geantwoord of is dat ondertussen wel gebeurd?

Région a grand besoin d'une meilleure accessibilité et, si elle doit de plus en plus faire face à des chantages touchant à la gestion de son territoire, sans aucun rapport avec l'exploitation de ses lignes, elle rencontrera une situation ingérable.

Quand renégociera-t-on enfin cet accord de coopération et quelles mesures prendrez-vous pour que le triste incident de la gare du Nord ne se reproduise pas ?

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- *Voici quelques semaines, nous avons discuté en séance plénière de la décision de De Lijn de déplacer temporairement les arrêts de bus situés sous la gare de Bruxelles-Nord. La société rappelait ainsi son souhait d'investir dans un nouvel arrêt plus propre. Le budget est déjà prévu et les demandes de permis d'urbanisme ont été introduites en juillet 2017, mais n'ont pas encore abouti.*

Après s'être enquis de l'absence de réponse en mai 2018, la direction de De Lijn a décidé de déplacer les arrêts, en dépit des dispositions du contrat de gestion conclu avec la Région bruxelloise.

Je suppose qu'une demande de permis de ce type fait l'objet de procédures spécifiques. Les procédures régionales ont-elles été respectées, dans le cas de De Lijn ?

Dans quel délai la Région est-elle censée répondre ? Vous avez dit auparavant que le retard était lié à la vente du bâtiment CNN, dossier maintenant bloqué lui aussi.

Confirmez-vous avoir reçu un courrier de De Lijn en mai 2018 ? Y avez-vous entre-temps répondu, si ce n'était pas déjà le cas ?

Le gouvernement voit-il des objections pratiques ou de fond à l'aménagement d'un nouvel arrêt de bus de De Lijn ? Pensez-vous également qu'une rénovation complète de l'arrêt à la gare de Bruxelles-Nord résoudrait les problèmes de sécurité et d'hygiène ?

Quelles sont les étapes suivantes, à court et moyen terme ?

Heeft de regering inhoudelijke of praktische bezwaren tegen de bouw van een busstation van De Lijn? Vindt u ook dat een volledige renovatie van de halte Noordstation de huidige problemen op het vlak van veiligheid en hygiëne aanzienlijk zou verbeteren?

Welke stappen volgen op korte en middellange termijn?

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Op 23 november besliste De Lijn om de halte aan het Noordstation niet langer te bedienen, omdat de plek te vuil en onveilig was geworden.

Die beslissing kwam er na een maandenlange smeebede aan de Brusselse regering om de situatie kordaat aan te pakken. Zo stuurde de directeur-generaal van De Lijn in mei 2018 een brief om de problemen van overlast, onveiligheid en gebrek aan hygiëne aan te kaarten. De Brusselse regering achtte het echter niet nodig om daarop te antwoorden.

Uiteindelijk zijn de reizigers het slachtoffer geworden van het schuldig verzuim van de Brusselse regering, die nochtans volgens het contract met De Lijn als een goede huisvader voor de halte aan het Noordstation moet zorgen.

Net maakte een collega van Ecolo zich nog heel druk over het onveiligheidsgevoel in de stations. Als mijn metekind van achttien jaar met de trein naar Brussel komt, vindt ze het geen probleem dat ik haar niet opwacht, maar als ze met de bus komt, vraagt ze me altijd om haar te komen oppikken, omdat de halte er zo groezelig en smerig bij ligt.

Het is op vraag van de vakbonden dat de directeur van De Lijn een smeebede aan de Brusselse regering richtte. Als Brusselaars willen we dat alle haltes, of ze nu van de MIVB of van De Lijn of de TEC zijn, veilig en proper zijn, maar blijkbaar vinden onze collega's van Ecolo dat niet zo belangrijk.

Er is ook al geruime tijd uitzicht op een permanente oplossing voor de smerige, groezelige halte in de hoofdstad. De Lijn heeft 2 miljoen euro uitgetrokken voor de bouw van een nieuwe opstaphalte aan het Noordstation en vroeg daar in

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *Le 23 novembre, De Lijn a décidé de ne plus desservir l'arrêt de la gare de Bruxelles-Nord en raison du manque de propreté et de l'insécurité qui y règnent.*

Cette décision a été prise après avoir supplié durant des mois le gouvernement bruxellois de prendre le problème à bras-le-corps. À la demande des syndicats, le directeur général de De Lijn a en effet envoyé un courrier en mai 2018 à ce sujet, mais le gouvernement n'a pas jugé utile d'y répondre.

En vertu du contrat de gestion, ce dernier est pourtant censé gérer l'arrêt en bon père de famille.

Une solution permanente est recherchée depuis un bon moment. De Lijn a provisionné deux millions d'euros pour la construction d'un nouvel arrêt à la gare de Bruxelles-Nord, pour lequel une demande de permis a été rentrée durant l'été 2017.

Le délai de réponse est déjà largement dépassé, sans raison apparente. La seule que vous ayez donnée est la vente du bâtiment CNN. Je ne comprends pas pourquoi la mobilité dans la ville devrait dépendre de l'acquéreur de ce bâtiment, d'autant que des investissements ont été réalisés dans la gare ferroviaire et aux arrêts de la STIB.

En juillet, vous disiez que nous en saurions plus dans les semaines suivantes. De vains mots qui portent à croire que vous vous opposez activement à ce type d'investissements.

Il y a quelques mois encore, je vous ai interrogé sur la construction d'une gare routière internationale, dont nous ne voyons toujours rien venir non plus. Je me permets toutefois de poser quelques questions dans le cadre des négociations

de zomer van 2017 een bouwvergunning voor aan.

De deadline voor de uitreiking van die bouwvergunning is al maanden verstreken zonder dat daar een duidelijke reden voor is. De reden die u mij eerder gaf, was dat ze afhankelijk is van de verkoop van het CCN-gebouw. Ik vind het onbegrijpelijk dat de mobiliteit van de stad moet afhangen van wie het CCN-gebouw uiteindelijk koopt.

Er wordt tegelijkertijd in het Noordstation en in de MIVB-haltes geïnvesteerd. U hebt daar zelf in het verleden over gezegd dat de aangename lichtwand de veiligheid ten goede kwam. Dat staat in schril contrast met de aanblik van de smerige, vuile tunnel van De Lijn. Ik begrijp niet dat u investeringen laat afhangen van vastgoedmakelaars. Investeringen verhogen trouwens de waarde van een eigendom.

Bovendien zei u in juli dat er binnen enkele weken duidelijkheid zou komen, maar blijkbaar waren dat weer holle woorden, want ik denk niet dat we vandaag al meer weten. Ik kan alleen maar besluiten dat investeringen in een nieuw busstation actief worden tegengehouden.

Enkele maanden geleden stelde ik u ook vragen over de bouw van een internationaal busstation. Daar komt ook maar geen schot in, maar ik heb er naar aanleiding van de begrotingsbesprekingen toch een aantal vragen over.

Naar aanleiding van de tijdelijke verplaatsing van de halte werden nieuwe afspraken gemaakt over de veiligheid en netheid van het Noordstation. Het valt te betreuren dat die er pas kwamen, nadat De Lijn een sterk signaal gaf, maar ik ben uiteraard blij dat er nu afspraken zijn over het onderhoud van de halte. Kunt u zeggen wat er precies is afgesproken? De halte moet absoluut aangenamer worden voor reizigers en chauffeurs. Vandaag valt er hoe dan ook nog te weinig van te merken.

Waarom talmt de Brusselse regering met het toekennen van een bouwvergunning? Zodra die vergunning er is, kunnen de werken op heel korte termijn worden uitgevoerd, want er is al in de nodige middelen voorzien.

Hoe ver staan de plannen voor een al dan niet

budgetaires.

À la suite du transfert provisoire de l'arrêt de bus, des mesures ont été prises pour renforcer la sécurité et la propreté de la gare de Bruxelles-Nord. Il aura fallu pour cela que De Lijn lance un signal fort, mais soit. Pouvez-vous nous détailler ces mesures ? Nous n'en voyons pas grand-chose de concret pour l'instant.

Pour quelle raison le gouvernement bruxellois tarde-t-il tant à accorder le permis de bâtir ? Les travaux pourraient pourtant commencer très rapidement.

Où en est le projet de gare routière internationale à la gare de Bruxelles-Nord ? À quels obstacles se heurte-t-il et quand cette gare pourrait-elle être opérationnelle ?

Quelle vision à long terme avez-vous de la construction de la gare routière définitive évoquée par le ministre durant les négociations budgétaires ? Avez-vous déjà choisi son emplacement ? Le site d'Érasme est-il privilégié ? Quand le choix définitif sera-t-il arrêté ? Quel est le calendrier ?

tijdelijk internationaal busstation aan het Noordstation? Welke hinderpalen zijn er nog voor de ontwikkeling van de site? Wanneer zal dat busstation operationeel zijn?

Wat is de langetermijnvisie op de bouw van een definitief busstation, waarover de minister het had tijdens de begrotingsbesprekingen? Hebt u daarvoor al een site uitgekozen? Maakt de Erasmussite een grote kans? Wanneer komt er een definitieve keuze? Wat is de timing?

Mevrouw Véronique Jamouille (PS) *(in het Frans).*- *Aangezien de kwestie vrijdag al aan bod kwam, kom ik niet terug op het politieke misbruik dat de N-VA van het dossier maakt.*

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA) *(in het Frans).*- *Er is geen sprake van misbruik, want het gaat om een beslissing van De Lijn.*

Mevrouw Véronique Jamouille (PS) *(in het Frans).*- *Ik heb vaak migranten en humanitaire organisaties vergezeld in de buurt van de haltes van De Lijn en ik heb me daar nooit onveilig gevoeld.*

Ik wil terugkomen op de overeenkomst van 1991, die erin voorzag om het wederzijdse vervoersaanbod op elkaar af te stemmen en het belang van de reizigers ter harte te nemen, meer bepaald door de harmonisering van de tarieven, aangepaste aansluitingen en optimale informatie.

Evalueert Brussel Mobiliteit de kwaliteit van het openbaar vervoer dat TEC en De Lijn in Brussel aanbieden? Op basis van welke objectieve criteria analyseert ze de verzoeken van de intergewestelijke vervoerbedrijven tot heraanleg of gebruik van de openbare ruimte?

Analyseert Brussel Mobiliteit de mogelijkheden om het aanbod beter op elkaar af te stemmen?

Welke maatregelen neemt u om het overleg waarin het samenwerkingsakkoord van 1991 stond beter te garanderen?

Mme Véronique Jamouille (PS).- La question ayant déjà été abordée vendredi, je ne vais pas revenir sur l'instrumentalisation politicienne que la N-VA fait de ce dossier.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA).- Il ne s'agit pas d'instrumentalisation, car c'est De Lijn qui s'occupe de ce dossier.

Mme Véronique Jamouille (PS).- J'ai souvent accompagné des migrants ou des associations humanitaires sur les lieux, près des arrêts de De Lijn, et jamais je ne me suis sentie en insécurité. Quelle que soit l'heure du jour ou de la soirée, je n'ai jamais eu le moindre problème à cet endroit.

Je voudrais revenir sur le fond du dossier et sur la convention de 1991, qui prévoyait d'assumer la concordance mutuelle de l'offre de transport et la sauvegarde des intérêts des voyageurs, plus particulièrement par l'harmonisation des tarifs, des correspondances adaptées et une information optimale de la clientèle. Une coopération importante était donc prévue entre les différents opérateurs et gouvernements.

Au sein de cette commission, nous avons régulièrement abordé les problèmes de complémentarité de l'offre, d'intégration tarifaire ou d'harmonisation des modes de paiement, autant d'aspects qui requièrent une meilleure collaboration.

Bruxelles Mobilité procède-t-elle à des évaluations qualitatives de l'offre des TEC et de De Lijn en Région bruxelloise ? Sur quelles bases objectives l'analyse des demandes d'aménagement ou de réservation de l'espace public formulées par les

De heer Pascal Smet, minister.- Eerst en vooral wil ik de verschillende bevoegdheden verduidelijken. Het busstation valt onder de bevoegdheid van het Facilitaire Bedrijf van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en bijgevolg van minister-president Vervoort. De uitbating van de buslijnen is uiteraard een bevoegdheid van De Lijn, maar daarvoor is een voorafgaand akkoord van de Brusselse regering nodig en daarvoor ben ik bevoegd.

Alles wat met de netheid en het gebruik van het busstation te maken heeft, valt onder de bevoegdheid van minister-president Vervoort. Ik zal weliswaar antwoorden namens de regering, maar het is belangrijk dat iedereen de verschillende bevoegdheden goed voor ogen houdt.

Het busstation is onderdeel van een gebouw dat gebruikt wordt door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en dat het gewest wil verkopen. Mevrouw Van Achter zegt dat ze daarover niet veel verneemt, maar dan heeft ze niet zo goed opgelet, misschien omdat ze in haar partij met andere dingen bezig was. De Brusselse regering heeft wel degelijk beslist om het gebouw te verkopen en een nieuw gebouw voor haar ambtenaren in gebruik te nemen, maar die procedure is door een rechterlijke uitspraak stilgelegd.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- U hebt blijkbaar ook niet zo goed opgelet, want ik heb daar in het parlement al vragen over gesteld.

De heer Pascal Smet, minister.- Ik wil maar zeggen dat mijn bevoegdheid in deze aangelegenheid nogal beperkt is, wat niet wegneemt dat ik de afgelopen weken zeer actief

opérateurs interrégionaux repose-t-elle ?

Toutes les sociétés de transport public étant soumises au partage de leurs données relatives à l'offre de transport en open data, une analyse des possibilités de complémentarité de l'offre est-elle réalisée par Bruxelles Mobilité ?

Quelles mesures prendre afin que la dynamique de concertation prévue dans l'accord de collaboration de 1991 soit davantage garantie ?

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- Avant de répondre au nom du gouvernement, permettez-moi de rappeler les compétences de chacun.

L'arrêt de bus relève des services techniques de la Région de Bruxelles-Capitale, et donc du ministre-président Vervoort. L'exploitation des lignes de bus est assurée par De Lijn, en accord avec le gouvernement bruxellois, donc moi-même. Tout ce qui concerne la propreté et l'utilisation de la gare routière dépend du ministre-président Vervoort.

L'arrêt de bus fait partie d'un immeuble actuellement utilisé par la Région, qui a l'intention de le vendre. Mme Van Achter dit ne rien apprendre, mais elle n'a pas dû être très attentive, car la décision a bien été prise. La procédure est cependant suspendue en raison d'une décision de justice.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- Vous n'avez probablement pas été très attentif non plus, car j'ai déjà posé des questions à ce sujet.

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- Je veux simplement dire que ma compétence dans ce dossier reste limitée. Il n'empêche que je me suis efforcé ces dernières semaines de résoudre au plus

bemiddeld heb en initiatieven genomen heb om de situatie voor de klanten van De Lijn zo spoedig mogelijk te verbeteren.

(verder in het Frans)

Oorspronkelijk wilden we de reisomstandigheden voor de gebruikers van De Lijn verbeteren. In de Vooruitgangsstraat waren die gewoonweg onaanvaardbaar.

(verder in het Nederlands)

Eigenlijk is er met die mensen gesold. Het is echt niet mooi om te zien. Ik kom daar dadelijk nog op terug.

In feite zijn er drie verschillende problemen in het spel.

Eerst en vooral is er de problematiek van de renovatie van het busstation van De Lijn. Voor dat dossier loopt een procedure. De Lijn en het kabinet van minister Weyts zullen u ongetwijfeld bevestigd hebben dat wij altijd goed hebben samengewerkt om dat dossier rond te krijgen, vooral omdat we een deel van het busstation wilden gebruiken voor het internationale busverkeer. Dat zou vooral 's avonds gebeuren, wanneer er geen bussen van De Lijn rijden, om naar maximale synergie te streven.

Dit dossier houdt dus verband met verfraaiings- en uitbreidingswerkzaamheden die moeten leiden tot betere werkomstandigheden voor de buschauffeurs van De Lijn. Ik verwacht dat de dienst Stedenbouw van het gewest de vergunning binnenkort zal uitreiken, ongeacht alles wat er al is gebeurd. Het dossier valt onder de bevoegdheid van minister-president Vervoort. Ik vermoed dat er ondertussen ook al wat meer duidelijkheid is over het gebouw.

Daarnaast verwijs ik naar het dossier van het internationale busstation. Dat wilden we deels op het gedeelte van De Lijn realiseren en deels naast het trein- en busstation, aan de kant van de gemeente Schaarbeek. Ook daar hebben we echter problemen gekregen door de verkoop van het gebouw, want de plannen voor het internationale busstation werden al opgesteld.

Alleen is ook dat dossier bevroren. Daarom hebben we de opdracht gegeven om een andere locatie in

vite le problème que cela pose aux clients de De Lijn.

(poursuivant en français)

Mon point de vue initial était qu'il fallait améliorer les conditions de voyage des usagers de De Lijn. Dans la rue du Progrès, elles n'étaient pas acceptables.

(poursuivant en néerlandais)

Plusieurs problèmes se posent, en réalité.

Tout d'abord, celui de la rénovation de l'arrêt de De Lijn. Une procédure est en cours. De Lijn et le cabinet du ministre Weyts vous auront certainement confirmé que nous avons toujours collaboré efficacement dans ce dossier. L'idée était de créer une synergie en utilisant en partie la gare de bus comme gare routière internationale le soir, lorsque les bus de De Lijn ne circulent pas.

Les travaux d'embellissement et d'agrandissement devraient également améliorer les conditions de travail des chauffeurs. J'espère que la Région octroiera rapidement le permis d'urbanisme.

Quant à la gare routière internationale, elle devait être aménagée à la fois sur la partie de De Lijn et à côté de la gare ferroviaire et de bus, sur la commune de Schaerbeek. La vente de l'immeuble a aussi causé quelques problèmes à cet égard.

Ce dossier-là fut également bloqué, et nous avons demandé qu'un autre lieu soit cherché dans le quartier. Le manque d'espace dans la zone rend la chose peu évidente.

Par ailleurs, dans le cadre d'une étude commandée par perspective.brussels sur l'implantation d'une gare routière internationale à Bruxelles, le site d'Érasme avait été avancé. Des réunions sont donc planifiées pour vérifier si, en attendant l'installation d'une gare routière à Érasme, nous ne pourrions pas provisoirement utiliser une parcelle du terrain à Schaerbeek.

Le ministre Weyts et la société De Lijn ont fait l'amalgame entre les deux dossiers en laissant entendre qu'un permis pour la gare des bus

de buurt te zoeken. Dat ligt niet voor de hand, want zo veel ruimte is daar niet om een deel van de internationale bussen te laten stoppen.

In navolging van een eerder bestelde studie had perspective.brussels al opdracht gegeven voor een studie in verband met een internationaal busstation en toen is Erasmus naar voren geschoven. Er staan vergaderingen op stapel om na te gaan of we, in afwachting van de definitieve aanleg van een internationaal busstation bij Erasmus, niet al een deel van het terrein op korte termijn in gebruik kunnen nemen.

Minister Weyts en De Lijn hebben geprobeerd om een amalgaam van beide dossiers te maken door te laten uitschijnen dat de uitreiking van een bouwvergunning voor het busstation alle problemen uit de wereld zou helpen.

(verder in het Frans)

Dat is de waarheid geweld aandoen. Het echte probleem is niet dat het busstation van De Lijn afgeleefd is, maar de aanwezigheid van honderden migranten.

Dat probleem wordt groter tijdens de voedselverdeling 's avonds. Nadien ligt het Noordstation er vuil bij. Bovendien worden defecte lampen niet vervangen en zijn er problemen met de vuilnisbakken.

Honderden migranten worden door de federale overheid in de steek gelaten. In zekere zin hebben minister Jambon en staatssecretaris Francken de dakloosheid in Brussel georganiseerd. Ze hebben Brussel verboden om opvang aan te bieden omdat dat tot een tweede Calais zou leiden. Door geen mensen op te pakken, hun niet het bevel te geven het grondgebied te verlaten of hen niet als asielzoeker te registreren, liggen ze zelf aan de grond van het probleem.

Gelukkig is Mevrouw De Block van plan om de maatregelen van staatssecretaris Francken terug te draaien en dagelijks 150 asielzoekers te registreren.

Bij de N-VA is een schertsvertoning aan de gang, want N-VA-ondervoorzitster Van Achter beschuldigt De Lijn in plaats van minister Weyts.

résoudrait tous les autres problèmes.

(poursuivant en français)

Cela ne correspond cependant pas à la réalité. Le véritable problème n'est pas la vétusté de la station de De Lijn, mais la présence de centaines de migrants dans la gare du Nord.

Et ce problème s'accroît le soir, lorsque des distributions de nourriture sont organisées et que les gens mangent. Après cela, la gare n'est pas propre. À cela s'ajoute le fait que des lampes ne sont pas réparées et que des problèmes se posent avec les poubelles.

Le véritable problème, c'est toutefois la présence de centaines de personnes, abandonnées là par l'État fédéral. D'une certaine manière, MM. Jambon et Francken ont organisé le sans-abrisme à Bruxelles. Et quand Bruxelles a pris l'initiative de leur proposer un accueil, les mêmes lui ont interdit de le faire, en affirmant que cela allait créer un deuxième Calais. C'est totalement incohérent !

Ce sont eux qui ont créé le problème, soit en n'éloignant pas ces personnes, soit en leur donnant un ordre de quitter le territoire et en demandant à la police locale de les libérer en cas d'interpellation, soit en n'enregistrant pas les demandes d'asile. Heureusement, nous avons appris aujourd'hui que Mme De Block allait changer cette règle adoptée par M. Francken en dépit des règles nationales, internationales et européennes. Elle a décidé de porter à 150 le nombre de dossiers de demandeurs d'asile traités chaque jour.

C'est alors que commence le mauvais cinéma de la N-VA, puisque Mme Van Achter, la vice-présidente de la N-VA, incrimine De Lijn et non le ministre Weyts. C'est pourtant bien ce dernier qui a accordé une interview à un journal, annonçant son intention d'écrire un courrier à la Région bruxelloise pour dénoncer la situation pour les clients de De Lijn.

Un jour plus tard, M. Vervoort et moi-même avons reçu ce courrier. Celui-ci m'était adressé, alors que je ne suis pas compétent pour ce dossier. M. Vervoort, qui est par contre compétent, en a reçu une copie, ainsi que le bourgmestre de la Ville

Nochtans is het die laatste die in een kranteninterview aankondigde de wantoestand te zullen aankarten bij het Brussels Gewest. Die brief kwam een dag later aan bij minister-president Vervoort en mezelf, ofschoon ik ter zake niet bevoegd ben. Ook de burgemeester van de stad Brussel kreeg een kopie.

In die brief waarschuwde minister Weyts dat hij de eindhalte van De Lijn zou verleggen als het gewest dat niet deed. Mevrouw Van Achter, het is dus vreemd om u vandaag te horen beweren dat De Lijn het initiatief genomen heeft.

(verder in het Nederlands)

De heren Weyts en Kesteloot hebben mijn telefoonnummer, net als dat van de heer Vervoort! Waarom hebben ze ons hierover dan niet gebeld de laatste maanden?

Het klopt dat ze een brief hebben geschreven en dat er mondeling contacten zijn geweest.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Waarom hebt u daar dan niet op gereageerd?

De heer Pascal Smet, minister.- We hebben er mondeling op gereageerd. De Lijn was perfect op de hoogte van alles. De N-VA heeft strategische politieke spelletjes gespeeld om migranten te bezoedelen, zoals Marc Van Ranst terecht zei.

(verder in het Frans)

Zo pakt de N-VA dat aan!

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Dat is echt heel laag bij de grond, mijnheer de minister!

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Het standpunt van de N-VA over het VN-Migratiepact gaat in dezelfde richting.*

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Al sinds mei of juni vraag ik om een propre halte.

de Bruxelles.

Dans ce courrier, le ministre de tutelle de De Lijn prévient que, si la Région ne le fait pas, il prendra l'initiative de déplacer les arrêts de De Lijn à la gare du Nord. Il est donc étrange de vous entendre dire aujourd'hui, Mme Van Achter, que c'est De Lijn qui a pris cette initiative.

Dans toute cette histoire, il y a quelque chose qui m'intrigue énormément.

(poursuivant en néerlandais)

Pourquoi MM. Weyts, Kesteloot et Vervoort ne m'ont-ils pas contacté ces derniers mois ?

Il y a bien eu une lettre et des contacts informels...

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).*- *Pourquoi ne pas y avoir réagi ?*

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).*- *Nous y avons répondu oralement et De Lijn était au courant de tout. Mais la N-VA a usé de petits jeux politiques pour salir les migrants.*

(poursuivant en français)

Voilà le jeu de la N-VA !

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).*- *Quelle bassesse, M. le ministre !*

M. Pascal Smet, ministre.- Cela fait partie de la stratégie de la N-VA. La prise de position par rapport au Pacte mondial sur les migrations de l'ONU va dans la même direction.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).*- *Je demande des arrêts propres*

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *U bent niet aan het woord, mevrouw Van Achter!*

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Ik pik het niet langer dat u constant laag-bij-de-grondse opmerkingen maakt die totaal niet correct zijn. Ik vraag het woord voor een persoonlijk feit.

De heer Pascal Smet, minister.- Er is geen persoonlijk feit. U krijgt straks de kans om te antwoorden.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- U hebt mij meermaals vernoemd. Dat maakt het een persoonlijk feit. U moet de regels van het parlement respecteren. Wat u zegt, is bijzonder laag bij de grond.

In mei 2018 was er al een noodkreet, maar u hebt daar niet op gereageerd. U hebt de chauffeurs en vakbonden geen beterschap in het vooruitzicht gesteld. Ik weet niet wat er in het hoofd van de heer Kesteloot heeft gespeeld.

De heer Pascal Smet, minister.- Ik wel.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Ik weet dat hij een socialist is.

De heer Pascal Smet, minister.- Dat denk ik niet.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Hij is alleszins geen N-VA'er.

Een koerier heeft u de brief bezorgd waarin de beslissing werd aangekondigd. Het is dus fout te beweren dat u de beslissing in de media hebt vernomen.

De heer Pascal Smet, minister.- Ik herhaal dat ik mondeling op die brief heb gereageerd. Ik heb goede contacten met De Lijn en met het kabinet van minister Weyts.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Waarom

depuis mai ou juin déjà.

M. Pascal Smet, ministre.- Vous n'avez pas la parole, Mme Van Achter !

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *Je ne supporte plus vos remarques en dessous de la ceinture. Je demande la parole pour un fait personnel.*

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *Il n'y a pas de fait personnel, vous pourrez me répondre tout à l'heure.*

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *Vous m'avez incriminée plusieurs fois, il s'agit bien d'un fait personnel. Respectez les règles du parlement.*

Vous n'avez pas réagi au cri d'alarme poussé dès le mois de mai dernier. Vous n'avez proposé aucune amélioration aux chauffeurs et aux syndicats. Je ne sais pas ce qui s'est passé dans la tête de M. Kesteloot.

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

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *C'est un socialiste.*

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

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *Il n'est, en tout cas, pas membre de la N-VA.*

Un courrier vous a apporté la lettre annonçant la décision. Ne racontez donc pas que vous l'avez apprise par les médias.

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *Je répète que j'y ai réagi oralement. J'ai de bons contacts avec De Lijn et le cabinet Weyts.*

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en*

is er dan niets gebeurd?

De heer Pascal Smet, minister.- Waarom hebben de heer Kesteloot en de heer Weyts mij niet gebeld? Als ik een brief schrijf en geen antwoord krijg, - ik heb al veel brieven naar N-VA-ministers geschreven waarop ik geen antwoord kreeg -, dan bel ik om te vragen of ze mijn brief hebben ontvangen.

(verder in het Frans)

De directeur-generaal van De Lijn heeft me nooit gebeld. Erger nog, ik heb hem drie weken eerder gesproken en toen heeft hij met geen woord over het Noordstation gerept!

(verder in het Nederlands)

Ik weet maar al te goed wat er hier aan de hand is. De N-VA heeft een strategie ontwikkeld om Brussel te bashen. Mevrouw Van Achter, u bent ondervoorzitter van de partij, maar u hebt dat helemaal niet verhinderd.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Belachelijk! Dit heeft niets te maken met Brussel bashen. Die bushalte is vies en groezelig en ze is de hoofdstad onwaardig. Ik heb trouwens niet anders gereageerd in de zaak van de halte aan de Beurs en ik heb u daarover ook ondervraagd. Ik heb mijn vraag over De Lijn ook al in juli aan u gesteld. Dit heeft echt alleen maar iets te maken met mijn bezorgdheid voor de kwaliteit van de bushaltes. Er is aan de halte van het Noordstation ook van alles stuk.

De heer Pascal Smet, minister.- Dan moet dat hersteld worden.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Misschien voelt mevrouw Jamoulle zich daar wel veilig, maar ik alleszins niet.

De heer Pascal Smet, minister.- Mag ik mijn redenering afmaken?

Het is eigenlijk simpel: minister Weyts, noch de heer Kesteloot heeft mij gecontacteerd. En dan beslissen ze plots om de halte te verplaatsen!

néerlandais).- *Pourquoi ne s'est-il donc rien passé ?*

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).*- *Quand je ne reçois pas de réponse à une lettre - cela m'est arrivé avec des ministres N-VA -, j'appelle son destinataire. Pourquoi MM. Kesteloot et Weyts ne l'ont-ils pas fait ?*

(poursuivant en français)

Je n'ai jamais reçu de coup de téléphone de M. Kesteloot, le directeur général de De Lijn, et, pire, je l'ai vu trois semaines avant et, alors que nous prévoyions un lunch ensemble, il ne m'a pas touché un mot de la gare du Nord !

(poursuivant en néerlandais)

Je ne sais que trop bien ce qui se trame. La N-VA a développé une stratégie pour nuire à Bruxelles. En tant que vice-présidente de ce parti, vous n'avez rien fait pour l'empêcher, Mme Van Achter.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).*- *C'est ridicule ! Cet arrêt de bus est dégoûtant et blafard, indigne de la capitale. J'ai d'ailleurs réagi de la même façon pour l'arrêt de la Bourse et vous ai interrogé en juillet sur De Lijn. Ma seule préoccupation porte sur la qualité des arrêts de bus.*

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).*- *Il faut alors les remettre en état.*

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).*- *Mme Jamoulle s'y sent peut-être en sécurité, mais pas moi.*

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).*- *Puis-je terminer mon raisonnement ?*

Ni le ministre Weyts ni M. Kesteloot ne m'ont contacté, et ils ont tout à coup décidé de déplacer l'arrêt !

(verder in het Frans)

Mevrouw Delforge, in dit geval zijn de lijnen niet formeel gewijzigd. Er is gewoon een halte geschrapt. Juridisch gezien is dat een wat vage zet.

Vorige week hebben minister-president Vervoort en ikzelf een brief naar minister Weyts verstuurd, maar hij heeft die niet beantwoord.

(verder in het Nederlands)

Wij hebben de hand uitgestoken om samen naar een oplossing te zoeken, ondanks het mislukte theater van De Lijn. We hebben in alle rust de problemen besproken. De defecte lampen zijn vervangen, het toilet is gerepareerd en er wordt vaker schoongemaakt.

Dat had perfect eerder gekund als iemand die vraag had gesteld.

(Opmerkingen van mevrouw Van Achter)

Het was een beschamende vertoning. De Lijn heeft gespeeld met de reizigers. Veel mensen zien het verschil in belang dat Brussel en Vlaanderen aan de reizigers hechten. Volgens mij is de reputatie van de MIVB veel beter dan die van De Lijn. De Brusselse regering investeert veel meer in openbaar vervoer, want de Vlaamse regering bouwt zijn investeringen in het openbaar vervoer net af.

Uiteraard blijf ik voorstander van de aanwezigheid van De Lijn in Brussel. Het tegendeel zou onnozel zijn. We moeten met De Lijn bekijken of bepaalde lijnen niet beter kunnen. Ook het probleem van de netheid van de bussen van De Lijn komt dan ter sprake.

Ze moeten namelijk met propere bussen naar Brussel komen.

(Opmerkingen van mevrouw Van Achter)

Als de MIVB-bussen proper moeten zijn, dan moeten die van De Lijn aan dezelfde normen voldoen. Niet meer en niet minder.

Wij geven nog altijd de voorkeur aan samenwerking met De Lijn. De minister-president

(poursuivant en français)

Ici, Mme Delforge, il y a eu une petite manipulation : la ligne n'a pas été formellement modifiée, on a simplement arrêté de desservir un arrêt. Juridiquement, la manœuvre était un peu floue.

La semaine passée, M. Vervoort et moi-même avons écrit à M. Weyts, qui ne nous a pas répondu.

(poursuivant en néerlandais)

Nous avons tendu la main pour trouver ensemble une solution. Nous avons abordé sereinement les problèmes. Les lampes défectueuses ont été remplacées, la toilette réparée et le nettoyage renforcé.

C'eût été parfaitement envisageable plus tôt, si quelqu'un avait posé la question.

(Remarques de Mme Van Achter)

Nombreux sont ceux qui constatent que Bruxelles et la Flandre n'accordent pas la même importance aux voyageurs. La réputation de la STIB est, de loin, meilleure que celle de De Lijn. Le gouvernement bruxellois augmente ses investissements dans les transports publics, tandis que le gouvernement flamand réduit au contraire les siens.

Je reste favorable à la présence de la société De Lijn à Bruxelles. Nous devons examiner avec elle la possibilité d'améliorer certaines lignes et le problème de la propreté de ses bus.

(Remarques de Mme Van Achter)

Si les bus de la STIB doivent être plus propres, ceux de De Lijn doivent répondre aux mêmes normes, ni plus ni moins.

Le ministre-président et moi-même continuons à privilégier la collaboration avec De Lijn et les autres niveaux de pouvoir.

La Région bruxelloise a pris ses responsabilités et tenté de résoudre le problème en toute discrétion,

en ikzelf zijn daarover zeer duidelijk geweest. We moeten samenwerken met de andere overheden om de problemen op te lossen.

Het Brussels Gewest heeft zijn verantwoordelijkheid genomen. We hebben er vanuit de luwte voor gezorgd dat het probleem werd opgelost, in het belang van de reizigers van De Lijn.

In de toekomst zullen we nagaan hoe de bediening van De Lijn in Brussel verbeterd kan worden, zonder dat de reizigers daarvan nadeel ondervinden. We hebben er alle belang bij dat mensen die uit de Rand naar hier komen, het openbaar vervoer nemen. Dat betekent dat ze met goede bussen moeten kunnen reizen en daarmee tot in het centrum van de stad moeten kunnen geraken.

Ik denk niet dat de aanpak van De Lijn klantvriendelijk kan worden genoemd. Ik kan begrijpen dat De Lijn ontevreden is over de toestand van een gebouw, maar niemand werd daarover ingelicht.

Het hele probleem is alleszins gelinkt aan de transitmigranten en heeft niets te maken met een bouwvergunning of renovatie. Die mensen worden daar aan hun lot overgelaten, wat ik vanuit menselijk oogpunt onaanvaardbaar vind. Ofwel geraken ze via een asielprocedure aan opvang - wat hen in het verleden al moeilijk werd gemaakt - ofwel zijn ze hier illegaal en moeten ze liefst vrijwillig en als dat niet lukt, gedwongen terugkeren naar hun land van herkomst. Die mensen aan hun lot overlaten en dan Brussel de schuld geven, dat is echter een brug te ver. En als Brussel dan actie onderneemt, beweren de N-VA-ministers dat we dat niet mogen doen. Dat is je reinste hypocrisie!

In ieder geval hoop ik dat alles nu achter de rug is en dat De Lijn, de MIVB, het Vlaams Gewest en het Brussels Gewest samenwerken, zodat reizigers in optimale omstandigheden naar Brussel kunnen komen. Dat is de houding die ik altijd heb aangenomen en zal blijven aannemen.

Mme la présidente.- Vooraleer de volksvertegenwoordigers het woord te geven voor

dans l'intérêt des voyageurs de De Lijn.

Nous examinerons à l'avenir comment améliorer le service de De Lijn à Bruxelles, sans porter préjudice aux voyageurs. Nous avons tout intérêt à ce que les habitants de la périphérie utilisent les transports en commun pour se rendre en ville.

La politique de De Lijn vis-à-vis de sa clientèle ne peut être qualifiée de conviviale. Même si son insatisfaction concernant l'état d'un bâtiment est compréhensible, elle aurait dû en informer les autorités.

En tout état de cause, le problème est lié aux trans migrants et n'a rien à voir avec un permis d'urbanisme ni une rénovation. Ces personnes sont livrées à elles-mêmes, ce qui est humainement inacceptable. Bruxelles est incriminée et ses initiatives sont critiquées par la N-VA, ce qui est de la pure hypocrisie !

J'espère en tout cas que tout cela est derrière nous et que De Lijn, la STIB, la Région flamande et la Région bruxelloise vont collaborer, afin d'optimiser le transport des voyageurs vers Bruxelles. Cela a toujours été ma position et je n'en changerai pas.

Mme la présidente.- Avant de donner la parole aux députés pour leur réplique, j'aimerais rappeler

hun repliek, wil ik de regels in herinnering brengen: iedereen mag zijn ideeën verdedigen, maar wel met respect voor andermans mening. Dat was vandaag niet het geval.

Als een minister wil antwoorden, moet hij dat met een zekere sereniteit doen. Bovendien moet het woord gevraagd worden als iemand iets wil zeggen over een persoonlijk feit.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (*in het Frans*):- *Niemand loopt in de val: er wordt misbruik gemaakt van De Lijn, haar reizigers en de migranten. Migranten moeten het op straat zien te rooien en als dat tot overlast leidt, wordt de vermoorde onschuld gespeeld! Het gaat inderdaad om dramatische toestanden, maar dat zijn ze in de eerste plaats voor wie 24 uur op 24 op straat moet doorbrengen.*

Als de omstandigheden in het Noordstation echt zo vreselijk waren, zouden de gebruikers van De Lijn er zelf voor gekozen hebben om in Rogier op de bus te stappen.

Ik kan u verzekeren dat er nog andere haltes zijn waar het allesbehalve aangenaam is om op de bus te wachten. Denken we maar aan de overdekte straat aan Brussel-Zuid. Moeten we dan maar beslissen om de bussen daar niet meer te laten stoppen? Ik zou ook haltes kunnen opsommen waar mensen zich niet veilig voelen omdat ze in een niemandsland liggen.

Iedereen weet dat dat niet de reden is waarom de minister bevoegd voor De Lijn de eindhalte heeft laten verleggen. Dat de eindhalte inmiddels opnieuw naar het Noordstation is teruggekeerd, is wellicht te wijten aan de overlast aan het Rogierplein en de gevolgen voor de politie.

Hoe moeten we reageren als andere gewesten van kwade wil zijn? Ze zijn duidelijk niet van plan om de mobiliteit van de pendelaars of de Brusselaars te verbeteren. Wel zijn mobiliteit en infrastructuur strategische middelen om de aantrekkingskracht

les règles en vigueur dans le cadre de cette commission : lors des discussions, qui débouchent souvent sur des débats passionnés, il importe que chacun défende ses idées dans un grand respect mutuel. Cela n'a pas été le cas aujourd'hui, certaines interventions ayant dépassé les bornes.

Si un ministre accepte de répondre, il doit le faire avec une certaine sérénité, sans prêter le flanc à des réactions vives. Par ailleurs, il convient de demander la parole lorsqu'on souhaite s'exprimer sur un fait personnel. Faute de quoi, il règne un grand désordre, qui nuit à la qualité de nos débats. Le respect doit régner de tous les côtés.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- J'ai pu retirer mes doigts avec lesquels je me bouchais les oreilles ! Cela ne m'a pas empêchée d'entendre ce qu'il se disait, mais j'ai pu le faire sans souffrir. J'espère que le Plan bruit s'étendra un jour aux salles de commission !

Pour revenir sur la question qui nous occupe, je dirais que personne n'est dupe : il s'agit d'une instrumentalisation à la fois de De Lijn, de ses usagers et des migrants ! Que ceux-ci soient des migrants en transit ou non, peu importe ! On laisse des gens à la rue et on s'étonne des désagréments que cela peut causer. Il n'est jamais agréable de voir des gens vivre dans la rue : ils doivent en effet se nourrir et se soulager comme tout le monde. On crée alors forcément une situation dramatique, certes, mais qui l'est surtout pour ceux qui la subissent 24 heures sur 24. Créer un problème et se plaindre ensuite de ses conséquences est une démarche pour le moins originale !

Par ailleurs, si les conditions étaient aussi intenable et terribles à cet arrêt de la gare du Nord, j'imagine que les flots successifs des usagers des bus De Lijn auraient été directement à Rogier, qu'il y ait ou pas de terminus à la gare du Nord. Au vu de ces éléments, je ne comprends pas bien la chose.

Je peux aussi vous dire qu'il est très désagréable d'attendre son bus à certains arrêts. Je songe notamment à la rue Couverte. Ce ne sont pas non plus des arrêts très riants et la SNCB ou les autorités fédérales ne sont toujours pas disposées à améliorer la situation. En conséquence, nous pourrions aussi décider que les sociétés de

van een regio positief of negatief te beïnvloeden.

Alles doet vermoeden dat het hun bedoeling is om Brussel minder toegankelijk te maken ten voordele van andere gebieden in de nabijheid, die almaar bereikbaarder worden.

U hebt niets gezegd over de heronderhandeling van het samenwerkingsakkoord. Hoe wapent het gewest zich tegen een mogelijk verlies van lijnen?

transports déplacent leurs arrêts et que désormais, la gare du Midi ne sera plus desservie !

Je pourrais aussi pointer d'autres arrêts où l'on ne se sent pas en sécurité en Région bruxelloise, parce qu'ils sont au milieu de nulle part. Il n'est jamais gai d'attendre son bus à un arrêt isolé, lorsqu'il fait noir, que l'on est seule, qu'il n'y a aucune maison à proximité et personne pour vous venir en aide. Je pourrais dresser une longue liste d'arrêts où l'on ne se sent pas en sécurité et où il n'est pas agréable d'attendre.

Personne n'est dupe sur le fait que ce n'est évidemment pas ce motif qui a poussé, non pas De Lijn, mais bien son ministre de tutelle, à déplacer ce terminus en usant d'un artifice pour faire semblant qu'il respectait les règles. Je soupçonne aussi que le retour du terminus à la gare du Nord s'explique par un risque de problèmes, notamment avec la police, en raison des nuisances provoquées par le terminus provisoire sur la place Rogier.

Au-delà du fond de ce dossier précis, comment gérer la malveillance manifeste de représentants d'autres Régions envers la Région bruxelloise ? Ceux-ci n'ont manifestement pas pour objectif d'améliorer la mobilité, tant de leurs habitants se rendant à Bruxelles que des Bruxellois. Or, la mobilité et les infrastructures sont un outil stratégique avec lequel il est possible soit d'étouffer et de couler une zone, soit de la rendre beaucoup plus attractive que la zone voisine.

Tout porte à croire qu'il y a une volonté manifeste de diminuer la desserte et l'accessibilité de Bruxelles au bénéfice de zones proches qui sont de mieux en mieux desservies. Je suis intervenue à plusieurs reprises sur ce sujet.

Vous n'avez pas parlé de la renégociation de l'accord de coopération, que nous avons déjà évoqué à l'époque des discussions sur le Réseau Brabant. L'avenir de celui-ci est d'ailleurs préoccupant.

Comment notre Région veille-t-elle à se préserver du risque de perte soudaine de mobilité en transports en commun due à la malveillance éventuelle de certains responsables politiques de la Région voisine ?

De heer Paul Delva (CD&V).- Tussen het getoeter over de bussen door heb ik twee interessante bedenkingen gehoord.

Ten eerste zei u dat de bouwvergunning voor het nieuwe busstation van De Lijn eerstdaags kan uitgereikt worden?

De heer Pascal Smet, minister.- Ik hoop het.

De heer Paul Delva (CD&V).- Het dossier is dus behandeld en u zegt met kennis van zaken dat dat moet kunnen?

De heer Pascal Smet, minister.- Normaliter wel.

De heer Paul Delva (CD&V).- Dat wil zeggen dat er schot in de zaak is gekomen.

De heer Pascal Smet, minister.- De procedure liep.

De heer Paul Delva (CD&V).- Maar ze liep wel traag.

De heer Pascal Smet, minister.- Ja, maar er zijn nog gewestelijke procedures die traag lopen.

De heer Paul Delva (CD&V).- Dat klopt, maar ik noteer vooral dat de vergunning er een van de volgende dagen komt.

De heer Pascal Smet, minister.- Dat blijft de bevoegdheid van minister-president Vervoort, maar ik hoop het.

De heer Paul Delva (CD&V).- U praat toch met elkaar? Ik hoop dat de hele regering het een goede zaak vindt dat De Lijn ook in Brussel actief is. Dat moet natuurlijk allemaal in goed overleg verlopen, al is dat niet altijd eenvoudig.

Ik hoop alleszins dat er een aanbod van De Lijn in Brussel blijft en dat de bouwvergunning eerstdaags kan worden uitgereikt.

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- *Vous dites que le permis de la nouvelle station de bus de De Lijn est sur le point d'être délivré.*

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

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- *Le dossier a été traité et votre connaissance du dossier vous incite à penser que oui ?*

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

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- *Les choses progressent donc.*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *La procédure a suivi son cours.*

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- *Lentement.*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Comme certaines autres dans notre Région.*

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- *Je note avant tout que le permis sera accordé sous peu.*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Cela relève du ministre-président, mais je l'espère.*

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- *J'espère que le gouvernement apprécie le fait que De Lijn opère à Bruxelles, même si cela requiert une concertation pas toujours facile.*

Je gage que les activités de De Lijn à Bruxelles seront maintenues et que le permis sera bientôt délivré.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Ik kan mijn oren niet geloven, als ik naar mevrouw Delforge luister. Ze wrijft de Vlaamse regering heel wat intenties aan, waarvan er helemaal geen sprake is.

Kijkt u toch naar de feiten. Kijkt u naar het Brabantnet, naar de aanleg van 60 km bijkomende tramlijnen naar Brussel, evenals naar de 60 km bijkomende fietspaden en naar de renovatieplannen voor de Ring, ook al bent u daar geen voorstander van. Voorts werd er al 2 miljoen euro uitgetrokken voor investeringen in het station Brussel-Noord.

Denkt u dan werkelijk dat er hier sprake is van communautaire spelletjes? Dat heeft er niets mee te maken. Minister Weyts investeert volop in de hoofdstad, niet alleen inzake mobiliteit, maar ook op het vlak van toerisme en cultuur. Misschien moet u wat vaker Vlaamse kranten lezen, voordat u dergelijke uitspraken doet.

Mijnheer de minister, wat mij zorgen baart, is dat de halte in een erbarmelijke toestand verkeert. Ik heb u daar in het verleden al vragen over gesteld. De Lijn had daarover al in mei per brief aan de alarmbel getrokken, maar daar hebt u dus niet op gereageerd. Ik ben geen medewerker van De Lijn en ik was er ook niet bij, maar ik kan alleen maar vaststellen dat De Lijn zich genoodzaakt zag om opnieuw een noodsignaal te geven, omdat er sinds mei geen enkel perspectief op verbetering was, integendeel.

Ik hoop dat er nu eindelijk een oplossing komt, ook al zie ik daar nog niets van op het terrein. In uw antwoord hamerde u erop hoe vaak het station schoongemaakt wordt, maar daar merk ik niet veel van. Naar verluidt is er maar één schoonmaakmachine voor de hele site. Dat is erg weinig. Als de vloer er maar een keer in de veertien dagen met water schoongemaakt wordt, dan is er nog heel wat werk aan de winkel.

Ik hoop dat de situatie snel verbetert, want dat is mijn bekommernis.

U weet maar al te goed dat het niet mogelijk is om transmigranten met een vingernip naar hun land van herkomst terug te sturen. U kunt zich echter wel afvragen of het aangewezen is om in het Noordstation voedsel te bedelen, want dat is ook de

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *Mme Delforge prête toutes sortes d'intentions totalement farfelues au gouvernement flamand.*

Il suffit de regarder les faits : le Réseau Brabant, l'aménagement de 60km de lignes de tram et de 60km de pistes cyclables supplémentaires vers Bruxelles, le projet de rénovation du ring de Bruxelles, les deux millions d'euros d'investissements dans la gare de Bruxelles-Nord...

Le ministre Weyts investit beaucoup dans la capitale, non seulement dans la mobilité, mais aussi dans le tourisme et la culture.

Ce qui me préoccupe, M. le ministre, c'est l'état lamentable de cet arrêt. Vous n'avez pas réagi au courrier d'avertissement de De Lijn daté du mois de mai. Je ne peux que constater qu'en l'absence de toute perspective d'amélioration, De Lijn a été contraint d'envoyer un nouveau signal d'alarme.

Vous évoquez le renforcement du nettoyage, mais cela n'est absolument pas visible sur place.

Vous ne savez que trop bien qu'il n'est pas possible de renvoyer les transmigrants dans leur pays d'origine d'un simple claquement de doigt. Vous pouvez toutefois vous interroger sur le bien-fondé d'une distribution de nourriture dans la gare. D'autres lieux me semblent plus appropriés.

Le refus de la police de Schaerbeek de collaborer est un autre problème, dans ce dossier aux multiples aspects. Vous incriminez à tort Jan Jambon. J'espère que vous mettrez tout en œuvre pour résoudre ce problème, comme ce fut le cas à la Bourse.

plek waar mensensmokkelaars migranten op bussen en treinen zetten. Volgens mij zijn daar betere plekken voor.

Dan is er ook nog het probleem dat de politie van Schaarbeek weigert mee te werken, terwijl de stad Brussel dat wel doet. Het dossier heeft meerdere aspecten. Het is totaal onterecht dat u naar Jan Jambon wijst. Het probleem moet worden opgelost en ik hoop dat u alles in het werk stelt, zoals eerder aan de Beurs.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans)*.- *Ik heb nog altijd geen antwoord gekregen op mijn vraag.*

- De incidenten zijn gesloten.

INTERPELLATIE VAN DE HEER DAVID WEYTSMAN

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

**betreffende "de stand van het
renovatieproject voor de Schumanrotonde".**

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans)*.- *De laatste keer dat dit onderwerp aan bod kwam, heb ik drie problemen belicht die moeten worden opgelost om de renovatie van de Schumanrotonde te doen slagen.*

Het eerste probleem is het gebrekkige overleg met bewoners, handelaars, bedrijven en Europese instellingen. Nochtans is dat essentieel om principiële bezwaren en tijdrovende beroepsprocedures te vermijden.

Ten tweede heb ik bedenkingen bij het project van heraanleg zelf: er komt te veel beton en geen geloofwaardige vergroening. Het lijkt me onrealistisch om van het dak groene ruimte te maken. Bovendien gaat het deels om een voetgangerszone, waar 's avonds onvoldoende

Mme Céline Delforge (Ecolo).- *Je signale que je n'ai toujours pas reçu réponse à ma question.*

- Les incidents sont clos.

INTERPELLATION DE M. DAVID WEYTSMAN

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

**concernant "l'état des lieux du projet de
rénovation du rond-point Schuman".**

M. David Weytsman (MR).- *J'ai déjà eu l'occasion de vous interroger sur cet important projet de réaménagement. Lors de notre dernier échange, j'avais souligné trois types de problèmes à résoudre afin que ce projet soit un succès, ce que je souhaite sincèrement.*

Le premier réside dans le manque de concertation ou de coconstruction avec les habitants, les commerçants, les entreprises et les institutions européennes. C'est fondamental pour éviter des oppositions de principe et des recours chronophages tels que ceux que vous avez malheureusement connus dans le cadre d'autres projets.

Deuxièmement, j'é mets d'importantes réserves sur l'aménagement, tout d'abord en ce qui concerne le caractère très minéral de ce plan et l'absence d'une

sociale controle zal zijn.

Ten derde vrees ik voor ernstige verkeersproblemen, omdat een deel van het transitverkeer naar residentiële straten zal verschuiven.

Welke maatregelen hebt u genomen om tegemoet te komen aan de bezorgdheid van de inwoners, die te lezen zijn in een brief en een petitie van het buurtcomité en het handelaarscomité?

Wat de heraanleg betreft, zei u eerder dat u van plan bent om voor het einde van het jaar een stedenbouwkundige vergunning aan te vragen. Klopt dat nog steeds?

De Schumanrotonde wordt als het ware een verlengstuk van het Jubelpark. Hebt u de nodige veranderingen kunnen doorvoeren om in zoveel mogelijk groene ruimte te voorzien? Kunnen de bomenrijen in het stukje Wetstraat tussen de rotonde en de Blijde Inkomstlaan worden verlengd tot op de rotonde?

De Europese Commissie heeft gevraagd om twee extra simulaties uit te voeren, om de verschuiving van het verkeer naar de omliggende wijken te kunnen inschatten. Wat zijn daarvan de resultaten? Ik vind ze niet terug op de website van Brussel Mobiliteit.

U zei eerder dat het transitverkeer zou afnemen omdat de nodige gemeentelijke circulatieplannen waren toegepast. Bovendien waren er volgens u verschillende scenario's bestudeerd en had het stuurcomité voor een oplossing gekozen die de omliggende straten voor transitverkeer zou behoeden. Dat verbaast me ten zeerste, aangezien uit studies blijkt dat een deel van het autoverkeer wel degelijk naar de omliggende straten zal moeten uitwijken. De laatste studie, die u zelf aan de inwoners van de wijk hebt voorgesteld, wijst vooral op meer transitverkeer 's avonds. Kunt u oplossingen vinden voor dat probleem?

verdurisation crédible. Il me semble en effet peu réaliste de verduriser le toit. Mais j'éprouve également quelque crainte quant à la gestion de ces lieux car ils sont partiellement piétonnisés, ce qui affaiblit le contrôle social en soirée.

Troisièmement, de graves problèmes de circulation se posent à cause du report d'une partie du trafic de transit vers des rues résidentielles.

M. le ministre, depuis notre dernier échange, quelles mesures avez-vous prises afin de répondre à ces préoccupations partagées par de nombreux habitants ? Quelles modifications avez-vous apportées à ce projet afin de répondre, même partiellement, à ces remarques ?

En ce qui concerne le manque de concertation, quelles mesures ont-elles été prises suite aux courriers envoyés par les citoyens, notamment suite à la lettre et la pétition du comité de quartier et du comité des commerçants ?

Pour ce qui est du réaménagement, vous me signaliez, lors de nos précédents échanges, que vous envisagiez d'introduire une demande de permis d'urbanisme avant la fin de cette année. Est-ce toujours d'actualité ?

En ce qui concerne la nécessité de verduriser cet espace dans la continuité du parc du Cinquantenaire, avez-vous pu apporter des modifications visant l'introduction d'un maximum de verdure tel qu'annoncé ? Est-il possible, par exemple, de poursuivre les rangées d'arbres tout autour du rond-point, dans la continuité de la petite rue de la Loi, que je trouve par ailleurs déjà joliment aménagée ?

En ce qui concerne le report du trafic vers les quartiers, la Commission européenne elle-même vous a demandé deux simulations supplémentaires. Pouvez-vous nous communiquer ces derniers résultats, que je ne trouve pas sur le site de Bruxelles Mobilité ?

Vous avez déclaré en commission que les schémas de circulation des voiries communales avaient "également déjà été appliqués pour réduire le trafic de transit". Vous ajoutiez : "Pour le moment, plusieurs scénarios sont à l'étude. Celui qui a été retenu par le comité d'accompagnement protège les

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Er vond herhaaldelijk overleg plaats, waar de omwonenden, de handelaars, en de verantwoordelijken van de Europese instellingen hun vragen konden voorleggen.*

Op dit ogenblik voert het architectenbureau om veiligheidsredenen een reeks metingen uit. Dat vergt uiteraard wat tijd. Ik verwacht dat de vergunning in de eerste jaarhelft van 2019 kan worden aangevraagd.

Ik probeer waar mogelijk voor meer groen te zorgen. Dat is echter niet overal mogelijk. Bovendien moet dat groen vervolgens onderhouden worden en mag het de veiligheid niet in het gedrang brengen. Daarom komen er geen grote bomen op de rotonde.

Er zijn al verschillende mobiliteitsstudies uitgevoerd, waarvan de resultaten op de website van Brussel Mobiliteit te vinden zijn. Bepaalde Europese instellingen hebben voorstellen gedaan, die we hebben onderzocht. Ze zouden tot enorm veel transitieverkeer in de woonwijken leiden. Dat is zeker niet onze bedoeling. Wij willen de wijken beschermen en de doorgang van de bussen herzien, bijvoorbeeld in de Archimedesstraat en de Franklinstraat.

Wij bereiden een voorontwerp van heraanleg voor en zodra dat is goedgekeurd, zullen we de dialoog hervatten. We beseffen dat dit dossier tot grote

rues et les quartiers du trafic de transit. C'était d'ailleurs l'une des principales inquiétudes des riverains : ils ne voulaient pas que du trafic de transit pénètre dans les rues et les quartiers. Je le comprends tout à fait". Cette déclaration me surprend, car toutes les études dont je dispose montrent que ce projet renvoie au minimum une partie du trafic automobile vers ces quartiers. La dernière étude dont je dispose - que vous avez d'ailleurs présentée vous-même aux habitants du quartier - indique clairement, en soirée, un report du trafic vers la chaussée d'Etterbeek et le square Marie-Louise ainsi qu'en tout temps, vers l'avenue de la Joyeuse Entrée. Si vous comprenez les préoccupations des habitants, comme vous l'avez déclaré, est-il possible d'apporter des solutions à ces problèmes ?

M. Pascal Smet, ministre.- De nombreuses concertations, tant formelles qu'informelles, ont eu lieu avec les habitants, les institutions européennes et les commerçants individuels situés plus ou moins près de la place à proprement parler. Nous avons enregistré les craintes et demandes de chacun.

À l'heure actuelle, pour des raisons de sécurité, le bureau d'architectes désigné par la Région prend une série de mesures concernant la conception à revoir du rond-point Schuman. Celles-ci ont été définies à la suite d'une étude générale commandée par la Région bruxelloise et portant sur la sécurité, notamment dans le quartier européen. Cet ajout de mesures nous coûte logiquement un peu de temps.

Pour l'heure, l'introduction du permis est prévue au premier semestre de 2019.

Nous avons bien pris note du souhait - que je partage - de créer davantage de verdure où c'est envisageable. Vous savez sans doute que de nombreuses contraintes en la matière sont liées au sol : charges admissibles sur le tunnel, imperméabilité du sous-sol, épisodes de sécheresse estivale, impétrants, etc. Des questions d'entretien et de sécurité se posent aussi. Pour ces raisons, la place à venir ne peut pas accueillir d'arbres de grande envergure. Nous verdiriserons l'espace là où c'est possible - cela a été indiqué aux architectes dans le cadre du concours -, mais ici, il y avait

bezorgdheid leidt, maar zolang we geen concreet plan hebben, heeft het geen zin om erover te discussiëren. De bezorgdheid is trouwens precies dezelfde als die over de voetgangerszone in het centrum. Als het project eenmaal voltooid is, blijkt de angst ongegrond en blijkt het verkeer te verdampen.

Afgezien van een paar mensen die erg gehecht zijn aan hun auto, zijn de bewoners en ambtenaren van de Europese instellingen zich bewust van de noodzaak van de heraanleg van de Schumanrotonde. Het voorontwerp wekt dan ook overal enthousiasme op.

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans).*-
Iedereen wenst verandering, alleen weet ik niet of uw plan iedereen zal bekoren.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*-
Dat zeg ik niet.

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans).*-

donc un frein.

Plusieurs études de mobilité ont déjà été réalisées, dont les résultats sont publiés sur le site de Bruxelles Mobilité. Certaines institutions européennes - sans qu'il y ait de position unanime de la Commission européenne - ont fait des propositions que nous avons examinées. Toutefois, le résultat de ces dernières aurait été beaucoup plus conflictuel encore, puisqu'elles auraient donné lieu à un envahissement des quartiers résidentiels par le trafic de transit. Cela n'était certainement pas notre objectif.

Nous partageons l'idée de protéger les quartiers et, même si ce n'est pas facile, de revoir le passage des bus, là où c'est possible, dans les rues Archimède et Franklin, par exemple.

Nous sommes en train d'élaborer l'avant-projet de réaménagement du rond-point et, dès qu'il sera plus ou moins validé, nous pourrons réinstaurer le dialogue sur cette base. On connaît les contraintes, les oppositions et les peurs que suscite ce dossier, mais tant que nous n'avons pas de plan, rien ne sert de discuter. Les craintes sont exactement les mêmes que lors de la piétonnisation du centre ou dans d'autres dossiers. Une fois le projet réalisé, ces craintes s'avèrent non fondées. Il y a toujours un phénomène d'évaporation du trafic après de telles mesures.

Cela ne veut pas dire qu'il ne faut pas prendre les craintes au sérieux mais, hormis quelques personnes particulièrement attachées à leur voiture, les riverains et les fonctionnaires des institutions européennes sont bien conscients de la nécessité de réaménager ce square. L'avant-avant-projet que je présente suscite partout l'enthousiasme. Il faut aller de l'avant.

M. David Weytsman (MR).- Je ne veux pas revenir sur le débat que nous avons eu la dernière fois. Tout le monde est favorable à un nouveau projet, mais est-ce le cas du projet que vous présentez ? J'en doute.

M. Pascal Smet, ministre.- Je n'ai pas dit cela !

M. David Weytsman (MR).- Vous venez de dire

U zegt net dat uw plan overal enthousiasme opwekt. Dat enthousiasme is alleszins niet unaniem.

Wie heeft er u gevraagd om aanvullende veiligheidsstudies uit te voeren, en in welke context? Wat is de impact van die studies? Het verzoek komt zeker niet van de buurtbewoners. Komt het van het gewest of van de Europese instellingen?

De oorspronkelijk geplande datum in september is nu uitgesteld tot eind 2018. Des te beter, als dat uitstel tot meer overleg leidt.

U bent voorstander van vergroening, maar ik wil erop wijzen dat er problemen zijn met de ondergrond, zoals blijkt uit de studie van architect De Geyter. Daarom voorziet het plan in vergroening in de hoogte. Als het project nog wordt herzien, kunnen er misschien toch nog bomen worden toegevoegd, al begrijp ik dat dat niet gemakkelijk zou zijn omdat de bodem zo moeilijk vast te stellen is.

Ik begrijp niet goed waarom u het over "bepaalde" Europese instellingen hebt. Ze zouden u hebben gevraagd om nieuwe mobiliteitsstudies uit te voeren. Die studies staan niet op de website van Brussel Mobiliteit, in tegenstelling tot de meest recente studie die u in de commissie hebt besproken. Die bevestigt dat de bezorgdheid van de buurtbewoners gegrond is. Ik geloof u wanneer u zegt dat het verkeer deels zal verdampen, maar zal het om 10% of 30% van het verkeer gaan? Uit de studie blijkt immers dat er, ondanks de verdamping, toch ook transitverkeer zal zijn.

que tout le monde s'enthousiasme. De toute façon, on ne fait pas l'unanimité, donc je vous rejoins. Je ne dis pas que les choses sont simples.

Cela dit, je note que l'on vous a demandé d'effectuer des études supplémentaires concernant la sécurité. C'est une information nouvelle. Qui vous l'a demandé, dans quel cadre et quel est l'impact de ces études ? Ce n'est certainement pas une demande des habitants. Émane-t-elle de la Région ou des institutions européennes ?

Je note qu'il y a un report, puisque la date prévue initialement était fixée au mois de septembre et qu'elle est désormais reportée à la fin de l'année. Ce sera donc dans le courant du premier semestre 2019. Si ce report permet plus de concertation, tant mieux.

Je note également que vous souhaitez que la verdurisation ait lieu. Je vous ferais simplement remarquer que l'on sait depuis longtemps qu'il y a des difficultés dans le sous-sol. L'étude de l'architecte De Geyter le montrait déjà et il ne faut pas être grand clerc pour le comprendre. Nous savons ce qui se passe sous le sol. C'est d'ailleurs pour cela que l'aménagement actuel comporte une verdurisation sur les abords, en hauteur.

Si le projet est revu, peut-être pourrait-on intégrer aussi la présence d'arbres en hauteur, ce qui ne serait pas compliqué. Ce qui est compliqué, c'est de les mettre dans le sol. Il faut juste définir où se trouve le sol. Évidemment, avec le "donut", il était compliqué de mettre des arbres sur le toit. J'entends cependant que vous n'êtes pas opposé à la verdurisation.

Je ne comprends pas très bien que vous parliez d'une partie des institutions européennes. Vous me dites qu'elles vous ont effectivement demandé de refaire des études de mobilité. Je ne dispose pas de ces études et elles ne sont pas sur le site de Bruxelles Mobilité, où la dernière étude est celle que vous avez présentée en commission.

Et cette étude, souvenez-vous, montrait qu'il ne s'agit pas de crainte irrationnelle. Il ne s'agit pas de contester votre théorie de l'évaporation. J'y crois en partie, mais est-ce que l'évaporation concerne 10% ou 30% du trafic ? Cependant, cette étude montrait également que malgré l'évaporation, il y avait tout

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De studies houden altijd rekening met het ergste scenario.*

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- *Tenzij ik me vergis, dateert de meest recente studie van minstens een jaar geleden.*

Er werden echter nog twee andere studies uitgevoerd. Een ervan wees op een aanzienlijke stijging van het transitverkeer met 40%. De tweede concludeerde dat er pas 's avonds een verschuiving van het verkeer zou optreden. Als ik het goed begrepen heb, zal er sowieso transitverkeer zijn, zelfs als een deel van het verkeer verdamppt.

Uw vergelijking met de centrale lanen in het stadscentrum houdt geen steek. Daar ging het immers niet om een even groot verkeersvolume.

Op de Schumanrotonde zal er 's avonds te weinig sociale controle zijn. De voetgangerszone in het centrum van de stad kampt met hetzelfde probleem. Kan dat voor de Schumanrotonde niet worden vermeden?

- Het incident is gesloten.

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW
CARLA DEJONGHE**

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

de même un report.

M. Pascal Smet, ministre.- Les études n'envisagent pas l'évaporation. Elles tiennent toujours compte du pire scénario.

M. David Weytsman (MR).- Sauf erreur de ma part, et on le vérifiera, la dernière étude remonte à au moins un an.

Par contre, deux autres études ont été menées. L'une indiquait un report très important pouvant atteindre jusqu'à 40% du trafic de transit. La seconde indiquait un report uniquement le soir vers Etterbeek et le square Marie-Louise, lorsqu'il faut faire tout le tour. À cet égard, vous nous aviez expliqué qu'il fallait tenir compte de l'évaporation.

Toutefois, si mes propos sont corrects, même avec cette évaporation, il y a un report. Quel que soit le scénario, on ne peut pas dire qu'il n'y en ait pas, qu'il n'existe pas ou que ce soit irrationnel. Le trafic sera plus intense dans certaines parties du quartier.

À nouveau, vos comparaisons avec les boulevards du centre ne sont pas appropriées. Pour ma part, j'ai soutenu le projet pour ces boulevards et je continue à expliquer ce choix. La grande difficulté résidait dans le fait qu'ils ne formaient pas une infrastructure autoroutière dont le but aurait été de faire transiter un important trafic. Il ne s'agit pas de la même quantité de véhicules.

Ici, il n'y aura que peu de contrôle social le soir dans le quartier. On peut le déplorer. Le piétonnier du centre-ville rencontre des difficultés sur ce plan et nous partageons les craintes en matière de contrôle social dans la zone du quartier européen. Je souhaiterais éviter que ce type de difficultés se posent à hauteur du rond-point Schumann, où elles ne sont pas présentes pour le moment.

- L'incident est clos.

**QUESTION ORALE DE MME CARLA
DEJONGHE**

**À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU
GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE**

**HOOFDSTEDELIJKE REGERING,
BELAST MET MOBILITEIT EN
OPENBARE WERKEN,**

**betreffende "de prostitutieproblematiek in
de Brusselse metrostations".**

Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).- In een recent artikel uit La Dernière Heure kwamen enkele agenten van de spoorwepolitie aan het woord over de problemen en misdrijven in de Brusselse metro. Prostitutie en drugsgebruik zijn de meest voorkomende misdrijven. Volgens de agenten gebruiken prostituees vaak de minder gefrequenteerde gangen en ruimtes in de metrostations.

Het metronetwerk is een integraal onderdeel van de stad. In die zin is het niet verwonderlijk dat het netwerk regelmatig te kampen heeft met overlast. Het gevolg daarvan is echter dat de metro een minder aantrekkelijk vervoermiddel wordt en dat mensen op zoek gaan naar een alternatief vervoermiddel. Veel vrouwen nemen de metro niet langer, zeker na een bepaald tijdstip. Dat ligt aan het onveiligheidsgevoel, dat nog wordt versterkt door dergelijke nieuwsberichten.

De veiligheidsdiensten van de MIVB en de spoorwepolitie leveren goed werk. De lopende renovaties van de metrostations zouden normaal gezien ook het veiligheidsgevoel in de metrostations moeten verbeteren, maar we denken dat er in een aantal probleemstations toch extra maatregelen genomen moeten worden, zoals een betere afsluiting van bepaalde ruimtes of meer permanent toezicht. Ook de afstemming tussen de spoorwepolitie en veiligheidsdiensten van de MIVB moet nog worden uitgebouwd.

Bent u op de hoogte van problemen met prostitutie in de metrostations? Over welke metrostations gaat het?

Heeft de MIVB een plan opgesteld om de overlast van prostitutie in en rond de metrostations aan te pakken?

Op welke manier werken de spoorwepolitie en de veiligheidsagenten van de MIVB samen om de

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

**concernant "la problématique de la
prostitution dans les stations de métro
bruxelloises".**

Mme Carla Dejonghe (Open Vld) (*en néerlandais*).- *Dans un article paru récemment dans la Dernière Heure, la police des chemins de fer parlait des prostituées et des toxicomanes qu'elle rencontrait souvent dans les passages et espaces les moins fréquentés des stations de métro bruxelloises.*

Le réseau de métro est devenu peu sûr et dissuasif pour certains, qui se tournent vers d'autres moyens de transport. C'est particulièrement le cas des femmes, surtout après une certaine heure.

Les services de sécurité de la STIB et la police des chemins de fer font du bon travail. Les rénovations de stations de métro en cours devraient également renforcer le sentiment de sécurité. Mais des mesures supplémentaires s'imposent dans certaines !

Êtes-vous au courant de problèmes de prostitution dans les stations de métro ? De quelles stations s'agit-il ? La STIB a-t-elle mis en place un plan d'action pour s'en prémunir ?

Comment se traduit la collaboration avec la police des chemins de fer ?

La STIB cherche-t-elle des solutions pour mieux sécuriser ou fermer définitivement les passages et espaces les moins fréquentés des stations de métro ?

overlast door prostitutie en drugsgebruik in de metrostations aan te pakken? Wordt de spoorwegpolitie nog altijd voornamelijk ingezet aan de grotere metrostations, die aansluiten op het NMBS-netwerk?

Gaat de MIVB na hoe ze weinig gefrequenteerde gangen en ruimtes in het metronetwerk beter kan beveiligen of definitief afsluiten?

De heer Pascal Smet, minister.- In een aantal metrostations komt inderdaad prostitutie voor. U begrijpt dat ik niet in het openbaar zeg om welke metrostations het gaat, want ik wil geen potentiële klanten op ideeën brengen.

Dit maatschappelijke fenomeen overstijgt de bevoegdheid van de MIVB, maar dat wil niet zeggen dat de MIVB het zich niet aantrekt. Ze werkt nauw samen met de spoorwegpolitie, met de stad Brussel en met het gewest via Brussel Preventie en Veiligheid (BPV), dat een specifieke aanpak heeft voor het fenomeen. Ook gespecialiseerde vzw's, zoals Transit, Dune en Straatverplegers, zijn vertrouwd met het fenomeen.

De afsluiting van weinig gebruikte delen van metrostations werd al overwogen, maar dat heeft altijd negatieve gevolgen voor de reizigers en is omwille van de brandveiligheid niet altijd mogelijk.

Met de spoorwegpolitie vinden er regelmatig coördinatievergaderingen plaats en op bepaalde plaatsen wordt er meer veiligheidspersoneel van de MIVB ingezet.

Er werden 107 extra veiligheidsagenten in dienst genomen bij de MIVB om meer personeel in te zetten in de stations. Ook de uitbreiding van het cameranetwerk wordt voortgezet.

- *Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW
CÉLINE DELFORGE**

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *En effet, la prostitution est présente dans certaines stations de métro mais je ne veux pas dire lesquelles pour ne pas donner d'idées aux clients potentiels.*

La STIB collabore avec la police des chemins de fer, la Ville de Bruxelles et la Région via Bruxelles prévention et sécurité (BPS) pour s'attaquer au mieux à ce problème.

Il a déjà été envisagé de fermer les espaces les moins fréquentés mais ce n'est parfois pas possible, pour des raisons de sécurité incendie, et les navetteurs en pâtissent toujours.

Des réunions de coordination sont régulièrement organisées avec la police des chemins de fer. La STIB renforce la présence des agents de sécurité à certains endroits.

La STIB a recruté 107 agents supplémentaires dans ce but. Elle installe également plus de caméras de surveillance.

- *L'incident est clos.*

**QUESTION ORALE DE MME CÉLINE
DELFORGE**

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

**BELAST MET MOBILITEIT EN
OPENBARE WERKEN,**

betreffende "de communicatiecampagne van de MIVB in verband met de verplichte ontwaarding bij het verlaten van de metrostations".

Mevrouw de voorzitter.- Op verzoek van de indiener, en met instemming van de minister, wordt de mondelinge vraag naar een volgende vergadering verschoven.

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW
CÉLINE DELFORGE**

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

betreffende "de verwerping door de minister van de uitvoeringssamenwerkingsakkoorden voor de door de federale staat gefinancierde GEN-projecten".

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (*in het Frans*).- *Het Vlaams en het Waals Gewest hebben het samenwerkingsakkoord goedgekeurd voor de uitvoering van de projecten rond het gewestelijk expresnet (GEN) op het grondgebied van het Brussels Gewest. Volgens de federale minister van Mobiliteit hebt u dat niet gedaan, waardoor het bedrag van een miljard euro voor een reeks prioritaire projecten, waaronder het GEN, niet kan worden gebruikt.*

Waarom hebt u het akkoord niet goedgekeurd? Welke gevolgen heeft uw houding voor de uitvoering van de geplande werken aan het GEN?

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *In tegenstelling tot de Brusselse regering besliste de federale regering om aanzienlijke besparingen*

**LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX
PUBLICS,**

concernant "la campagne de communication de la STIB relative à la validation obligatoire à la sortie des stations de métro".

Mme la présidente.- À la demande de l'auteure, et avec l'accord du ministre, la question orale est reportée à une prochaine réunion.

**QUESTION ORALE DE MME CÉLINE
DELFORGE**

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

concernant "la non-approbation par le ministre des accords de coopération d'exécution pour les projets de RER financés par l'autorité fédérale".

Mme Céline Delforge (Ecolo).- M. le ministre, le ministre fédéral des Transports a annoncé que, contrairement aux autres Régions qui l'ont approuvé, vous aviez, au nom de la nôtre, seulement pris acte de l'accord de coopération d'exécution pour les projets relatifs au réseau express régional (RER) sur le territoire de la Région bruxelloise. Autrement dit, cela bloquerait, semble-t-il, l'utilisation du fameux milliard vertueux destiné à financer une série de projets prioritaires, dont le RER.

Pouvez-vous m'expliquer, M. le ministre, quelles sont les raisons qui vous ont poussé à adopter cette attitude ? Je souhaiterais également en savoir plus sur les conséquences de cette attitude sur l'avancement et le calendrier des travaux prévus dans le cadre du RER.

M. Pascal Smet, ministre.- Contrairement à la Région bruxelloise, le gouvernement fédéral a décidé de réaliser des économies substantielles sur

door te voeren bij het openbaar vervoer. Die besparingen zouden zo groot zijn dat de werken aan het GEN gewoonweg onmogelijk worden. Het gaat om meerdere miljarden.

Ik moet erkennen dat minister Bellot voor meer dan een miljard aan bijkomende middelen heeft gezorgd. Dat geld is nodig, maar het volstaat niet voor de investeringen in de spoorwegen. Met dat bedrag zou het GEN pas tegen 2031 kunnen worden afgewerkt, dat is pas over dertien jaar!

Ik bracht minister Bellot overigens op 31 oktober al op de hoogte van het Brusselse standpunt.

Ik heb gevraagd om de interministeriële conferentie (IMC) Mobiliteit, Infrastructuur en Telecommunicatie bijeen te roepen, maar dat is nog niet gebeurd.

Waarover gaat het? Na de beslissing van de federale regering om minstens een miljard euro te besparen en vervolgens te investeren, kregen de gewesten een uitnodiging voor overleg over drie op te stellen akkoorden.

Het eerste is een samenwerkingsakkoord tussen de federale staat en de drie gewesten over de financiering van strategische spoorinfrastructuur. De Brusselse regering keurde dat voorstel in eerste en tweede lezing goed en het ontwerpakkoord moet opnieuw door de vier partijen worden ondertekend, zodat de Raad van State zijn advies kan geven over de goedkeuringsordonnantie, waarna het parlement die laatste in derde lezing kan goedkeuren.

Het tweede is een samenwerkingsakkoord tussen de gewestregeringen en de federale regering over de afwerking van het GEN. Het parlement moet die tekst niet goedkeuren, maar ik leg hem toch liever samen met het eerste akkoord voor aan het parlement voor ik hem onderteken, aangezien de twee akkoorden nauw samenhangen.

De derde tekst is een bilateraal samenwerkingsakkoord tussen de federale staat en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest over het bepalen en de financiering van strategische spoorwerken die voor het Brussels Gewest prioritair zijn. Ook die tekst hoeft het parlement niet goed te keuren. Los daarvan zit de situatie

les transports publics, et donc sur les deux entreprises ferroviaires. Cette décision est antérieure à l'arrivée du ministre fédéral Bellot, mais il s'agit bien du même gouvernement. Ces économies étaient si importantes que la réalisation déjà très tardive de l'infrastructure du RER était devenue totalement impossible. En effet, ce sont plusieurs milliards qui ne sont plus investis.

Je dois toutefois reconnaître que, grâce à M. Bellot, plus d'un milliard d'euros supplémentaires ont été libérés. Cet argent est, bien sûr, nécessaire, mais il en manque encore pour investir dans les chemins de fer. La somme qu'a pu dégager M. Bellot doit servir à achever l'infrastructure du RER d'ici 2031. Treize ans, c'est donc encore très long !

Aujourd'hui, la communication publique de mon collègue n'apporte aucun élément nouveau, dans la mesure où nous avons envoyé un courrier le 31 octobre informant de la situation en Région bruxelloise, et de notre position.

Nous avons demandé une réunion de la conférence interministérielle (CIM) de la mobilité, l'infrastructure et les télécommunications, mais elle n'a pas encore été convoquée. Au contraire, le ministre fédéral l'a déjà annulée à deux reprises. Cela m'étonne quelque peu, au vu de notre bonne coopération jusqu'à présent.

De quoi s'agit-il ? À la suite de la décision du gouvernement fédéral d'économiser au moins un milliard d'euros et d'investir par la suite, les Régions ont été invitées à se concerter en vue d'élaborer trois accords.

Le premier est un accord de coopération entre l'État fédéral et les trois Régions concernant le financement d'une infrastructure ferroviaire stratégique. Cette proposition a été approuvée en première et deuxième lectures par notre gouvernement, et le projet d'accord doit être signé à nouveau par les quatre partis afin que l'avis du Conseil d'État puisse être obtenu sur l'ordonnance d'approbation, après quoi il pourra être soumis par le gouvernement au parlement pour discussion et approbation suite à la troisième lecture.

Le deuxième est un accord de coopération entre les quatre entités concernant l'achèvement des travaux du RER. Ce paquet concerne également les quatre

momenteel vast, aangezien de federale regering geen rekening wil houden met onze eisen, die noodzakelijk zijn om van het S-net een succes te maken.

Dat succes hangt niet alleen van de spoorinfrastructuur af, maar ook van een toereikend aanbod. Daarnaast moeten de 34 Brusselse stations in een aanvaardbare staat zijn en moet er werk worden gemaakt van één tarief voor alle openbaar vervoer.

De federale regering trekt slechts 19,5 miljoen euro uit voor de Brusselse prioritaire werken, waarvan 6 miljoen sowieso naar Infrabel gaat voor de heraanleg van de perrons in Brussel-Zuid. Voor de inrichting van de stations op het S-net blijft dus maar 13,5 miljoen over. Uiteraard ben ik het ermee eens dat de perrons van Brussel-Zuid worden heraangelegd, maar dat geld moet wel uit de federale begroting komen. Dat heb ik aan de NMBS proberen uit te leggen. In het Belirisakkoord is een bedrag van 10 miljoen opgenomen voor de inrichting van de stations. Daarover is meer duidelijkheid nodig.

Ik diende een voorstel in over tariefintegratie. De federale regering stond wat op de rem over bepaalde aspecten, maar die problemen zijn wellicht weldra opgelost.

Minister Bellot heeft niet geantwoord op de brief die ik hem in naam van de Brusselse regering heb geschreven. Het probleem zit in het derde, bilaterale akkoord, aangezien de investeringen van de federale regering voor de Brusselse stations op het S-net niet volstaan.

Grote steden in het buitenland hebben goed uitgeruste stations op hun S-net. In Brussel zijn de stations niet alleen moeilijk te vinden, ze verkeren ook nog eens in erbarmelijke staat. Ik betreur dat mevrouw Van Achter de commissie al heeft verlaten, want het is de N-VA die de MR heeft gedwongen om die besparingen te slikken.

entités, mais ne requiert pas l'approbation du parlement. Il existe un consensus sur ce point, mais j'ai l'intention de ne le signer qu'après l'avoir présenté au parlement avec le premier accord, car les deux sont inextricablement liés. Le gouvernement n'a pas à approuver définitivement un accord de coopération exécutif avant que le parlement n'ait donné son avis sur l'organisation faitière de cet accord. Il est logique de suivre cette chronologie, sans quoi, Mme Delforge dirait que je méprise le parlement, ce qui n'est évidemment pas le cas.

Enfin, le troisième paquet est un accord bilatéral de coopération entre l'État fédéral et la Région de Bruxelles-Capitale sur la définition et le financement de projets ferroviaires stratégiques en relation avec les priorités régionales de Bruxelles. Ce paquet ne doit pas non plus être approuvé par le parlement. Cela dit, la situation en est au statu quo à ce niveau, les autorités fédérales ne souhaitant pas tenir compte de nos demandes. Elles ne sont pourtant pas exagérées, mais, au contraire, absolument nécessaires pour assurer le succès du réseau S.

Ce succès ne dépendra pas seulement de l'achèvement de l'infrastructure. Le réseau S ne pourra fonctionner que s'il existe également une offre décente. Par ailleurs, les 34 gares de Bruxelles doivent être dans un état acceptable, et il faut prendre des mesures en faveur de l'intégration tarifaire, avec un tarif unique pour les différents réseaux de transports publics.

Néanmoins, entre ces différents projets, le gouvernement fédéral ne prévoit que 19,5 millions d'euros pour les priorités bruxelloises. De plus, il est très problématique de voir que 6 millions d'euros de ce montant ont déjà été alloués à Infrabel pour l'aménagement des quais de la gare de Bruxelles-Midi. Nous ne disposons, dès lors, que de 13,5 millions pour l'aménagement des gares RER sur le réseau S ! Nous sommes évidemment d'accord sur l'aménagement des quais de Bruxelles-Midi, pour autant que ces montants soient prélevés sur le budget fédéral. C'est ce que nous avons essayé d'expliquer à la SNCB. On sait, en outre que, dans l'accord Beliris, un montant de 10 millions d'euros est prévu pour l'aménagement des gares. Nous voulons donc que ces éléments soient

clarifiés.

Concernant l'intégration tarifaire, une priorité pour le gouvernement bruxellois, nous avons déposé une proposition. Ce dossier progresse bien. Cependant, il arrive que le gouvernement fédéral le freine en en remettant en question certains aspects. Ces difficultés semblent néanmoins être sur le point d'être résolues.

Le ministre François Bellot n'a pas répondu à la lettre que je lui ai adressée au nom du gouvernement bruxellois. Je rappelle que les deux premiers des trois accords ne posent pas de problème. C'est l'accord bilatéral qui coince. Les investissements du gouvernement fédéral pour l'équipement de nos gares RER sur le réseau S ne sont en effet pas suffisants. En outre, du peu d'argent alloué par le gouvernement fédéral, une partie est déjà utilisée pour l'aménagement d'une gare internationale, en l'occurrence la gare de Bruxelles-Midi. Nous ne sommes pas d'accord sur ce point. Le budget de 23 millions d'euros dont nous disposons - soit le montant des 19,5 millions d'euros, qui s'élève en réalité à 13 millions d'euros, additionné des 10 millions d'euros de Beliris - n'est pas suffisant pour équiper les gares bruxelloises.

Berlin, où j'étais invité à un colloque pour y présenter nos projets, et même Paris, jouissent d'un réseau S de gares très performant. Les usagers utilisent spontanément ce réseau comme faisant partie intégrante du métro. Dans notre Région, il faut d'abord trouver la gare, puis constater qu'elle n'est pas en bon état. Je regrette que Mme Van Achter ait déjà quitté la commission, car c'est son parti qui a contraint le MR à accepter ces économies.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Er zijn zelfs stations waar geen enkel informatiebord hangt, waardoor je dus niet weet op welk spoor je trein aankomt.*

Een van de problemen is dat er geen verbintenissen zijn aangegaan in verband met de exploitatie van de sporen.

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- La semaine dernière, je me suis trouvée sur le quai d'une gare bruxelloise dépourvu de panneaux indicateurs. Les voyageurs en étaient réduits à demander à l'accompagnateur sur le quai quel était le train en gare.

Parmi les points problématiques, vous avez relevé le fait qu'il n'y a aucun engagement sur l'exploitation des rails.

M. Pascal Smet, ministre.- C'est exact. Et il n'y a

Noch over de inrichting van de stations, wat vandaag het dringendst is.

- Het incident is gesloten.

aucun engagement non plus sur l'équipement des gares, qui est l'élément le plus urgent à l'heure actuelle.

- L'incident est clos.
