

**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 28 JANUARI 2019**

**RÉUNION DU LUNDI 28 JANVIER 2019**

**VOORLOPIG VERSLAG**

Nog niet goedgekeurd door de sprekers.  
Niet citeren zonder de bron te vermelden.

**COMPTE RENDU PROVISOIRE**

Non encore approuvé par les orateurs.  
Ne pas citer sans mentionner la source.

**Présidence : Mme Véronique Jamouille, doyenne d'âge.**

[105]

## **INTERPELLATION DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN**

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

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

## **INTERPELLATION JOINTE DE M. BENOÎT CEREXHE,**

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

## **INTERPELLATION JOINTE DE MME CÉLINE DELFORGE,**

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

[111]

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

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

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

[113]

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

saturation.

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

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

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

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

[115]

Un autre point de saturation se trouve entre la station Gare du Nord et Haren. Selon les plans de la STIB, il faudra attendre 2030 pour obtenir, avec le métro, une offre de places satisfaisante.

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

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

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

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

[117]

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

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

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

[119]

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

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

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

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

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

[123]

---

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

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

[125]

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

*(Remarques de M. Smet)*

Vous reconnaissez comme moi que la situation est extrêmement difficile !

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

[129]

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

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

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

[131]

Pourquoi le métro ? Parce que sur le plan de la vitesse commerciale, aujourd'hui, le métro est plus

---

performant que les autres modes de transport en commun.

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

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

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

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

[133]

Le cdH plaide donc pour des solutions complémentaires : marche, vélo, tram, bus, réseau express bruxellois (REB), réseau express régional (RER) - que l'on attend depuis des années - mais aussi le métro, le plus rapidement possible. Il est d'ailleurs le mode de transport actuellement le plus apprécié par les usagers des transports en commun.

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

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

[135]

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

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

[137]

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- M. Cerexhe, comme vous vous inquiétez de gens qui habitent dans

---

des rues où passent le tram et le bus, je vous informe que j'habite moi-même dans une rue où passent deux trams et un bus et que j'en suis ravie !

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

*(Rumeurs)*

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- M. le ministre, tout le monde se souvient de l'audition, il y a peu, de Beliris sur la question des retards cumulés du projet de métro nord, puisque ces cinq dernières années, nous avons vu les délais s'allonger à l'instar du RER.

*(Remarques de M. Smet)*

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

[147]

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

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

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

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

[149]

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

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

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

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

[151]

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

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

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

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

[153]

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

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

---

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

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

*(Remarques de M. Van Goidsenhoven)*

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

Jusqu'à présent, ce n'est la faute ni des riverains ni des écologistes. C'est vraiment le projet qui a pris du retard. Comme d'habitude, M. Smet accuse le gouvernement fédéral, qui à son tour, accuse la Région. C'est ce que disait en tout cas le représentant de Beliris. Moi, je ne suis pas là pour désigner des coupables.

[161]

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

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

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

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

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

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

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

*(Remarques de M. Cerexhe)*

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

Il est regrettable que, dans ce dossier, il n'y ait jamais eu au parlement, avant la décision, de vrais

débats, avec tous les éléments et tous les gens concernés. M. Flausch, ancien directeur de la STIB, m'a encore dit il y a un an ou deux lors d'un colloque que le chiffre de 700 millions d'euros n'avait été donné que dans le but de faire passer le projet !

[169]

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

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

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

[173]

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

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

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

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

pointe de l'îlot place Bara-boulevard Jamar.

[175]

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

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

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

[177]

Quant à l'opportunité de prolonger le métro vers le nord et le sud, voire au-delà, mon collègue Cerexhe a évoqué avant moi l'accord de gouvernement et la volonté de poursuivre prioritairement l'extension du métro vers le nord, de réaliser la connexion entre les stations Gare du Nord-Albert et d'entamer l'étude pour le tronçon vers le sud.

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

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

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

[179]

L'objectif d'un réseau souterrain n'est pas de laisser par la suite toute la place à la voiture, d'abord parce que le métro ne doit pas être le seul mode de transport et ensuite parce que nous devons poursuivre la réalisation d'aménagements apaisés de l'espace public au bénéfice des habitants. Nous

avançons malheureusement à pas d'escargot. Les procédures sont très lourdes. Rien ne facilite aujourd'hui la mise en œuvre de tels ouvrages à Bruxelles.

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

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

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

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

[181]

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

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

Certes, c'est un projet coûteux. Il est estimé à 12 milliards d'euros environ, soit 500 millions d'euros par an. C'est l'équivalent du plan pluriannuel d'investissements de la STIB, qui est de 5,2 milliards sur dix ans. Des recettes supplémentaires pourraient être prévues, via une augmentation de l'enveloppe Beliris, la taxation kilométrique intelligente ou une charge éventuelle de congestion. Voilà des pistes qui existent pour rendre ce projet réalisable.

[183]

Lorsqu'on sait que la congestion coûte annuellement 8 milliards d'euros à la Belgique, 1,5 milliard d'euros à Bruxelles et 511 millions d'euros par an aux entreprises bruxelloises, le calcul est vite fait.

---

Bruxelles compte aujourd'hui 40km de métro, 55 si l'on tient compte du pré-métro. Le projet prévoit de créer 80km de nouvelles lignes, soit un réseau de métro de 135km au total.

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

[185]

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

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

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

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

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

*(Remarques)*

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

[187]

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

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- Les travaux ont effectivement été effectués sous ma responsabilité. Lorsque j'ai pris mes fonctions en tant que ministre, il m'a été demandé de mettre fin au projet de

---

boucle de métro, ce que j'ai refusé. J'ai poursuivi ce projet et ce tronçon a été inauguré à la fin de mon premier mandat, en présence de Sa Majesté le Roi.

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

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

[193]

Enfin, Mme Delforge voulait savoir si les habitants avaient été consultés ou informés quant à ce projet. Je ne sais pas ce qu'il en est pour les autres communes, mais dans la mienne, assisté de Beliris, de la Région et de la STIB, j'ai organisé trois réunions publiques afin d'en discuter.

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

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

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

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

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

[199]

(clip 199)

[201]

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

---

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

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

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

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

[205]

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

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

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

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

Wij vinden de verdragingsmanoeuvres betreurenswaardig, want wij vrezen dat er opnieuw actief verzet tegen de metro zal groeien. Dat is ook de reden waarom we u voor de kerstvakantie gevraagd hebben hoe de MIVB over de metro communiceert. Wij vinden dat het aan de MIVB is om de communicatie van de tegenstanders te counteren op basis van feiten. Het algemeen belang moet primeren.

[207]

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

De verdere ontwikkeling van het Brusselse spoorwegnetwerk is zeker interessant, maar het spoor heeft veel meer beperkingen dan het MIVB-netwerk. De voornaamste is natuurlijk dat het

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

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

[209]

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

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

[211]

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

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

[213]

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

---

moeten uitvoeren. Het is tijd om de koe bij de hoorns te vatten.

[215]

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

Plusieurs d'entre vous ont dit que notre crédibilité politique était en jeu, et je suis d'accord avec eux. Une des maladies bruxelloises est que, lorsqu'on prend une décision, suivent des discussions durant dix ans pour savoir si la décision a réellement été prise, avant qu'elle ne soit finalement exécutée.

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

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

[217]

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

Le second argument est la nécessité de cette ligne de métro. Je tiens à rappeler à ceux qui évoquent le fait que l'on puisse jongler avec les délais, que le projet de ligne de métro reliant Bordet à Albert se subdivise en deux phases. La première, qui relie Bordet à la Gare de Bruxelles-Nord, demande de creuser un tout nouveau tunnel et de construire de nouvelles stations. Pour des raisons techniques, nous ne pouvons d'ailleurs pas, M. van Goidsenhoven, commencer la ligne à la Gare de Bruxelles-Nord. Nous sommes obligés de commencer à Haren, car le tunnelier doit disposer de 15.000 à 20.000m<sup>2</sup> de surface au sol et le centre-ville densément bâti ne permettrait pas la circulation d'un nombre suffisant de camions pour évacuer la terre. De plus, la proximité des grands axes de communication, à Haren, limite les nuisances.

[219]

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

Certains disent que ce retard pourrait s'allonger ou être réduit après les élections. Je ne peux pas

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

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

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

[221]

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

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

[223]

J'entends que l'on demande s'il n'y a pas d'alternatives à ce tronçon. Soyons clairs : il faut stopper cette hypocrisie. L'alternative proposée par certains membres d'Ecolo ou de Groen pour le tronçon Albert-Gare du Nord consiste à mettre un tram sur le piétonnier, où les grands chantiers vont enfin s'achever à la fin de l'année.

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

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

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

---

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

[225]

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

Je suis curieux de savoir si les riverains et les commerçants seront d'accord. Vous vous rappelez sans doute que lorsque j'ai fait aménager une toute petite piste cyclable au niveau de la place Liedts, le quartier s'est enflammé ! Pour le groupe Ecolo, l'alternative consisterait à mettre le tram 55 en site propre. Demain au plus tard, j'écirai à la commune de Schaerbeek pour savoir si elle est d'accord avec ce projet !

[227]

La même question s'applique à Forest où le tram ne roule pas non plus en site propre, à la chaussée de Neerstalle. La commune aurait-t-elle changé d'avis à ce sujet entretemps ? Je serais curieux de le savoir.

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

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

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

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

[233]

L'étude concernant l'extension vers le sud de la Région demeure un mystère que je ne parviens pas à élucider. Il y a quatre ans et demi, M. Reynders s'était battu pour réaliser cette étude rapidement. Il ne faisait apparemment pas confiance à la Région. Il y a quelques semaines, cette étude a finalement

été lancée à la suite de nos demandes insistantes. Hélas, nous n'en connaissons pas les résultats avant les élections.

De mon côté, au nom de la Région, j'ai commandé une étude de faisabilité de la prolongation du réseau vers Grand-Bigard. Ses résultats seront livrés d'ici quelques semaines, et le gouvernement, s'il le souhaite, pourra prendre une décision de principe à ce sujet. Je suis favorable au prolongement de la ligne de métro de la station Simonis à la zone de Grand-Bigard où serait installé un grand parking de transit. Mme Dejonghe, je suis tout à fait d'accord avec vous : le prochain gouvernement devra immédiatement se lancer dans ce dossier pour qu'entre 2024 et 2030, nous puissions simultanément ouvrir deux lignes de métro.

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

[235]

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

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

[237]

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

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

Entre-temps, la commission de concertation a rendu à l'unanimité un avis positif sous conditions, mais ces conditions ne posent pas de problème. Les souhaits de la Ville de Bruxelles et de Saint-Gilles sont acceptables. Certains ont essayé, comme Mme Dejonghe y a fait allusion, de créer un conflit autour du métro, mais il s'est vite dégonflé.

Je suppose que le ministre-président délivrera bientôt le permis. La STIB a déjà lancé la procédure d'attribution du chantier Constitution. Le cahier des charges a été approuvé par le conseil

---

d'administration. Une procédure est en cours pour désigner l'entrepreneur. Dans les semaines qui viennent, des travaux préparatoires débiteront pour les impétrants.

[239]

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

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

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

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

Ces négociations doivent avoir lieu avec l'État fédéral, y compris dans le cadre d'une loi sur le climat dont tout le monde parle. À cet égard, je ne comprends pas l'attitude d'Ecolo, qui se veut le défenseur d'une approche durable. S'il y a un mode de transport durable, avec un amortissement sur un siècle ou plus, c'est bien le métro. Il coûte cher, certes, mais son amortissement est beaucoup plus long que celui des lignes de tram, dont il faut remplacer les rails tous les vingt ans. C'est donc bel et bien une alternative structurante.

[241]

J'en viens au déroulement du chantier.

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

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

L'argent ainsi épargné permettra d'investir dans la transformation de la station de tram Lemonnier

---

- une zone courbe assez dangereuse que l'on peut à peine qualifier de station, qui n'est pas accueillante pour les personnes à mobilité réduite - pour bénéficier aux lignes de trams 82 et 51 qui la traversent.

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

[243]

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

Il est indéniable que les travaux auront un impact sur le quartier mais, MM. Vervoort, Gosuin et moi-même avons écrit à la Ville de Bruxelles en expliquant clairement que le gouvernement avait l'intention de conclure un pacte avec la ville, ses commerçants et habitants, pour faire de ce chantier un chantier modèle. En réalité, le tronçon reliant la future station Toots Thielemans à Stalingrad est quasiment le seul qui implique de modifier l'environnement du quartier. C'est la raison pour laquelle nous devons prendre les plaintes des commerçants en considération. Cela sera moins le cas pour le quartier Albert.

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

[245]

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

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

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

[247]

J'ai organisé des rencontres et bien compris les demandes. Nous avons un avant-avant-projet de pacte. Je rencontrerai bientôt la Ville de Bruxelles, puis les commerçants, et nous pourrions conclure dans les semaines à venir.

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

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

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

[249]

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

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

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

[251]

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

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

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

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

[253]

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

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

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

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

[255]

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

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

[257]

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

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

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

Du côté francophone, à tout le moins le PS, Ecolo et le cdH, soit les trois formations politiques autour de la table en 2013, ont marqué leur accord sur le tracé. En outre, l'opposition de l'époque, MR et DéFI, a l'air de soutenir ce projet aujourd'hui. C'est la raison pour laquelle 30 millions d'euros d'argent public ont déjà été investis et dépensés dans des études préalables.

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

[259]

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

*(Remarques de Mme Delforge)*

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

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

[263]

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

Pour Ecolo, la question n'est pas d'être pour ou contre le métro dans l'absolu. Cela n'a pas de sens. Nous constatons cependant que le projet tel qu'il existe aujourd'hui pose une série de questions sans

réponse.

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

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

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

*(Remarques de M. Smet)*

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

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

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

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

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

*(Sourires de M. Cerexhe)*

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Vous pouvez glousser, M. Cerexhe !

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

[287]

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

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

---

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

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

[291]

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

*(Sourires de M. Smet)*

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

Quantité de questions restent sans réponses, dont une série de choix techniques. Ainsi, de nombreux experts signalent qu'un gros tunnelier à moins de 30 mètres n'est pas l'option la plus légère, la plus rapide et la plus raisonnable pour les sous-sol bruxellois, ni celle qui affecte le moins la surface. Or, nous n'avons toujours rien entendu à ce sujet.

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

[295]

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

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

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

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

surface ?

[297]

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

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

Vous dites qu'Ecolo propose un tram sur les boulevards, mais que le parti ne sait ni où celui-ci irait ni d'où il viendrait. Nous ne disons pas que nous connaissons la solution miracle et que nous pouvons tout résoudre. Nous disons simplement que les choses n'ont pas été faites correctement et que certains problèmes remontent à la surface aujourd'hui parce que certaines options n'ont pas été étudiées sérieusement.

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

[299]

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

[301]

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

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

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

*(Remarques de M. Loewenstein)*

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

*(Remarques de M. Cerexhe)*

[309]

**M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Je relève une fois de plus l'incohérence d'Ecolo, qui a voté ce projet de métro au sein du gouvernement et essaye aujourd'hui, par tous les moyens possibles et imaginables, de le remettre en cause, ainsi que toute éventualité de métro supplémentaire.

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

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

[311]

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

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

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

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

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

[319]

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

*(Remarques de MM. Smet et Cerexhe)*

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

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

[323]

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

- *De incidenten zijn gesloten.*

[327]

## **INTERPELLATION DE M. MARC LOEWENSTEIN**

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

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

## **INTERPELLATION JOINTE DE MME VÉRONIQUE JAMOULLE,**

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

[331]

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

Le 14 janvier dernier, le ministre fédéral de la Mobilité, M. Bellot, prévoyait de présenter à ses trois

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

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

[333]

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

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

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

[335]

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

M. le ministre, vous avez donné votre avis sur la proposition du ministre fédéral Bellot. Quelle est

la position du gouvernement bruxellois sur ce projet de vision interfédérale pour 2030 et d'agence interfédérale de la mobilité ? Quelle est la raison du report de la validation de cette vision lors du CEMM d'avril dernier ? Quelle a été l'issue de la réunion du 14 janvier dernier ?

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

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

[337]

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

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

Vous nous avez affirmé à plusieurs reprises entretenir des contacts réguliers avec votre homologue fédéral. Cependant, alors que le ministre Bellot se plaisait à dénoncer que chacun travaillait sur son île, il semble avoir élaboré son plan fort seul sur la sienne, si l'on en croit les critiques que vous avez formulées de concert avec votre homologue du gouvernement flamand.

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

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

[339]

**M. Pascal Smet, ministre.**- Parmi les trois Régions, celle qui a collaboré de la façon la plus constructive avec M. Bellot est la Région bruxelloise, tant au niveau politique qu'au niveau des administrations. Nous étions les plus ouverts à une vision interfédérale de la mobilité et nous continuons de l'être. Cependant, avant que les ministres de la Mobilité ne puissent débattre des

---

conclusions dans le cadre de la conférence interministérielle, M. Bellot a donné une conférence de presse faisant état de demandes qui n'avaient pas encore été débattues.

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

J'ai également dit au journaliste que j'estime que la création d'une agence interfédérale de la mobilité est une sottise. Nous n'allons tout de même pas créer une nouvelle bureaucratie, alors que nous n'arrivons même pas à créer une agence interfédérale pour les normes aériennes, à laquelle pourtant tout le monde consent ! Or, cinq ans plus tard, nous ne sommes toujours nulle part. Vous pensez donc bien que nous y parviendrons d'autant moins pour une agence qui ne fait pas l'unanimité. Qui plus est, la conclusion d'un accord ne dépend pas d'une agence ou de fonctionnaires, mais d'une volonté politique exprimée par les ministres et les gouvernements.

[341]

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

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

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

[343]

Par ailleurs, la seule communauté qui ait du sens est la Communauté métropolitaine de Bruxelles (CMB). Les problèmes de mobilité du fin fond du Luxembourg ou de Flandre occidentale n'ont rien à voir avec les nôtres, ni avec ceux de Liège, d'Anvers ou de Gand.

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

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

[345]

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

[355]

**Mme Véronique Jamouille (PS).**- Comme mon collègue, je pense que la coordination est

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

- *Les incidents sont clos.*

[359]

## **QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN**

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

**concernant "le projet de réaménagement de l'avenue de Vilvorde".**

[361]

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

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

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

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

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

Le réaménagement prévoit en effet :

- de supprimer une voie de circulation automobile dans chaque sens ;

- de supprimer des feux de signalisation aux accès portuaires ;
- d'aménager une piste cyclable dans chaque sens du côté de Schaerbeek-Formation ;
- de faire de la berme centrale une zone "végétalisée".

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

[363]

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

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

[365]

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

[367]

- *L'incident est clos.*

[369]

## QUESTION ORALE DE M. PIERRE KOMPANY

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

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

[371]

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

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

Comment expliquez-vous ce nombre élevé d'infractions ?

---

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

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

Quelle est la démarche à effectuer pour obtenir une dérogation ?

[373]

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

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

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

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

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

[375]

- *L'incident est clos.*

[379]