



**PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT**

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

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

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

**VERGADERING VAN
MAANDAG 11 FEBRUARI 2019**

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

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

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

—————
**RÉUNION DU
LUNDI 11 FÉVRIER 2019**

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

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

De verslagen kunnen geconsulteerd worden op
www.parlement.brussels

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

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

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

INHOUD

Interpellatie van de heer Vincent De Wolf	6
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
betreffende "de abonnementen MTB+ en de kaart JUMP+".	
Toegevoegde interpellatie van de heer Paul Delva,	6
betreffende "een multitransportbiljet van de MIVB".	
Samengevoegde bespreking – Sprekers:	
De heer Vincent De Wolf (MR)	
De heer Paul Delva (CD&V)	
De heer Marc Loewenstein (DéFI)	
De heer Pascal Smet, minister	
Interpellatie van de heer Sevket Temiz	12
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
betreffende "de goedkeuring van de uitvoeringsbesluiten inzake de tenuitvoerlegging van de ordonnantie "vrije vloot fietsdelen"".	
Bespreking – Sprekers:	
De heer Sevket Temiz (PS)	
De heer Pascal Smet, minister	
Mondelinge vraag van mevrouw Cieltje Van Achter	18

SOMMAIRE

Interpellation de M. Vincent De Wolf	6
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
concernant "les abonnements MTB+ et la carte JUMP+".	
Interpellation jointe de M. Paul Delva,	6
concernant "un billet multitransport de la STIB".	
Discussion conjointe – Orateurs :	
M. Vincent De Wolf (MR)	
M. Paul Delva (CD&V)	
M. Marc Loewenstein (DéFI)	
M. Pascal Smet, ministre	
Interpellation de M. Sevket Temiz	12
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
concernant "l'adoption des arrêtés d'exécution relatifs à la mise en œuvre de l'ordonnance "cyclopartage en flotte libre"".	
Discussion – Orateurs :	
M. Sevket Temiz (PS)	
M. Pascal Smet, ministre	
Question orale de Mme Cieltje Van Achter	18

aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de schade aan de infrastructuur van MIVB ten gevolge van de nieuwjaarsrellen".		concernant "les dégâts causés à l'infrastructure de la STIB à la suite des émeutes du Nouvel An".	
Mondelinge vraag van mevrouw Caroline Désir	18	Question orale de Mme Caroline Désir	18
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de werkzaamheden aan het viaduct van de Kroonlaan over de Graystraat".		concernant "les travaux du viaduc de l'avenue de la Couronne enjambant la rue Gray".	
Mondelinge vraag van de heer David Weytsman	21	Question orale de M. David Weytsman	21
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de aanwezigheid van daklozen in de MIVB-infrastructuur".		concernant "la présence de sans-abri dans les infrastructures de la STIB".	
Mondelinge vraag van de heer Marc Loewenstein	26	Question orale de M. Marc Loewenstein	26
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de uitbreiding van de exploitatie van het Brussels spoornet".		concernant "le renforcement de l'exploitation du réseau ferré bruxellois".	
Mondelinge vraag van de heer André du Bus de Warnaffe	39	Question orale de M. André du Bus de Warnaffe	39
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	

betreffende "de centrale berm van de Franklin Rooseveltlaan".

concernant "le terre-plein central de l'avenue Franklin Roosevelt".

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

INTERPELLATIE VAN DE HEER VINCENT DE WOLF

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

betreffende "de abonnementen MTB+ en de kaart JUMP+".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER PAUL DELVA,

betreffende "een multitransportbiljet van de MIVB".

De heer Vincent De Wolf (MR) *(in het Frans).*- *De voorzitter van het stuurcomité van het gewestelijk expresnet (GEN) deelde in de Kamer mee dat het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit (ECMM) op 14 januari een akkoord zou hebben gesloten over een uniek vervoersbewijs voor het openbaar vervoer in een straal van 11,5 km rond de Grote Markt van Brussel*

De nieuwe formules MTB+ en Jump+ zouden op hetzelfde principe gebaseerd zijn als de huidige formules, maar voortaan ook geldig zijn buiten het gewest. Dat is bijzonder goed nieuws voor de tienduizenden Brusselaars die dagelijks tussen twee gewesten pendelen.

Wat zijn de conclusies van de ECMM met betrekking tot die nieuwe abonnementsformule? Waarop is de afstand van 11,5 km ten opzichte van de Grote Markt gebaseerd? Hoe staat de MIVB tegenover het nieuwe abonnement? Volgens welke sleutel zullen de ontvangsten uit de abonnementen tussen de openbaarvervoermaatschappijen worden verdeeld? Klopt het dat de formule nog in 2019 van toepassing wordt?

INTERPELLATION DE M. VINCENT DE WOLF

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

concernant "les abonnements MTB+ et la carte JUMP+".

INTERPELLATION JOINTE DE M. PAUL DELVA,

concernant "un billet multitransport de la STIB".

M. Vincent De Wolf (MR).- Le président du comité de pilotage du réseau express régional (RER) a annoncé à la Chambre des représentants qu'un accord sur une tarification unique des transports en commun, dans une zone s'étendant jusqu'à 11,5km autour de la Grand-Place de Bruxelles, serait avalisé le 14 janvier par le Comité exécutif des ministres de la mobilité (CEMM).

J'ai découvert il y a de nombreuses années, à Fribourg, ce genre de dispositif qui permet d'aller partout avec un seul ticket, en utilisant le train, le tram et le bus dans toute une région.

La nouvelle offre MTB+ et Jump+ verrait le jour sur la base du même principe qui prévaut actuellement, mais qui se limite aux frontières administratives de notre Région. Cette volonté d'instaurer une tarification qui dépasse la Région a fait l'objet de nombreuses interventions et propositions parlementaires de tous les partis, chacun appuyant l'initiative. Cette nouvelle formule répondrait aux besoins des dizaines de milliers de Bruxellois qui se déplacent quotidiennement dans une des deux Régions.

Quelles sont les conclusions du CEMM par rapport à la mise en œuvre de cette nouvelle formule

De heer Paul Delva (CD&V).- Ik heb vernomen dat het vanaf midden 2019 of ten laatste bij de start van het nieuwe schooljaar mogelijk zal worden om met een MIVB-ticket tot buiten het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te reizen. Dat zal dan kunnen met de openbaarvervoermaatschappijen NMBS, MIVB, De Lijn en TEC. Dit is een stap in de goede richting. Veel mensen wachten al heel lang op een dergelijk eengemaakt ticket om daarmee tot buiten de grenzen van Brussel het openbaar vervoer te kunnen nemen.

Werkgeversorganisaties willen nog verder gaan en pleiten voor een interfederale mobiliteitsvisie. Zij doen dat met het oog op de maatschappelijke kosten die België heeft ten gevolge van de mobiliteitsproblemen. Volgens Brussels Enterprises Commerce and Industry (BECI) zullen die tegen 2020 toenemen tot 6 miljard euro per jaar.

Ook het Verbond van Belgische Ondernemingen (VBO), de Union Wallonne des Entreprises (UWE) en het Vlaams netwerk van ondernemingen VOKA scharen zich achter die oproep. Een mobiliteitsbeleid dat geënt is op een interfederale visie en dat ondersteund wordt door de federale en regionale overheden, moet volgens betrokken organisaties zo snel mogelijk worden gerealiseerd. Daarin moeten de langetermijndoelstellingen van het beleid en de verantwoordelijkheden van elke speler worden vastgelegd.

De huidige bevoegdheidsverdeling bemoeilijkt de ontwikkeling van een coherent beleid op het gebied van transport, zeker als het erover gaat om intermodaliteit tot stand te brengen tussen de transportmodi die onder de bevoegdheid van meerdere overheden vallen.

Hoe past dat nieuwe multitransportbiljet in de context van de ticket- en tariefintegratie tussen de

d'abonnements ? Pourquoi avoir retenu le chiffre précis de 11,5km autour de la Grand-Place ? À quoi correspond-il ? Quelle a été la position de la STIB sur cette nouvelle formule d'abonnements ? Quelles sont les clés de répartition, par opérateur, des recettes tirées des abonnements ? Confirmez-vous que cette nouvelle formule pourra être mise en œuvre en 2019 ?

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais).*- *Il semblerait qu'au plus tard à la rentrée scolaire 2019-2020, il sera possible d'utiliser un titre de transport de la STIB pour sortir de la Région avec la SNCB, la STIB, De Lijn ou les TEC. C'est une avancée que de nombreuses personnes attendaient depuis longtemps.*

Les organisations patronales plaident même pour une approche interfédérale, en réponse au coût social qu'engendrent les problèmes de mobilité - six milliards d'euros par an d'ici 2020, d'après Brussels Enterprises Commerce and Industry (BECI). La répartition actuelle des compétences entrave, en effet, le développement d'une politique cohérente des transports et surtout la mise au point d'une intermodalité entre modes de transports dépendant de plusieurs niveaux de pouvoir.

Quelle place ce nouveau titre multitransport a-t-il dans le cadre de l'intégration billettique et tarifaire entre les sociétés de transport public, au sein du réseau express régional (RER) ?

Où en est la concertation ? L'intégration pourra-t-elle être effective au cours de la législature actuelle ?

Le 14 janvier, les quatre ministres belges compétents se sont réunis en Comité exécutif des ministres de la mobilité (CEMM) pour se prononcer sur la proposition d'une approche interfédérale de la mobilité. Quels ont été les résultats de la concertation ?

Quels sont les derniers développements du RER ?

Un billet unique pourrait être utilisé dans un rayon de 11,5km. Pourquoi cette distance, précisément ?

respectieve openbaarvervoermaatschappijen binnen het gewestelijk expresnet (GEN)?

Kunt u een stand van zaken geven betreffende die ticket- en tariefintegratie? Kan die integratie nog in deze legislatuur gerealiseerd worden? In november vorig jaar antwoordde u op een vraag daarover dat het overleg volop bezig was. Hoever staat het vandaag met dat overleg?

Op 14 januari 2019 kwamen de vier mobiliteitsministers van België samen tijdens het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit om zich uit te spreken over het voorstellen van een interfederale visie op mobiliteit. Wat zijn de resultaten van dat overleg?

Kunt u een stand van zaken van de recentste ontwikkelingen inzake het GEN geven?

Het eengemaakte ticket zou kunnen gebruikt worden binnen een afstand van 11,5 km. Waarom wordt er net voor die specifieke afstand geopteerd?

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *In november vroeg ik u naar het unieke vervoersbewijs. Elke vervoersmaatschappij werkt in haar eigen hoekje aan incompatibele systemen. Daardoor worden honderden miljoenen euro's verspild.*

Twee weken geleden vroeg ik u naar de interfederale visie op de mobiliteit van federaal minister Bellot en de follow-up van het Executief Comité van de ministers van Mobiliteit (ECMM) van 14 januari. Het comité zou zich bezighouden met het Interfederale Mobiliteitsbureau en de tariefintegratie, meer in het bijzonder van MTB+ en JUMP+.

U liet weten dat de behandeling van deze twee gevoelige kwesties was uitgesteld tot een nader te bepalen datum. De heer Bellot legde in de pers verklaringen af over zijn voorstel met betrekking tot het interfederaal agentschap en de voorzitter van de GEN-stuurgroep deed hetzelfde voor JUMP+ en MTB+, wat de partners niet beviel.

Er blijkt geen overeenstemming bereikt over de prijs of de verdeling van de inkomsten, waarschijnlijk omdat elke vervoersmaatschappij

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Au mois de novembre, je vous interrogeais au sujet de l'interopérabilité de la billetterie. Chaque société de transport travaille à l'heure actuelle dans son coin, sur des systèmes incompatibles. Cela occasionne un gaspillage de centaines de millions d'euros.

Il y a deux semaines, j'ai eu l'occasion de vous interroger au sujet de la vision interfédérale de la mobilité du ministre Bellot, ainsi que sur le suivi assuré par le Comité exécutif des ministres de la Mobilité (CEMM) du 14 janvier dernier. Ces derniers devaient notamment traiter de l'Agence interfédérale de la mobilité, d'une part, et de l'intégration tarifaire et plus particulièrement de MTB+ et JUMP+, d'autre part.

Dans votre réponse, vous m'indiquiez que le traitement de ces deux questions sensibles avait été reporté, sans qu'aucune date pour la prochaine réunion du CEMM n'ait été arrêtée. M. Bellot avait fait des déclarations dans la presse concernant son projet d'agence interfédérale. Le président du comité de pilotage du RER en a fait de même au sujet de JUMP+ et MTB+, ce qui n'a pas plu aux partenaires.

bang is om te worden benadeeld. Het primaire doel moet echter zijn dat de gebruiker er baat bij heeft. Gezien de verschillende systemen en visies lijkt een overeenkomst nog lang niet in zicht.

De invoering van één uitgebreide zone JUMP+/MTB+ zonder prijsstijging zou wellicht leiden tot een weigering van De Lijn en de NMBS. Een systeem zoals de Oyster Card in Londen zou een oplossing kunnen bieden. Hiervoor moeten de reizigers kunnen in- en uitchecken en moeten er bij de NMBS ontwaardingsstoestellen worden geïnstalleerd. We beschikken dus nog niet over een efficiënt systeem.

Eigenlijk zouden we een kruispuntbank voor mobiliteit moeten oprichten die in staat is een gecentraliseerde dienst te leveren. DéFI pleit voor een akkoord over interoperabiliteit, beter overleg en een mobiliteitspas die voor alle vervoersmiddelen kan worden gebruikt.

Vandaag bestaat er voor de MIVB, de TEC, de NMBS en De Lijn een MTB+ en JUMP+. De integratie van alle vervoersmiddelen, zowel openbare, particuliere als gedeelde, is de toekomst. Ik denk daarbij ook aan systemen zoals DriveNow, Zen Car, Cambio, Bird, Lime en zelfs parking.brussels, die allen zouden moeten worden geïntegreerd in één enkel betaalplatform.

Daarvoor is een uniek platform nodig en moeten de inkomsten over alle operatoren worden verdeeld. De belangrijkste doelstelling is een optimale dienstverlening aan de gebruikers. Operatoren kunnen afspraken maken om dit zo goed mogelijk te organiseren.

De doelstelling om het aantal vervoersbewijzen binnen een straal van 11,5 kilometer in het GEN-gebied uit te breiden, is positief. Het zou echter goed zijn als de gebruiker met het huidige MTB-ticket ook toegang zou krijgen tot de stations in de Brusselse rand. Met het MTB-abonnement kunt u in de rand met de TEC en De Lijn reizen. In het station van Linkebeek kan je het echter niet gebruiken. Die situatie moet veranderen.

Is er nog iets veranderd na uw reactie op het ECMM twee weken geleden? Is er een datum vastgesteld voor de volgende vergadering?

Or, il me semble qu'aucun accord n'a été trouvé concernant le prix ou la répartition des recettes, sans doute parce que chaque opérateur a peur d'y perdre. Pourtant, le but premier devrait être que l'utilisateur y gagne. Compte tenu de l'existence de systèmes et de visions différents d'un opérateur à l'autre, un accord n'est pas près d'être trouvé.

Ainsi, l'instauration d'une seule zone étendue JUMP+/MTB+ sans révision des prix pratiqués entraînerait probablement un refus de De Lijn et de la SNCB. Un système tel que celui de l'"Oyster Card" en vigueur à Londres pourrait être une solution. Pour ce faire, des check-in et check-out devraient être installés, ainsi que des valideurs à la SNCB. Or, ce n'est pas le cas pour l'instant. Nous ne bénéficions donc pas encore d'un système performant pour les usagers bruxellois et les navetteurs.

Pour bien faire, nous aurions besoin d'une Banque-carrefour de la mobilité : un outil permettant d'offrir un service centralisé. DéFI plaide en faveur d'un accord sur l'interopérabilité, d'une concertation beaucoup plus forte et d'un "pass mobilité" qui pourrait être utilisé par tous et pour tous les modes de transports, publics comme partagés.

Aujourd'hui, pour la STIB, les TEC, la SNCB et De Lijn, on parle de MTB+ et de JUMP+. L'intégration de tous les modes de transport, qu'ils soient publics, privés ou mutualisés, représente l'avenir. Je pense notamment aux systèmes DriveNow, Zen Car, Cambio, Bird, Lime, voire parking.brussels, qui devraient être intégrés dans une plate-forme unique de paiement. D'après moi, c'est l'avenir et nous devons viser ce type de dispositif.

Une plate-forme unique est nécessaire pour y parvenir et répartir les recettes entre chaque opérateur. L'objectif principal et fondamental est d'offrir un service optimal aux usagers. Les opérateurs pourront ensuite prendre leurs dispositions pour organiser cela au mieux.

Par ailleurs, DéFI et d'autres partis considèrent comme positif l'objectif d'étendre les titres de transport dans un rayon de 11,5 kilomètres dans la zone RER. Toutefois, il serait bon que l'utilisateur

Bestaat er een overeenkomst over de prijs en de verdeling van de MTB+ en Jump+-vervoersbewijzen? Worden er voor de verkiezingen maatregelen genomen? Wat met de opvolging van de resoluties van het parlement en de contacten met de NMBS over dit MTB-abonnement en de uitbreiding ervan tot het vervoersnetwerk van de NMBS tot de stations in de Brusselse rand?

De heer Pascal Smet, minister.- Er is al twintig jaar sprake van een dergelijke tariefintegratie. Zoiets is echter niet zo vanzelfsprekend. Om allerlei redenen is men er nog steeds niet in geslaagd om zo een integratie te realiseren.

Brussel heeft nu het initiatief genomen en aangedrongen op een akkoord. We zijn er echter nog niet. Er heeft zich inderdaad een voortijdige communicatie voorgedaan. Bovendien komen we meer en meer terecht in een periode waar het verkieslijk is om niet in te gaan op gedetailleerde vragen over wat een dergelijke integratie zou kunnen inhouden. Er is vandaag immers nog altijd geen resultaat. De respectieve ministers van Mobiliteit moeten zich er opnieuw over buigen in de schoot van de werkgroep en dat is nog niet gebeurd. Ik weet ook niet of er ondertussen al een datum vastligt voor de eerstkomende interministeriële conferentie. Normaliter zou dat binnen enkele weken moeten zijn, doch in ieder geval niet in de komende twee weken.

puisse accéder aux gares limitrophes de la Région situées en périphérie avec l'actuel titre MTB.

Ce sujet a été porté par mon collègue M. De Bock et a fait l'objet de résolutions du parlement et de motions dans les communes. Aujourd'hui, l'abonnement MTB permet de circuler sur les réseaux TEC et De Lijn en périphérie. Malheureusement, pour donner un exemple concret, on ne peut pas l'utiliser quand on se trouve à la gare de Linkebeek. Cela ne va pas, il faut que la situation change.

Qu'y a-t-il de neuf par rapport à votre réponse relative au CEMM formulée il y a quinze jours ? Une nouvelle date a-t-elle été fixée pour une réunion des ministres de la Mobilité ?

Un accord existe-t-il aujourd'hui sur le prix et la répartition des titres de transport MTB+ et Jump+ ? Des mesures seront-elles prises avant les élections ? Qu'en est-il du suivi des résolutions du parlement et des contacts avec la SNCB concernant cet abonnement MTB et son extension au réseau de transport de la SNCB, c'est-à-dire aux gares limitrophes de Bruxelles ?

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Cela fait vingt ans que la question d'une intégration tarifaire est sur la table. Les raisons pour lesquelles elle n'a pas encore pu être mise en place sont multiples.*

À présent, Bruxelles a pris l'initiative, mais nous ne sommes pas encore parvenus à un accord. La communication a été prématurée. Les différents ministres de la Mobilité doivent encore en discuter au sein du groupe de travail, aussi est-il préférable de ne pas entrer dans les détails quant à la forme que revêtirait une telle intégration. La prochaine conférence interministérielle, quant à elle, n'aura en tout cas pas lieu avant deux semaines.

La STIB a été priée de se montrer constructive, et l'a d'ailleurs été. J'espère pouvoir négocier l'intégration tarifaire cette année encore, pour qu'elle entre en vigueur quelques mois plus tard, mais je ne peux présager de la décision que prendront les ministres de la Mobilité.

De MIVB heeft consequent de opdracht gekregen om zich constructief op te stellen en mee naar oplossingen te zoeken. Dat heeft de maatschappij trouwens ook gedaan. Of de tariefintegratie nog dit jaar geregeld kan worden om dan enkele maanden later in werking te treden, kan ik vandaag niet zeggen, maar ik hoop het alleszins. Ik kan echter niet vooruitlopen op de beslissing die de ministers van Mobiliteit nog moeten nemen.

Het Brussels Gewest blijft in ieder geval volop meewerken om een oplossing uit de bus te doen komen. We willen een evenwicht vinden tussen de inkomsten, de ticketprijzen en de systeemwerking.

Om eventuele oplossingen niet in de weg te staan, onthoud ik mij voorlopig van meer gedetailleerde informatie.

De heer Vincent De Wolf (MR) (*in het Frans*).- *Het verbaast mij dat de minister maar in één taal antwoordt, maar dat is zijn keuze.*

(Opmerkingen van de heer Smet)

Het verbaast mij ook dat sommigen een akkoord hebben aangekondigd, terwijl de onderhandelingen nog aan de gang blijken te zijn. We zullen zien hoe het dossier evolueert, maar ik hoop voor de Brusselaars en andere gebruikers dat de tariefintegratie er eindelijk zal komen.

De heer Paul Delva (CD&V).- Volgens mijn informatie heeft het stuurcomité van het GEN de tariefintegratie toch al goedgekeurd?

De heer Pascal Smet, minister.- Dat klopt niet.

De heer Paul Delva (CD&V).- Dus noch het stuurcomité van het GEN noch de ministers van Mobiliteit hebben de tariefintegratie al goedgekeurd. Dan heb ik een en ander verkeerd begrepen. We zijn er duidelijk nog niet!

De heer Pascal Smet, minister.- We kunnen nog steeds tot een overeenkomst komen, maar mijn

Quoi qu'il en soit, la Région bruxelloise continue de chercher une solution.

M. Vincent De Wolf (MR).- Je suis surpris que le ministre ne réponde qu'en une seule langue, mais c'est son choix.

(Remarques de Pascal Smet)

De même, je m'étonne que pour les uns, l'accord existe, tandis que pour les autres, il est en négociation. Nous verrons comment le dossier évoluera, mais je ne saisis plus vraiment l'optique, d'autant qu'apparemment, les déclarations ont varié : positives en réunion, elles sont devenues négatives dans la presse. J'espère que l'on aboutira, dans l'intérêt des Bruxellois et des autres.

M. Paul Delva (CD&V) (*en néerlandais*).- *Le comité de pilotage du RER n'a-t-il pas approuvé l'intégration tarifaire ?*

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

M. Paul Delva (CD&V) (*en néerlandais*).- *Donc ni le comité de pilotage du RER ni les ministres n'ont encore approuvé l'intégration tarifaire. Nous n'y sommes pas encore !*

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *Nous pouvons encore parvenir à un accord, mais j'ai toujours préféré ne pas en parler en public.*

houding is altijd geweest om het daarover beter niet in het openbaar te hebben.

(verder in het Frans)

Mijnheer De Wolf, ik heb altijd de belangen van de Brusselaars verdedigd.

De heer Paul Delva (CD&V).- Ik zal dit dossier samen met een aantal collega-parlementsleden blijven opvolgen in de hoop dat dit alsnog dit jaar kan worden gerealiseerd.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).*- *Het antwoord van de minister verbaast mij niet echt, gelet op het antwoord dat ik twee weken geleden ontving. Ik verwachtte niet veel vooruitgang. Het leek mij niettemin belangrijk om het standpunt van de Brusselaars te herhalen en aan te dringen op een snel akkoord in dit dossier.*

- De incidenten zijn gesloten.

INTERPELLATIE VAN DE HEER SEVKET TEMIZ

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

betreffende "de goedkeuring van de uitvoeringsbesluiten inzake de tenuitvoerlegging van de ordonnantie "vrije vloot fietsdelen".

De heer Sevkets Temiz (PS) *(in het Frans).*- *Op 16 januari berichtte de pers over het succes van de vrije vloot steps in Brussel. In enkele maanden tijd*

(poursuivant en français)

M. De Wolf, mon attitude a toujours consisté à défendre les intérêts des Bruxellois.

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais).*- *J'espère que nous y parviendrons encore cette année. Je continuerai à suivre ce dossier avec d'autres parlementaires.*

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Je ne suis pas surpris des propos du ministre, compte tenu de la réponse que j'avais reçue il y a deux semaines. Je ne m'attendais pas à ce qu'il y ait beaucoup d'évolution dans l'intervalle.

Il m'apparaît néanmoins important de rappeler la position des Bruxellois dans ce dossier et d'insister sur la nécessité d'aboutir dans cette concertation. J'espère que les différents interlocuteurs, qu'ils soient bruxellois, fédéraux, wallons ou flamands, se mettront enfin d'accord dans l'intérêt des usagers.

- Les incidents sont clos.

INTERPELLATION DE M. SEVKET TEMIZ

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

concernant "l'adoption des arrêtés d'exécution relatifs à la mise en œuvre de l'ordonnance "cyclopartage en flotte libre".

M. Sevkets Temiz (PS).- Le 16 janvier dernier, la presse évoquait le succès d'un des principaux opérateurs de trottinettes en flotte libre en Région bruxelloise. Après quelques mois d'exploitation seulement, celui-ci annonçait quelque 220.000km

werd ongeveer 220.000 km afgelegd in twaalf van de negentien gemeenten.

Dat brengt mij bij de vraag hoever de regering staat met het ontwerp van ordonnantie over vrije vloot fietsdelen. In die ordonnantie worden de spelers een aantal basisverplichtingen opgelegd, maar mijn fractie vindt dat daarnaast een maximale complementariteit met het openbaar vervoer moet worden nagestreefd en dat het aanbod in het hele gewest beschikbaar moet zijn.

Het lijkt ons voorts belangrijk dat de spelers aan de administratie alle ruimtelijke en kwantitatieve gegevens over hun mobiliteitsbijdrage verstrekken. De komende jaren zullen alternatieve verplaatsingswijzen alsmaar belangrijker worden. Een goede kennis van vraag en aanbod in elk segment is nuttig voor het strategisch beheer van de mobiliteit in het hele gewest. De openbaarvervoermaatschappijen werken al geruime tijd met open data. De privéspelers gebruiken digitale beheersinstrumenten voor hun vloot, wat het gemakkelijk maakt om die gegevens op regelmatige basis aan de administratie door te spelen.

Het is belangrijk dat alle mobiliteitsspelers bijdragen aan een betere kennis van de verplaatsingsbehoeften en de verplaatsingen. Die informatieverplichting zou in de exploitatievergunning opgenomen moeten worden en idealiter ook uitgebreid moeten worden tot de spelers die autodeelsystemen of bezoldigd personenvervoer aanbieden.

Tijdens de bespreking van de ordonnantie bevestigde u dat er met die aspecten rekening zal worden gehouden in de uitvoeringsbesluiten.

De spelers zullen misschien niet happig zijn om bepaalde informatie te delen die een commercieel karakter heeft of persoonsgegevens betreft. Het gewest moet dus bepalen welke gegevens het precies nodig heeft en ervoor zorgen dat die, indien nodig, op een vertrouwelijke manier worden beheerd.

Het gewest heeft trouwens al een wettelijke kader voor de bescherming en de uitwisseling van de persoonsgegevens uitgewerkt via de ordonnantie van 8 mei 2014 betreffende de oprichting van de

parcours par ses utilisateurs dans douze des dix-neuf communes bruxelloises.

C'est pour moi l'occasion de revenir sur les suites données par le gouvernement à l'adoption du projet d'ordonnance relatif à l'encadrement du cyclopartage en flotte libre sur notre territoire.

Si, à raison, ce cadre législatif jetait les bases des obligations des opérateurs, mon groupe a également insisté, lors de nos précédents débats, sur la nécessité de garantir une logique de complémentarité multimodale avec l'offre de transports en commun, ainsi qu'une offre non discriminatoire à l'échelle du territoire. Il est également essentiel d'inciter les opérateurs à fournir à nos administrations les données concernant leur apport modal - tant spatial que quantitatif - à l'échelle du territoire, afin de documenter statistiquement nos stratégies de développement d'infrastructures en matière de mobilité, d'offre de transports publics et de possibilités en matière d'aménagement du territoire.

Plus que jamais, la congestion automobile et les performances des modes de déplacement alternatifs constituent un des enjeux majeurs des années à venir en Région bruxelloise. Une connaissance fine de l'apport modal de chaque offre de services et de la demande y relative permettra de guider de manière opportune les décisions stratégiques à prendre en matière de mobilité.

La logique des données ouvertes (open data) a désormais été intégrée par les différents opérateurs de transports en commun actifs sur le territoire régional. Les opérateurs privés, dans leur ensemble, développent des outils de gestion numérique de leur flotte et de leur offre qui permettent de produire aisément des données agrégées et utiles pour la gestion stratégique de la mobilité à l'échelle du territoire. Pour mon groupe, il est donc indispensable de garantir l'apport d'informations pertinentes, récurrentes et régulières à nos administrations, et de faire en sorte que celles-ci puissent aisément disposer des informations agrégées par d'autres et les échanger.

C'est pourquoi il est indispensable que la participation de l'ensemble des opérateurs à la meilleure connaissance des besoins en déplacements et des déplacements passe par une

gewestelijke dienstenintegrator Fidus en de Brusselse Controlecommissie.

Zijn de uitvoeringsbesluiten van de ordonnantie inzake vrije vloot fietsdelen al goedgekeurd?

Welke gegevens moeten de spelers precies doorgeven? Voor welke doeleinden zullen ze worden gebruikt? Met welke regelmaat moeten de gegevens worden meegedeeld?

Welke administraties werden geraadpleegd? In welke vorm moeten de gegevens worden doorgegeven? Hoe wordt de anonimiteit of de vertrouwelijkheid van bepaalde gegevens gewaarborgd? Worden sommige gegevens als gevoelig beschouwd en bijgevolg met een zekere vertrouwelijkheid behandeld? Volstaat het wettelijke kader om de veiligheid en de vertrouwelijkheid van de gegevens te waarborgen?

Aan welke administraties moeten de gegevens worden meegedeeld?

Welke sancties zullen er worden opgelegd aan spelers die de informatie niet doorgeven?

Zullen Brussel Mobiliteit en het Brussels Instituut voor Statistiek en Analyse (BISA) regelmatig een analyse van de nieuwe gegevens publiceren?

Ook de gemeenten moeten op elk ogenblik over die informatie kunnen beschikken om hun investeringen in fietsinfrastructuur te bepalen en om hun inwoners te informeren. Tot welke diensten en administraties kunnen de gemeenten zich richten? Over welke informatie kunnen ze beschikken en binnen welke termijnen?

Werd in het verlengde het besluit over vrije vloot autodelen aangepast? Zo niet, wanneer zal dat gebeuren?

contractualisation retour du droit d'exploitation concédé. Par ailleurs, afin d'être complet, il faut que cette logique s'étende aux opérateurs actifs dans le cadre du partage de véhicules, du transport rémunéré de personnes ou encore de Villo.

Lors des débats, vous nous aviez affirmé que tous ces objectifs seraient précédés par des arrêtés d'exécution, notamment en ce qui concerne les modalités d'octroi et de retrait de licences d'exploitation et la transmission de données statistiques fines, pertinentes et régulières.

S'il est évident que certaines données pourraient avoir un caractère commercial sensible pour certains opérateurs en situation de forte concurrence ou sur le plan de la protection des données personnelles, notre Région doit pouvoir déterminer les seules données dont elle a besoin et garantir leur gestion sécurisée ou confidentielle s'il y échet.

Soulignons d'ailleurs que notre Région dispose déjà d'un cadre légal relatif à la protection des données et leur échange contenu dans l'ordonnance du 8 mai 2014 portant création et organisation d'un intégrateur de services régional Fidus, ainsi que de la Commission de contrôle bruxelloise.

Les arrêtés d'exécution requis pour la mise en œuvre de l'ordonnance relative au cyclopartage ont-ils été pris ? Quelles sont précisément les données statistiques que les différents opérateurs sont tenus de transmettre ? Sur la base de quels objectifs ont-elles été déterminées ? Quelle occurrence est-elle fixée pour chaque type de données ?

Quelles administrations ont-elles été consultées à cette fin ? Comment les données ont-elles été définies afin de permettre leur croisement et une exploitation stratégique optimale ? Quelles dispositions sont-elles prises afin de garantir aux opérateurs l'anonymisation ou la confidentialité de certaines données ?

Certaines données à transmettre ont-elles été qualifiées de sensibles et sont-elles soumises à un certain degré de confidentialité ? À quelle administration ces données statistiques seront-elles transmises ? Le cadre légal bruxellois actuel est-il

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Het uitvoeringsbesluit van de ordonnantie betreffende het delen van vrije vloot vervoersmodi die een alternatief zijn voor de auto is op 1 februari 2019 in werking getreden.*

De spelers moeten in open data en real time meedelen hoeveel deelfietsen er op het grondgebied van het gewest aanwezig zijn en wat de locatie van die deelfietsen is.

Bovendien moeten de spelers per kwartaal een rapport opstellen van de afgelegde routes, de locaties waar de deelfietsen worden opgehaald en achtergelaten, alsook het aantal gebruikers, afgelegde ritten en deelfietsen op uur-, dag-, week- en maandbasis.

In de tekst wordt al vooruitgelopen op de integratie van het systeem Mobility as a Service (MaaS). Er

suffisant pour garantir la sécurité et la confidentialité de ces données ?

Quelles sont les sanctions prévues en cas de non-transmission par les opérateurs détenteurs d'une licence ? Les administrations de Bruxelles Mobilité et de l'Institut bruxellois de statistique et d'analyse (IBSA) ont-elles prévu une publication périodique de l'analyse de ces nouvelles données relatives à la performance modale en Région bruxelloise ?

Les communes ont également un grand besoin d'informations et doivent pouvoir en disposer à tout moment pour guider leurs investissements en infrastructures et en places de stationnement pour vélos dans le cadre de l'élaboration et de la gestion de leur plan de circulation, ou tout simplement pour informer leurs administrés. À quels services et administrations les communes pourront-elles s'adresser ? Sur quel type d'informations pourront-elles compter et dans quels délais ?

Enfin, afin de garantir la cohérence du dispositif, l'arrêté comprenant les dispositions relatives à la transmission des données statistiques sur le partage de véhicules en libre-service a-t-il été corrigé dans la foulée ? Dans la négative, quand le sera-t-il ?

M. Pascal Smet, ministre.- Le 17 janvier 2019, le gouvernement a approuvé, en troisième lecture, l'arrêté portant exécution de l'ordonnance du 29 novembre 2018 relative au partage de modes de transports en flotte libre constituant une alternative à la voiture, entré en vigueur le 1^{er} février 2019.

Les données exigées sont :

- en temps réel, le nombre de véhicules présents en Région de Bruxelles-Capitale et le nombre de véhicules mis à la disposition des utilisateurs ;

- en données ouvertes, la localisation en temps réel des véhicules ;

- dans un rapport trimestriel, les itinéraires empruntés, les lieux de départ et d'arrêt ainsi que le nombre d'utilisateurs, d'itinéraires parcourus et de véhicules sur une base horaire, journalière, hebdomadaire et mensuelle.

zal ook jaarlijks een tevredenheidsenquête bij de gebruikers worden gehouden.

Het is de bedoeling om met die gegevens het mobiliteitsaandeel van de vrijevlootdiensten te bepalen en na te gaan of ze andere verplaatsingswijzen vervangen dan wel of ze aan nieuwe behoeften voldoen. De gegevens zullen ook worden gebruikt om te bepalen waar de nieuwe stations (mobility hubs) moeten komen.

Zowel Brussel Mobiliteit als de gemeenten werden over het uitvoeringsbesluit en de bijlagen geraadpleegd.

Het uitvoeringsbesluit verplicht de spelers om de algemene verordening gegevensbescherming en de Europese en Belgische privacywetgeving na te leven. Er worden nog geen gegevens als gevoelige informatie beschouwd. Het wettelijk kader volstaat. De gegevens moeten aan Brussel Mobiliteit worden doorgegeven.

Het uitvoeringsbesluit voorziet in verschillende strafmaten. De laagste sanctie is een administratieve boete van 200 euro. Die kan worden verhoogd tot 400 euro bij een tweede overtreding, tot 800 euro bij een derde overtreding en tot 2.000 euro bij een vierde overtreding.

Daarnaast kan de vergunning worden geschorst of ingetrokken.

Brussel Mobiliteit gaat na hoe het met naleving van de wet de gegevens kan publiceren. Dat zou ook op het platform van het BISA kunnen gebeuren.

Binnen Brussel Mobiliteit is een single point of contact (SPOC) opgericht voor het beheer van de gegevens. Alle beschikbare informatie wordt onmiddellijk op het online platform gezet.

De ordonnantie is van kracht sinds 1 februari 2019. De operatoren krijgen tot 1 september de tijd om zich aan te passen. Dankzij de nieuwe regelgeving voelen uitbaters van deelsystemen zich welkom in Brussel. Dat was bij het begin van de regeerperiode zeker niet het geval.

De plus, une intégration dans une future solution "Mobility as a Service" est d'ores et déjà envisagée dans les textes. Enfin, une enquête de satisfaction auprès des utilisateurs est également prévue tous les ans.

L'objectif est d'évaluer l'importance de ces services de cyclopartage en flotte libre sur le plan de la mobilité. Les données relatives au nombre d'utilisateurs, aux itinéraires empruntés, aux distances moyennes, etc., nous permettront d'évaluer la part modale que représentent ces solutions et de déterminer si celles-ci cannibalisent d'autres modes de déplacement ou, au contraire, répondent à de nouveaux besoins. Ces données pourront également servir à déterminer les futurs emplacements de stations "mobility hub".

Bruxelles Mobilité a été consultée. Les communes le sont également pour alimenter le contenu des annexes de l'arrêté.

La réglementation impose aux opérateurs de respecter le règlement général sur la protection des données, ainsi que les législations européenne et belge sur la vie privée.

Pour le moment, aucune catégorie de données n'a été définie comme sensible. Les données seront transmises à Bruxelles Mobilité. Notre cadre légal est actuellement suffisant.

Plusieurs niveaux de sanctions sont prévus dans le cadre réglementaire en cas de non-respect des conditions par un opérateur, à commencer par une sanction administrative de 200 euros si une infraction aux conditions de licence et d'exploitation n'est pas régularisée à temps.

Une majoration de l'amende est possible en cas d'infractions successives à la même disposition : 400 euros pour la deuxième infraction, 800 euros pour la troisième et 2.000 euros pour la quatrième.

Une suspension de la licence est également possible, ainsi que son retrait.

Bruxelles Mobilité étudie la meilleure façon de publier les données, en respectant toutes les législations en vigueur.

De heer Sevket Temiz (PS) *(in het Frans)*.- *Op mijn vraag over welke informatie de administraties krijgen, kreeg ik geen antwoord.*

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

De heer Sevket Temiz (PS) *(in het Frans)*.- *De gemeenten.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans)*.- *Het gewest heeft een overlegvergadering met de gemeenten georganiseerd en heeft hun gevraagd de probleempunten door te geven. Die overlegvergadering vond plaats voordat het uitvoeringsbesluit in werking trad. Sommige gemeenten waren blijkbaar vergeten dat er gewestelijke wetgeving over bestaat.*

De heer Sevket Temiz (PS) *(in het Frans)*.- *Het lijkt me essentieel dat de gemeenten informatie doorspelen om de plekken in kaart te brengen waar moet worden geïnvesteerd.*

Hebt u na het uitvoeringsbesluit trouwens ook de wetgeving betreffende de deelwagens aangepast? Gelden voor de deelauto's met vrije vloot voortaan ook dezelfde tarieven en toegang tot dezelfde gegevens?

La même initiative pourrait être envisagée sur la plate-forme de l'Institut bruxellois de statistique et d'analyse (IBSA).

Un "single point of contact" (SPOC) a été créé au sein de Bruxelles Mobilité pour gérer les données. Toutes les informations disponibles seront consultables sur la plate-forme en ligne, et ce de manière instantanée.

L'ordonnance est d'application depuis le 1^{er} février 2019. Les opérateurs existants ont jusqu'au 1^{er} septembre pour se mettre en règle. Cette réglementation fait de notre Région "a welcoming city", c'est-à-dire une ville où les opérateurs de ce genre de mobilité veulent être présents, ce qui n'était absolument pas le cas en début de législature.

M. Sevket Temiz (PS).- Je n'ai pas eu de réponse à ma question concernant les informations mises à la disposition des administrations.

M. Pascal Smet, ministre.- Quelles administrations ?

M. Sevket Temiz (PS).- Je parle des communes.

M. Pascal Smet, ministre.- Nous avons eu une réunion de concertation avec les communes. La Région leur a demandé de nous communiquer les points qu'elles estiment problématiques, pour que nous puissions choisir les zones dans lesquels elles peuvent les placer. C'est en cours.

La réunion s'est tenue avant l'entrée en vigueur de l'arrêté d'exécution. Certaines communes avaient vraisemblablement oublié qu'il existait une réglementation régionale.

M. Sevket Temiz (PS).- Comme je l'ai souligné, il me paraît essentiel que les communes participent à cette élaboration et disposent des éléments pour identifier les endroits où elles peuvent investir dans le futur.

Par ailleurs, avez-vous modifié également la législation relative au partage de voitures, après l'arrêté d'exécution ?

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *Ik zal die vraag schriftelijk beantwoorden.*

De heer Sevket Temiz (PS).- *Hebt u de wetgeving aangepast? Gelden voor de deelauto's met vrije vloot ook dezelfde tarieven en toegang tot dezelfde gegevens?*

De heer Pascal Smet, minister.- *Ik zal die vraag schriftelijk beantwoorden.*

- Het incident is gesloten.

**MONDELINGE VRAAG VAN
MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER**

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

**betreffende "de schade aan de
infrastructuur van MIVB ten gevolge van de
nieuwjaarsrellen".**

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

**MONDELINGE VRAAG VAN
MEVROUW CAROLINE DÉSIR**

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

**betreffende "de werkzaamheden aan het
viaduct van de Kroonlaan over de
Graystraat".**

Mevrouw Caroline Désir (PS) (*in het Frans*).- *Eind 2017 startten er wegenwerken aan de brug van de Kroonlaan over de Graystraat, die helaas al zeer snel werden stopgezet. In maart 2018*

M. Pascal Smet, ministre.- Je ne comprends pas votre question.

M. Sevket Temiz (PS).- *Avez-vous modifié la réglementation pour avoir les mêmes tarifs et les mêmes données en ce qui concerne les services de partage en flotte libre ?*

M. Pascal Smet, ministre.- Je vous fournirai ces éléments sous forme de réponse écrite.

- L'incident est clos.

**QUESTION ORALE DE MME CIELTJE VAN
ACHTER**

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

**concernant "les dégâts causés à
l'infrastructuur de la STIB à la suite des
émeutes du Nouvel An".**

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

**QUESTION ORALE DE MME CAROLINE
DÉSIR**

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

**concernant "les travaux du viaduc de
l'avenue de la Couronne enjambant la rue
Gray".**

Mme Caroline Désir (PS).- Depuis plusieurs mois, le chantier de rénovation situé sur le pont de l'avenue de la Couronne qui surmonte la rue Gray est à l'arrêt. Pour rappel, des travaux de voirie y ont

werden ze opnieuw hervat, maar nu zijn ze weer maandenlang onderbroken.

Het gaat om een van de drukste wegen van de gemeente. De busstrook en het fietspad zijn verwijderd en er zijn betonblokken op de weg geplaatst die de doorgang beperken. De doorgang is zowel voor voetgangers als voor fietsers zeer complex geworden. Bus 95 zit nu ook vast in het verkeer, terwijl de Kroonlaan tijdens de spits sowieso al verzadigd was.

Waren er technische problemen? Waarom liggen de werken al maanden stil? Is er een tijdschema voor de hervatting en voltooiing van de werkzaamheden?

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Bij een inspectie tijdens het laatste kwartaal van 2017 werden er problemen vastgesteld op de plek waar de Kroonlaan een brug vormt over de Graystraat. Eind 2017 volgde een dringende ingreep om de onderdoorgang in de Graystraat te beveiligen.*

Begin januari 2018 startten studies over een duurzame renovatie van de structuur. Omdat de brug erfgoed is, was een stedenbouwkundige vergunning nodig en dat vereiste een aanvullend onderzoek. Dat vond plaats in maart 2018, waardoor de werken nog meer vertraging opliepen.

In juni 2018 leidde de studie tot een aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning in december 2018. Nu wachten we op het antwoord van de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen (KCML). Ondertussen kan Brussel Mobiliteit niet aan de slag en kan er ook geen startdatum worden bepaald. De uitvoeringsstudies worden echter gelijktijdig uitgevoerd, zodat we kunnen beginnen zodra de stedenbouwkundige vergunning er is.

débuté en novembre ou décembre 2017, pour être malheureusement très rapidement arrêtés. Ils ont ensuite repris au cours du mois de mars 2018, mais se trouvent à nouveau interrompus depuis de nombreux mois.

Cette voirie est l'une des plus empruntées de la commune. Cyclistes, piétons et transports publics sont quotidiennement mis en danger par ce chantier qui empiète d'ailleurs sur une bande réservée à la ligne de bus 95. La bande réservée aux bus et aux vélos a été supprimée et des blocs en béton ont été posés sur la route, ce qui restreint le passage.

Sur ce tronçon, le passage est devenu très complexe, tant pour les piétons que pour les cyclistes. La ligne de bus 95 se trouve en outre engluée dans les bandes du trafic régulier sur lesquelles elle empiète, alors que l'avenue de la Couronne est saturée aux heures de pointe.

Des problèmes techniques ont-ils été rencontrés dans ce dossier ? Qu'est-ce qui justifie l'arrêt du chantier depuis plusieurs mois ? Un calendrier de reprise et de fin des travaux est-il établi ?

M. Pascal Smet, ministre.- Durant le dernier trimestre de 2017, lors d'une inspection programmée, des désordres ont été constatés sur le pont de l'avenue de la Couronne enjambant la rue Gray. Ce constat a entraîné une intervention urgente, en novembre-décembre 2017, afin de sécuriser le passage des usagers de la rue Gray sous le pont.

Dès le début du mois de janvier 2018, des études de réhabilitation ont démarré en vue de rénover cet ouvrage de manière pérenne. Le pont étant classé, il fallait un permis d'urbanisme, et donc la réalisation d'investigations complémentaires. Elles ont eu lieu en mars 2018, ce qui a retardé d'autant la réalisation des travaux.

En juin 2018, l'étude a conduit à la rédaction de la demande de permis d'urbanisme, déposée avec ses annexes en décembre 2018. La demande est en cours d'analyse par la Direction des monuments et sites (DMS), dont nous attendons la réponse.

Malheureusement, le classement du pont nécessite une analyse relativement longue, qui doit

Ik heb Brussel Mobiliteit ook gevraagd om aandacht te besteden aan de signalisatie, de netheid en de veiligheid van de werf.

Mevrouw Caroline Désir (PS) *(in het Frans).*- *Er is nu wel opnieuw een veilige doorgang mogelijk voor voetgangers en fietsers. Alleen met het openbaar vervoer is er nog een probleem.*

Ik snap dat erfoegd een vergunning vereist, maar waarom hebt u de werken zonder vergunning gestart om daarna pas te beseffen dat er een vergunning nodig was?

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Het was een kwestie van veiligheid.*

Mevrouw Caroline Désir (PS) *(in het Frans).*- *Sinds anderhalf jaar wordt een opening in de balustrade opgevuld met zandzakken. Het zou logischer geweest zijn om eerst de vergunning aan te vragen en vervolgens de werken te starten.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Deze situatie werpt de vraag op of we de procedures niet moeten herzien voor dringende situaties die met erfoegd te maken hebben.*

Mevrouw Caroline Désir (PS) *(in het Frans).*- *Inderdaad, maar momenteel is de situatie noch opgelost, noch veilig.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Wij kunnen momenteel helaas niets doen.*

- Het incident is gesloten.

notamment être complétée par l'avis de la Commission royale des monuments et des sites (CRMS). Entre-temps, Bruxelles Mobilité ne peut entamer les travaux, ni déterminer quand ils pourront démarrer. Les études d'exécution sont néanmoins réalisées en parallèle, afin de démarrer dès que le permis d'urbanisme sera octroyé.

Nous avons par ailleurs demandé à Bruxelles Mobilité de faire attention aux panneaux, à la propreté et à la sécurité du chantier.

Mme Caroline Désir (PS).- M. le ministre, je vous confirme que, sur le plan de la sécurité, le passage est rétabli. Les cyclistes et les piétons apprennent à cohabiter. Le problème se situe surtout au niveau des transports en commun.

Je comprends qu'à cause du classement, le permis prenne du temps, mais je m'étonne de la façon dont tout cela a débuté. Pourquoi avoir commencé les travaux sans permis, pour se rendre compte au bout de quelques mois qu'il en fallait un ?

M. Pascal Smet, ministre.- C'était une question de sécurité.

Mme Caroline Désir (PS).- Depuis un an et demi, un trou dans la balustrade est protégé par des sacs de sable et il ne se passe plus rien. Il aurait été plus logique et plus simple de demander un permis avant de commencer le chantier.

M. Pascal Smet, ministre.- Cette situation nous incite à nous demander si, pour des bâtiments classés et en cas d'urgence, il ne devrait pas être possible de revoir notre procédure.

Mme Caroline Désir (PS).- Je comprends mais aujourd'hui, la situation n'est absolument pas solutionnée ni sécurisée.

M. Pascal Smet, ministre.- Nous ne pouvons hélas pas intervenir.

- L'incident est clos.

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER
DAVID WEYTSMAN**

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

**betreffende "de aanwezigheid van daklozen
in de MIVB-infrastructuur".**

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans).*- *Het aantal daklozen blijft stijgen. Volgens de telling van 5 november 2018 van La Strada, het Steunpunt Thuislozenzorg Brussel, gaat het om een jaarlijkse stijging van 8 tot 12%. In het Brussels Gewest zouden 3.500 tot 4.000 daklozen leven.*

Die toename wijst om te beginnen op het falende beleid van de laatste jaren, want de omliggende steden zijn er wel in geslaagd om het aantal daklozen met de helft te verminderen.

Dakloosheid is een sociaal probleem dat we dringend moeten aanpakken, maar de aanwezigheid van daklozen in gebouwen van de MIVB kan ook hinderlijk zijn voor de reizigers.

Weten we hoeveel daklozen zich geregeld ophouden in die gebouwen en op welke tijdstippen dat vooral gebeurt?

Zijn er maatregelen getroffen om hen aan te moedigen hun spullen daar niet achter te laten? Ik stelde eerder al voor om dicht bij de meest bezochte metrostations lockers te installeren.

Welk beleid voert de MIVB ten opzichte van daklozen? Gaat het om begeleiding of opvang? Hoe werkt de MIVB samen met de politie, spoeddiensten of hulporganisaties?

**QUESTION ORALE DE M. DAVID
WEYTSMAN**

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

**concernant "la présence de sans-abri dans
les infrastructures de la STIB".**

M. David Weytsman (MR).- Le nombre de sans-abri ne cesse d'augmenter. Selon le dernier recensement effectué par le Centre d'appui au secteur bruxellois d'aide aux sans-abri La Strada le 5 novembre dernier, l'augmentation serait de l'ordre de 8 à 12% par an. Il y aurait entre 3.500 et 4.000 sans-abri en Région bruxelloise.

Cette croissance témoigne avant tout de l'échec des politiques menées ces dernières années, puisque des villes proches ont réussi à diviser par deux leur population de sans-abri.

Après avoir interrogé le gouvernement sous l'angle de la lutte contre la pauvreté et proposé de fournir aux sans-abri des casiers solidaires où ranger leurs affaires, pour empêcher les vols, qui s'accompagnent souvent de violence, je vous pose aujourd'hui une question sur les transports en commun.

Le sans-abrisme est une urgence sociale à laquelle nous devons répondre, mais la présence de sans-abri dans les infrastructures de la STIB peut aussi être une source de désagrément pour les usagers.

Existe-t-il un recensement récent du nombre de sans domicile fixe qui fréquentent les infrastructures de la STIB, ainsi que des lieux et des heures qu'ils privilégient ?

Des mesures ont-elles été prises pour les inviter à ne pas abandonner leurs affaires ? Dans ma proposition, je suggérais d'installer ces casiers solidaires à courte distance des stations de métro les plus touchées par le phénomène.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De MIVB beschikt niet over de nodige competentie om kwetsbare mensen of daklozen op te vangen.*

Ook is de infrastructuur van het openbaar vervoer niet geschikt om daklozen op een menswaardige manier op te vangen. Op mijn vraag maakt de MIVB haar personeel wel bewust van de problematiek. Ze neemt vanuit haar maatschappelijke verantwoordelijkheid deel aan verschillende acties om deze kwetsbare mensen te helpen: steun aan Operatie Thermos, samenwerking met Samusocial, opleiding van MIVB-agenten om om te gaan met daklozen of alcoholisten.

Het hele jaar door werkt de MIVB samen met gespecialiseerde organisaties die zich bekommeren om deze mensen: Straatverplegers vzw, Diogenes, Transit, Noodhulp Nacht en Uitwisseling (Dune), de Medibus van Dokters van de Wereld, Bij Ons enzovoort. Er is geregeld overleg tussen de MIVB en de organisaties die actief op zoek gaan naar deze mensen om ze op te vangen.

De MIVB organiseert zelf geen telling van de aanwezige daklozen in haar gebouwen, maar werkt daarvoor samen met La Strada. In maart verwachten we het verslag van de telling die La Strada op 5 november 2018 organiseerde. Dan zullen we cijfers en resultaten kunnen voorleggen.

De partnerorganisaties van de MIVB proberen de daklozen op vraag van de MIVB bewust te maken van elementen als hygiëne en het achterlaten van spullen.

De MIVB doet over het algemeen geen beroep op de politie, behalve wanneer daklozen weigeren een metrostation te verlaten, agressief zijn of een gevaar vormen voor MIVB-agenten of voor reizigers.

De spoeddiensten worden opgeroepen wanneer daklozen medische hulp nodig hebben. Het verschil met andere steden en landen ligt in het feit dat zij

Quelle est la politique de la STIB vis-à-vis des sans domicile fixe ? S'agit-il d'une politique d'accompagnement ou de raccompagnement ? De quelle manière collabore-t-elle avec la police, les services d'urgence ou les associations ?

M. Pascal Smet, ministre.- Comme je l'ai déjà indiqué en réponse à de nombreuses questions parlementaires sur le sujet, la STIB n'a pas de compétence en matière d'accueil de personnes fragilisées, en errance ou sans domicile fixe.

L'infrastructure des transports publics ne permet pas un accueil décent des personnes sans abri mais, à ma demande, la STIB sensibilise son personnel à cette problématique. Elle met en œuvre, dans le cadre de sa responsabilité sociétale, différentes actions afin d'aider ce public fragilisé : soutien à l'Opération Thermos, partenariat avec le Samusocial, formation des agents de la STIB pour aborder le public des sans domicile fixe ou des toxicomanes.

La STIB collabore tout au long de l'année avec des associations spécialisées dans la prise en charge de ce type de public et l'approche qu'il requiert : Infirmiers de rue, Diogène, Transit, Dune, Médibus de Médecins du monde, Chez Nous... Des réunions ont lieu entre la STIB et ces diverses associations qui organisent des maraudes et des tournées de prises en charge. La police et d'autres intervenants y assistent parfois.

En ce qui concerne le recensement des sans-abri dans les infrastructures de la STIB, celle-ci n'effectue aucun comptage des personnes en errance sur son réseau, mais collabore avec La Strada pour le comptage des personnes en errance, notamment celles rencontrées dans les stations de la STIB. Le rapport en cours de rédaction sur le dernier dénombrement organisé le 5 novembre 2018 par La Strada devrait être finalisé en mars 2019. Nous pourrions l'utiliser pour vous fournir des chiffres et résultats.

Les partenaires de la STIB qui travaillent auprès des sans-abri mènent des actions de sensibilisation à la demande de la STIB, entre autres au sujet de l'hygiène des lieux, des saletés et des affaires abandonnées dans les installations.

kunnen rekenen op een goed functionerende centrale overheid, die haar verantwoordelijkheid neemt ten opzichte van de daklozen op haar grondgebied en ze niet jarenlang aan hun lot overlaat.

De toestand rond het Noordstation, de Brusselse parken en de straten in het algemeen, toont duidelijk genoeg dat het hier grondig misloopt. De federale overheid laat haar hoofdstad in de steek. Ik verbaas me steeds weer over het gebrek aan verontwaardiging tegenover de federale ministers die in Brussel wonen.

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans).*- *Het is goed dat u op ieders verantwoordelijkheid wijst. Maar u heeft niet echt op mijn vraag geantwoord over uw beleid rond bedelaars op het openbare vervoersnet.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Ik heb u geantwoord dat bedelarij verboden is op het openbare vervoersnet. Maar de federale overheid stuurt agenten liever naar de luchthaven en andere plekken dan naar Brussel.*

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans).*- *Bedelarij verbieden is een zaak, de controle op de naleving van dat verbod is iets anders. Het is een delicate kwestie, want het gaat eigenlijk vooral om het aanpakken van een sociaal probleem. Deskundige hulporganisaties werken ter plekke en er bestaan al dag- en nachtcentra. Die omkadering kan meer uitgebouwd worden.*

Sommige metrostations, zoals De Brouckère, worden systematisch gefrequentieerd door daklozen die in de ingang slapen en nooit begeleiding

Pour ce qui est de la collaboration avec la police et les services de secours, de manière générale, la STIB ne fait appel à la police que lorsque les personnes en errance refusent de quitter une station, sont agressives ou présentent un danger pour les agents de la STIB ou les voyageurs.

Les services d'urgence sont quant à eux appelés lorsqu'il y a lieu de prendre en charge les personnes en errance sur le plan médical. La différence avec la situation dans d'autres villes et pays tient au bon fonctionnement de leur gouvernement central, qui prend ses responsabilités envers les sans-abri présents sur son territoire et ne les abandonne pas pendant des années.

À Bruxelles, il suffit de voir la situation à la gare de Bruxelles-Nord, dans nos parcs et nos rues en général pour comprendre que quelque chose ne va pas. L'État fédéral délaisse tout à fait sa capitale et je suis toujours étonné que cela ne suscite pas une indignation générale à l'égard des ministres fédéraux habitant Bruxelles.

M. David Weytsman (MR).- Vous avez raison de rappeler la responsabilité de chacun. Vous n'avez pas tout à fait répondu à ma question concernant votre politique à l'égard des personnes qui font la manche dans les transports en commun.

M. Pascal Smet, ministre.- Je vous ai répondu que la mendicité était interdite dans les transports en commun. J'aimerais que la police fédérale renforce sa présence dans les transports publics. Le gouvernement fédéral préfère cependant envoyer les policiers vers l'aéroport et d'autres lieux plutôt qu'à Bruxelles.

M. David Weytsman (MR).- L'interdiction de la mendicité est une chose. La possibilité de contrôler le respect de cette interdiction en est une autre. Cette question est délicate, car il s'agit avant tout de répondre à une urgence sociale en mettant en place un encadrement au niveau des associations présentes sur le terrain et des centres de jour et de nuit. Tout cela existe et mériterait d'être développé.

Certaines stations de métro, comme la station De Brouckère, sont systématiquement occupées par des sans-abri, qui dorment dans l'entrée et ne se sont jamais vu proposer un accompagnement. Beaucoup

aangeboden kregen. Veel van die mensen kunnen psychiatrische hulp gebruiken.

De politie draagt daar geen verantwoordelijkheid en mag niet optreden.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Het gaat wel degelijk om een verantwoordelijkheid van de politie.*

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans).*- *De politie mag niet ingrijpen als iemand geen inbreuk begaat, behalve als het gaat om het niet respecteren van de commerciële of contractuele verplichtingen van de MIVB.*

De MIVB zou wél systematisch kunnen ingrijpen, in samenwerking met politie en zeker met hulporganisaties. Het enige wat nodig is, is een duidelijk signaal van u, maar dat geeft u niet.

Zowel de federale overheid als u zouden hun verantwoordelijkheid moeten nemen. Wat doet u concreet voor mensen die op straat leven?

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Ik bezorg u de verslagen van alle vergaderingen die we hebben gehouden. Informeert u zich in plaats van onzin te verkopen!*

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans).*- *Waarom zegt u dat ik onzin verkoop? Ik heb het over een concreet geval!*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Ik heb vergaderingen georganiseerd met de politie en de MIVB en coördinatievergaderingen opgezet met de hulporganisaties, de politie en Brussel-Stad. Helaas gaat het hier om openbare ruimte. U zegt dat de politie machteloos is. Ook de MIVB mag echter niet ingrijpen. De politie kan samen met de OCMW's, die overigens ook deelnemen aan de vergaderingen, zeker tot een oplossing komen.*

De overheid doet inderdaad niet genoeg. Ze moet menselijk zijn. De vorige regering heeft die mensen toegestaan om in de metrostations te blijven. Naar mijn mening is dat niet normaal, maar het gaat

de ces personnes sont en errance et devraient faire l'objet d'une prise en charge psychiatrique.

La police n'est pas responsable et ne peut pas intervenir.

M. Pascal Smet, ministre.- Il s'agit bel et bien d'une responsabilité de la police.

M. David Weytsman (MR).- Non, la police ne peut pas intervenir si une personne reste à un endroit sans bouger et ne commet aucune infraction, si ce n'est éventuellement celle de ne pas respecter les conditions commerciales ou contractuelles de la STIB.

La STIB pourrait intervenir systématiquement, en partenariat avec la police et surtout avec les associations. Il suffirait d'un signal clair, que vous n'envoyez pas.

Le gouvernement fédéral, mais vous également, devez assumer vos responsabilités. Concrètement, que faites-vous pour ces personnes qui vivent en rue ?

M. Pascal Smet, ministre.- Nous vous enverrons les rapports de l'ensemble des réunions que nous avons organisées. Informez-vous au lieu de raconter des salades !

M. David Weytsman (MR).- Pourquoi dites-vous que je raconte des salades ? Je parle d'un cas très concret !

M. Pascal Smet, ministre.- Nous avons pris l'initiative d'organiser des réunions, auxquelles ont été invitées la police et la STIB, dans le cadre de sa responsabilité globale. Des réunions de coordination ont été mises sur pied avec les associations, la police et la Ville de Bruxelles. Malheureusement, il s'agit d'un espace public. Vous dites que la police est impuissante. A fortiori, la STIB ne peut pas intervenir non plus. La police peut parfaitement trouver une solution avec les CPAS, qui assistent d'ailleurs aussi à ces réunions.

Je suis d'accord avec vous pour dire que nous n'en faisons pas assez. On nous demande une réflexion

inderdaad om een delicate kwestie. De regering neemt haar verantwoordelijkheid, maar ik stel me vragen bij de nationaliteit van die mensen. Waarom bevinden ze zich op ons grondgebied? Vijf jaar lang heeft de federale overheid daar niets aan gedaan.

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans).*- *De drie personen die in metrostation De Brouckère verblijven, zijn Belgen. Ze gewoon even aanspreken, volstaat om dat te weten te komen.*

Voorts vind ik uw antwoord bizar ...

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Hoe zou u het dan oplossen?*

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans).*- *U bent de eerste die moord en brand schreeuwt als er daklozen in de treinstations verblijven, en terecht. Ondertussen zijn er geen daklozen meer in Brussel-Centraal. In Brussel-Noord zijn er wel nog problemen. Ik heb trouwens meermaals gevraagd om minister Bellot daarover te interpellieren.*

Voor de MIVB-stations bent u echter bevoegd. In tegenstelling tot wat u beweert, zijn die geen gewone openbare ruimte. De politie kan er alleen optreden als er een klacht wordt ingediend. Ze moet ook niet systematisch tegen de daklozen optreden, maar het MIVB-personeel moet wel met hen in contact blijven en de daklozen de weg wijzen naar plekken waar ze beter worden opgevangen.

De daklozen in De Brouckère hebben met bijzonder weinig instellingen contact. Af en toe passeert Samusocial er, maar ze krijgen geen voorrang omdat ze niet buiten in de kou vertoeven. Niet alleen minister Bellot, maar ook u moet uw verantwoordelijkheid nemen.

humaine... Nous sommes même allés plus loin, puisque le gouvernement précédent avait autorisé ces personnes à rester dans le métro. J'estime que ce n'est pas normal. Mais, comme vous dites, il s'agit d'une question délicate. Nous prenons nos responsabilités, mais il faut s'interroger sur la nationalité de ces personnes... Pourquoi sont-elles toujours sur notre territoire ? Pendant cinq ans, votre gouvernement fédéral n'a rien fait à ce propos.

M. David Weytsman (MR).- Je parle d'un cas très précis. Ces trois personnes - toujours les mêmes -, à la station De Brouckère, sont belges. Pour le savoir, il suffit d'aller parler avec elles ou de leur envoyer un membre de votre cabinet. Vous constaterez également leurs difficultés.

Par ailleurs, votre réponse est plutôt amusante...

M. Pascal Smet, ministre.- Quelle est votre solution, alors ?

M. David Weytsman (MR).- Quand des sans-abri se trouvent dans les gares, vous êtes le premier à crier, à juste titre d'ailleurs. Plus aucun sans-abri ne se trouve dans la gare de Bruxelles-Central, mais il y a encore des problèmes à la gare de Bruxelles-Nord. Je n'ai d'ailleurs pas manqué de demander qu'on interpelle le ministre Bellot et que celui-ci prenne ses responsabilités sur ce plan.

Mais vous êtes évidemment responsable de ce qui se passe dans les infrastructures de la STIB. Contrairement à ce que vous venez de dire, elles ne sont pas de simples lieux publics et la police ne peut y agir qu'en cas de plainte. Je ne demande pas qu'on intervienne systématiquement, mais que les agents de la STIB qui s'y promènent soient en contact avec la police et puissent orienter ces personnes, dont certaines ont de grosses difficultés psychiatriques, vers des centres appropriés.

En parlant avec ces personnes qui se trouvent à l'entrée de la station De Brouckère, j'ai pu constater qu'elles disposaient de très peu de contacts. La maraude du Samusocial intervenait à l'occasion, mais elle est en général plutôt active à l'extérieur des stations de métro et les personnes qui sont au chaud ne constituent pas une urgence pour elle. À chacun donc de prendre ses responsabilités, que ce soit M. Bellot dans les gares ou vous pour les

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

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- *Uw aanpak werkt duidelijk niet.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Telkens weer gaat het om institutionele problemen en de Brusselaars beginnen dat steeds beter te begrijpen.*

(Samenspraak)

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN

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

**betreffende "de uitbreiding van de
exploitatie van het Brussels spoornet".**

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *Mijn vraag was bedoeld om een update te krijgen van een vraag die ik drie jaar geleden, op 4 mei 2016, heb gesteld over de exploitatie van het NMBS-net door de MIVB of een privéoperator.*

Nog altijd zijn bepaalde treinsporen op het Brusselse grondgebied onderbenut. In Brussel ligt een dicht sporennet en via het spoor kun je je sneller verplaatsen dan met andere transportmodi. Alleen blijft het aanbod van treinen ondermaats. Met lijnen herbenoemen alleen maak je de trein op zich niet aantrekkelijker. In de eerste plaats moet het aantal treinen fors omhoog en moet het netwerk ook voor de Brusselaars zelf open en uitnodigend worden gemaakt.

Een mogelijke oplossing zou kunnen zijn om de MIVB of een privéspeler toe te laten op het spoornet

compétences qui vous incombent, c'est-à-dire dans les stations de métro.

M. Pascal Smet, ministre.- *On le fait !*

M. David Weytsman (MR).- *Mais voilà, ça ne marche pas.*

M. Pascal Smet, ministre.- *Si nous n'avions qu'une ville, beaucoup de problèmes seraient résolus ! C'est une fois de plus un problème d'organisation institutionnelle, et les Bruxellois commencent de plus en plus à le comprendre.*

(Colloques)

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE 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 "le renforcement de
l'exploitation du réseau ferré bruxellois".**

M. Marc Loewenstein (DéFI).- *Ma question a été déposée in tempore non suspecto. Entre-temps, il y a eu des sorties dans la presse. J'y reviendrai. L'objectif était de faire le suivi d'une question que j'ai posée il y a trois ans, le 4 mai 2016, et dans laquelle je vous interrogeais sur l'exploitation du réseau de la SNCB par la STIB ou un opérateur privé conventionné.*

Aujourd'hui encore, certaines voies de chemin de fer à Bruxelles sont sous-utilisées. Nous le répétons souvent lors des différents événements sur la mobilité. Le réseau ferré bruxellois est riche. Il permet des connexions plus rapides que via d'autres moyens de transport. L'offre de trains est bien en-deçà de ce que l'on pourrait espérer.

En effet, il ne suffit pas de renommer les lignes pour que le train soit plus attractif. Il faut surtout

van de NMBS, die zelf niet naar behoren in Brussel investeert. U antwoordde dat de Brusselse regering daar niet mee bezig was, aangezien de NMBS het monopolie had op het gebruik van de infrastructuur van Infrabel voor personenvervoer.

In 2020 wordt het spoor geliberaliseerd. Dan kunnen ook andere spelers dan de NMBS - bijvoorbeeld de MIVB - het spoornetwerk exploiteren. Het argument dat investeringen financieel niet wenselijk zouden zijn, doet overigens niet ter zake. Het gaat erom het openbaar vervoersaanbod binnen Brussel te verbeteren.

Dat kan op verschillende manieren. Het voordeel van het spoor is dat het er al ligt en dat er geen nieuwe infrastructuur nodig is.

De liberalisering van het spoor komt heel dichtbij. Is het gebruik van het spoor door de MIVB of een andere aangeduide privépartner al besproken binnen de Brusselse regering, in het uitvoerend comité van de ministers van Mobiliteit of binnen de GEN-stuurgroep?

De vraag stelt zich in feite alleen als de NMBS duidelijk aangeeft niet meer in Brussel te willen investeren. Hoe staat het met de vragen vanuit Brussel naar nieuwe stations en de renovatie van bestaande stations?

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De MIVB het spoornet van de NMBS laten gebruiken,*

augmenter l'offre et faire en sorte que le réseau ne soit pas qu'un réseau de traversée de Bruxelles, mais bien un réseau ouvert et attrayant pour les Bruxellois eux-mêmes.

Une solution pour que les lignes intrabruelloises existantes soient davantage exploitées serait de permettre l'exploitation par la STIB ou par un opérateur privé conventionné des rails de la SNCB, puisque celle-ci n'injecte pas les moyens nécessaires à l'intérieur de Bruxelles.

Vous me répondiez alors que rien n'était prévu au niveau du gouvernement bruxellois, puisque la SNCB disposait du monopole de l'exploitation des infrastructures d'Infrabel pour le transport de personnes.

La raison pour laquelle je reviens vers vous aujourd'hui est que le rail sera libéralisé en 2020 et que le frein juridique à la possibilité pour d'autres opérateurs que la SNCB (la STIB, par exemple) d'exploiter le réseau ferré d'Infrabel va sauter. Par ailleurs, l'argument selon lequel il ne serait financièrement pas souhaitable d'investir n'est pas pertinent non plus. L'objectif est d'améliorer l'offre de transports publics à Bruxelles.

Il y a différents moyens d'y parvenir. L'avantage du rail est qu'il existe déjà et qu'il ne faut donc pas investir dans de nouvelles infrastructures ferrées. Dès lors, au regard de l'évolution du dossier depuis presque trois ans ainsi que de la perspective - très proche - de la libéralisation du rail dès 2020, l'exploitation du réseau Infrabel par la STIB ou un opérateur privé conventionné a-t-elle été discutée en interne à Bruxelles, lors d'échanges au sein du comité exécutif des ministres de la Mobilité ou du comité de pilotage du réseau express régional (RER) ?

En réalité, cette question ne se pose que si l'on part du principe que la SNCB marque clairement sa volonté de ne pas investir davantage. Dans le but d'améliorer le réseau de la SNCB à Bruxelles, quel est l'état d'avancement des demandes bruxelloises quant aux nouvelles gares et à la rénovation de certaines gares existantes ?

M. Pascal Smet, ministre.- C'est dommage que Mme Delforge ne soit pas présente, elle aurait pu

is wat ik een 'slecht goed idee' zou noemen. Bovendien is het praktisch onmogelijk, en ik zal u uitleggen waarom.

Het spoornet in Brussel is van bij het begin niet opgevat als stadsnetwerk, anders dan in bijvoorbeeld Berlijn of Parijs. In Berlijn rijden stadslijnen onafhankelijk van de nationale of internationale treinen. Ook in Parijs is het RER-net helemaal afgescheiden van het SNCF-netwerk. In België daarentegen moeten de internationale, nationale, L- en S-treinen over hetzelfde spoor.

Een eeuw geleden was Brussel nog zo klein, dat de beleidsmakers toen niet gekozen hebben voor een dubbel netwerk en daardoor stellen zich nu allerlei technische problemen.

Alle intra-Brusselse spoorverkeer zal sowieso de signalisatie van de NMBS en Infrabel moeten volgen. Het is dan ook een illusie dat die kleinere voertuigen tijdswinst zullen opleveren, vergeleken met het veel zwaardere materieel van de NMBS. Alle stadstreinen moeten dezelfde snelheidslimieten en seingeving respecteren.

Bovendien zorgt op negen plekken op het Brusselse net de technische uitrusting of het plaatsgebrek voor serieuze problemen. Sommigen beweren dat twee van die gewenste intra-Brusselse lijnen een uitbreiding van de metro zouden kunnen vervangen. Dat lijkt me een simplistische redenering.

Neem nu de spoorlijn tussen Ukkel-Kalevoet en Brussel-Zuid. De gemeente Ukkel is niet aangesloten op het metronetwerk en ligt er zelfs ver vandaan. Zodra de noord-zuidverbinding van de metro er ligt, zullen we de mogelijkheid onderzoeken om de lijn door te trekken op Ukkels grondgebied.

Velen vinden dat zinloos, aangezien er vanuit het centrum van de stad een spoorlijn ligt die langs het zuiden van Ukkel loopt. Volgens sommigen is die lijn sneller en efficiënter dan een metro. Ze biedt immers een rechtstreekse verbinding met het centrum. Zodra de nieuwe sporen in Waals-Brabant er liggen, kan de NMBS er bovendien om het kwartier een S-trein inleggen.

Op een exclusief intra-Brussels netwerk kunnen treinen uit de voorsteden niet rijden, terwijl het toch

écouter la réponse également. J'aimerais vous exposer les raisons pour lesquelles c'est une fausse bonne idée de permettre à la STIB d'exploiter le réseau ferré d'Infrabel et pourquoi il est presque impossible de la réaliser sur le réseau de la Société nationale des chemins de fer belges (SNCB).

Tout d'abord, le réseau ferré bruxellois n'a pas été conçu, au départ, pour servir au transport urbain. D'autres villes européennes, par contre, comme Berlin ou Paris, ont opté pour une double vocation : le transport des navetteurs dans un grand réseau ferroviaire et un réseau ferroviaire en milieu urbain.

À Berlin, par exemple, des lignes fonctionnent indépendamment des trains nationaux et internationaux entrant dans les gares principales. En Belgique, les trains internationaux, nationaux, locaux et intrabruellois doivent utiliser le même réseau ferroviaire. Il n'existe pas de réseau parallèle. Dans d'autres villes, les réseaux sont parallèles et très peu interconnectés.

À Paris aussi, le réseau express régional (RER) est un réseau ferroviaire entièrement distinct du réseau de la Société nationale des chemins de fer français (SNCF).

Vu la taille de Bruxelles, il y a cent ans, quand le réseau ferroviaire a été développé, l'option du double réseau n'a pas été choisie.

Par conséquent, le premier problème qui se pose à Bruxelles est celui de l'opérationnalité ; des questions techniques se posent car les trains intrabruellois devraient utiliser le même réseau que les autres trains.

Plusieurs problèmes découlent de ce réseau ferroviaire. Tout d'abord, peu importe le lieu ou le matériel utilisé, un réseau intrabruellois devra respecter la signalétique de la SNCB et d'Infrabel. Des trains différents ou des véhicules mixtes utilisés entre les petites gares bruxelloises, indépendamment de leur capacité de freinage ou de traction, devront donc suivre la signalétique du réseau principal, sous peine de rendre le trafic ferroviaire ingérable.

Il est donc illusoire de prétendre que ces véhicules représenteront un gain de temps par rapport au matériel plus lourd de la SNCB, sans gêner

de bedoeling is dat de pendelaars met de trein naar Brussel komen. Het is interessanter en logischer om treinen uit de voorsteden ook in Brussel te laten stoppen in plaats van de capaciteit van het spoorvervoer te beperken door een zuiver Brussels spoornet op te zetten.

Op de spoorlijn die via Ukkel en Vorst loopt, is er plaats voor vier sporen tot voorbij het station Moensberg en de gewestgrens, waarover om het kwartier een S-trein zou kunnen rijden. Technisch gezien is dat echter niet zo eenvoudig, omdat er tussen het viaduct Gulden Kasteel en het station Ukkel-Kalevoet onvoldoende plaats is voor twee extra sporen. Bovendien moeten er voor een uitbreiding naar vier sporen in Ukkel en Vorst honderden woningen sneuvelen. Dat wil niemand.

Een andere mogelijkheid is de sporen in een vijf kilometer lange tunnel leggen. De bouw van die tunnel zou echter een grote impact hebben en zeer veel kosten. Ik verwacht dan ook niet dat die tunnel er snel komt.

Op de as Schuman-Verboeckhoven-Noordstation is het tussen Watermaal-Bosvoorde en het Noordstation evenmin mogelijk om de lijn van twee naar vier sporen uit te breiden.

Alleen langs de Paul Deschanellaan in Schaarbeek kunnen er over een afstand van een kilometer extra sporen worden gelegd, al moet daar wel een brede strook groen voor worden opgeofferd. Op de rest van het traject zou eveneens een lange tunnel nodig zijn.

Aan de westkant zou het dankzij de bestaande infrastructuur eenvoudig zijn om Brussel-Zuid met Jette te verbinden zonder over Brussel-Noord te gaan. Ook dat is echter een louter theoretisch model.

Dat traject zou parallel lopen met de bestaande metrolijn. Het is echter niet mogelijk om tussen de bocht van Bockstael en het nieuwe station van Tour & Taxis vier sporen aan te leggen. Tussen Jacques Brel en Kuregem kan dat evenmin.

In Laken bestaat de mogelijkheid om een vier sporen brede tunnel te graven, maar dat zou een uitbreiding van de bestaande metrotunnels onmogelijk maken. Om het vroegere station

significativement les autres trains. Les trains intrabruellois seront tenus de respecter les mêmes limitations de vitesse et la même signalétique. Il n'existe pas de réseau ferré avec une signalétique double ou alternative.

De plus, à neuf endroits du réseau bruxellois, les équipements techniques ou le manque de place posent des problèmes difficiles à résoudre. D'aucuns prétendent que deux des lignes ferrées intrabruelloises rêvées pourraient se substituer à une extension du métro et à de coûteux investissements. Ce raisonnement me paraît simpliste.

Prenons la ligne entre la station Uccle-Calevoet et la Gare de Bruxelles-Midi. La commune d'Uccle n'est pas reliée au réseau de métro et en est même assez éloignée. Une fois que le métro arrivera, via la ligne nord-sud, à la frontière de la commune, au niveau de la place Albert, il s'agira d'examiner la possibilité de prolonger la ligne sur le territoire ucclois. Pour beaucoup, ce plan est bancal car il existe dans le sud d'Uccle une ligne de train parfaitement utilisable, qui permet aux voyageurs de rejoindre le centre-ville en un rien de temps via Linkebeek, Uccle-Calevoet, Uccle-Stalle, Forest-Est et même Wiels si nécessaire.

Certains disent que cette ligne serait plus rapide et efficace qu'un métro : ce trajet offre une liaison en ligne droite vers le centre et, une fois posées les nouvelles voies dans le Brabant wallon, la SNCB pourra bientôt garantir le passage d'un train S toutes les quinze minutes.

Il ne faut pas oublier qu'en se limitant à un réseau intrabruellois, on exclura les trains suburbains. Pour le réseau ferroviaire, le but doit cependant toujours être que les navetteurs viennent à Bruxelles en train. Si on se limite à des trains intrabruellois sur cet axe, on ne peut plus y ajouter des trains suburbains. C'est l'un ou l'autre !

Il serait beaucoup plus intéressant et logique d'avoir des trains suburbains qui s'arrêtent aussi à Bruxelles, plutôt qu'un réseau bruxellois de chemin de fer qui, en réalité, limiterait la capacité du réseau ferroviaire.

Toutefois, sur la ligne de train qui traverse Uccle et Forest, il y a de la place pour quatre voies

Kuregem opnieuw te kunnen bedienen, is er een diepe tunnel nodig die onder het kanaal doorloopt en een ondergrondse halte bedient, in plaats van het bestaande station.

Voorts kunnen we dromen van een ringspoor dat helemaal rond het Brussels Gewest loopt en de woon- en werkzones in de Rand bedient. Dat ringspoor is echter niet volledig: er ontbreekt een kilometer ter hoogte van het station van Moensberg. Om dat stuk af te werken, moeten er ofwel huizen worden onteigend en een groenzone opgeofferd, ofwel 1,5 km tunnel worden gegraven.

Die tunnel zou echter een bocht moeten maken om het ringspoor helemaal rond te krijgen, maar die bocht aanleggen is nagenoeg onmogelijk.

Over het viaduct tussen Wiels en Kuregem over de spoorbundel van Brussel-Zuid loopt slechts één spoor, waardoor het in zijn huidige staat onbruikbaar is. Een volwaardig ringspoor lijkt dan ook een voorlopig onbereikbare droom, zeker omdat een dergelijk spoor ook nog eens ettelijke andere sporen zou kruisen en daardoor het verkeer op andere lijnen onder druk zou zetten.

Als er over lijn 26 intra-Brussels spoorverkeer zou gaan, zou dat in het nadeel zijn van de IC- of de S-treinen die die lijn gebruiken.

Het grootste probleem bij het gewestelijk expresnet (GEN) is niet de exploitant, wel de infrastructuur en het rollend materieel. U wijst er in uw vraag op dat in de eerste plaats de NMBS moet instaan voor de exploitatie van het systeem.

Los daarvan zou ook een Brusselse operator met infrastructuurproblemen op het Brusselse grondgebied worden geconfronteerd. Daar komt nog bij dat wie treinen wil laten rijden, daar een licentie, veiligheidscertificaten, gebruiksovereenkomsten met Infrabel en rijpaden voor nodig heeft, terwijl er op het Brusselse net nu al te weinig rijpaden beschikbaar zijn.

Voorts zijn er treinen of lightrailtoestellen nodig. Uit een studie van de MIVB uit 2007 blijkt dat een lightrail in Brussel geen voordeel biedt.

Stel dat de MIVB ervoor gaat. Dan moet ze materieel aankopen, maar ze heeft geen ervaring

jusqu'au-delà de la gare de Moensberg et de la frontière régionale. Il serait donc possible d'y obtenir une fréquence minimum d'un train S toutes les quinze minutes. D'un point de vue technique, des problèmes se posent cependant. En effet, entre le viaduc du Château d'Or et la gare d'Uccle Calevoet, la place n'est pas suffisante pour ajouter des voies aux deux qui existent déjà. De plus, aucune extension à quatre voies n'est envisageable sans sacrifier des centaines de logements le long de la ligne à Uccle et Forest. Je pense que personne ne le souhaite.

Un tunnel constituerait une autre option, mais à mon avis, un tel chantier aurait un impact important et serait fort coûteux. Un tunnel qui plongerait entre Linkebeek et Moensberg et ressortirait à Wiels pour rejoindre le faisceau de voies de la gare de Bruxelles-Midi aurait cinq kilomètres de long. Ce n'est donc pas demain qu'un tel projet verra le jour, pour autant qu'il existe une réelle volonté de le concrétiser !

Pour l'axe Schuman-Verboeckhoven-gare de Bruxelles-Nord, un problème similaire se pose pour le trajet entre Watermael-Boitsfort et la gare de Bruxelles-Nord, qui est présenté comme potentiellement intéressant. Il n'y a rien de particulier à signaler du sud jusqu'à Schuman. Les choses se compliquent toutefois le long de l'ancienne gare de Saint-Josse-ten-Noode, éventuellement à Coteaux, Josaphat et Verboeckhoven, où il n'est plus possible de passer de deux à quatre voies.

Il n'y a que sur le tronçon intermédiaire d'un petit kilomètre qui longe l'avenue Paul Deschanel à Schaerbeek qu'il y aurait de la place, en sacrifiant une large zone tampon verte. Ici encore, si l'on désire créer des voies supplémentaires, il faudra avoir recours au tunnel, mais la longueur de 4km est importante et sa réalisation nous impose une infrastructure de tunnel de 9km.

Pour la zone ouest, il serait également facile, grâce aux infrastructures existantes, de rejoindre la gare de Bruxelles-Midi à partir de Jette en mode intrabruellois, sans correspondance par la gare de Bruxelles-Nord. Mais ici encore, il s'agit d'un modèle théorique.

met treinen, dus moet ze eerst de nodige kennis opdoen en aanbestedingen uitschrijven. Daar zullen jaren overheen gaan.

Sommigen antwoorden daarop dat de MIVB het materieel van de NMBS kan overnemen. Dat is echter verouderd en nu al ontoereikend. Als de NMBS het daar al mee eens zou zijn, wat mij zou verbazen, zou het dus bovendien ten koste van de andere treinverbindingen gaan en in het bijzonder van het S-net. Dat is dus geen optie.

De MIVB zou drie tot vijf jaar nodig hebben om zich op de exploitatie van een spoorwegnet voor te bereiden. Het zou dus minstens tien jaar duren voor er een intra-Brusselse trein kan rijden.

Dat brengt mij bij twee andere vragen. Waarom zouden de Brusselaars moeten betalen voor een dienst waarvoor de federale overheid in gebreke blijft? Het beheer van een treinverbinding is immers veel duurder dan dat van een metrolijn en binnen Brussel is het potentieel bovendien erg beperkt. De federale regering mag zich gerust wat solidarischer opstellen en meer in de hoofdstad investeren.

Als de MIVB een Brussels spoornet gaat uitbaten, speelt dat de voorstanders van een regionalisering en liberalisering van het Belgische spoorvervoer in de kaart.

Ik ben daar tegen, maar volgens de Europese wetgeving zal de MIVB alleen treinen kunnen laten rijden als het spoornet wordt geliberaliseerd.

Ik vind een regionalisering van het spoorvervoer in een klein land als België een absurd idee. Voor we het weten, zijn we met onze drie verschillende spoornetjes de rizee van Europa.

Erger nog: volgens de Europese wetgeving kan een staat één operator aanduiden om het spoornet uit te baten, op voorwaarde dat die operator goed presteert. Dat laatste is een probleem voor de NMBS. Als de MIVB echter in Brussel een spoornet zou moeten uitbaten, moet het gewest een aanbesteding uitschrijven waar maatschappijen die veel meer kans maken om de opdracht toegewezen te krijgen, zich kandidaat voor kunnen stellen.

Cet itinéraire pourrait, le cas échéant, desservir la station de Delta entre Jette et Bockstael, en passant par les stations Belgica, Osseghem et Jacques Brel (bien qu'en parallèle avec la ligne de métro existante) en aboutissant à l'ancienne gare de Cureghem. Or, il n'est pas possible d'aménager quatre voies entre le virage de Bockstael et la nouvelle gare de Tour & Taxis, pas plus qu'entre les stations Jacques Brel et Cureghem.

À Laeken, il est concevable de creuser un tunnel à quatre voies, à condition de tenir compte de la présence du tunnel de métro. Précisons que creuser un tunnel hypothèquerait l'extension prévue des tunnels qui seront contigus. Si l'on souhaite à nouveau desservir la station de Cureghem, il est impératif de creuser un tunnel profond en partant de la station Jacques Brel, qui passerait sous le canal pour ensuite faire un arrêt souterrain, au lieu de réutiliser les quais de la gare de Cureghem.

Passons à la ligne périphérique autour de la Région. On pourrait en rêver, de cette voie ferrée circulaire qui permettrait une desserte de toutes les zones résidentielles et de travail en périphérie. Mais, premier écueil, le cercle autour de Bruxelles n'est pas terminé. Il manque un tronçon de voie d'un kilomètre au niveau de la gare de Moensberg. Pour le combler, il faudrait choisir entre une combinaison d'expropriations et d'abandon d'une zone verte au niveau de la rue d'Angleterre et de la rue des Bigarreux, d'une part, et le creusement d'un complexe de tunnels de 1,5 km, d'autre part.

Reste à savoir si le tunnel est une option faisable. Pour le réaliser, le virage souterrain devrait être raccordé au viaduc du Château d'Or, à Calevoet. Techniquement, ce raccordement est en fait quasiment impossible. Or, sans ce virage, il n'y a pas de fermeture du cercle.

Le viaduc entre Wiels et Cureghem surplombant le faisceau de voies de la gare du Midi est à voie unique et n'est donc pas utilisable en l'état. L'idée d'un ring ferroviaire semble donc un rêve lointain, indépendamment des besoins en transports.

Nous ne réglerons certainement pas la question en quelques jours, comme certains l'ont laissé entendre.

Wie denkt dat de liberalisering en de privatisering van het spoor de ideale manier zijn om de MIVB een spoornet te laten uitbaten, heeft er geen idee van wat het Europese recht precies inhoudt! Voor het gewest zou dat een financiële stomme zaak zijn en de Brusselaars zouden voor de kosten opdraaien! Waar moet dat geld vandaan komen? Zijn er bronnen waar ik geen weet van heb?

De algemeen directeur van de MIVB heeft zijn woorden te veel gewikt en gewogen en durfde niet alles te zeggen, waardoor hij niet erg duidelijk is geweest.

In wezen ben ik niet tegen het idee, maar het zou de Brusselaars veel geld kosten. Bovendien zal ongetwijfeld een andere operator dan de MIVB de opdracht binnenhalen. Vooral de infrastructuur vormt een groot probleem.

Enkele bestaande Brusselse stations werden gerenoveerd, maar het resultaat laat te wensen over. Bovendien moet er nog veel gebeuren. De toekomstige partners van de federale regering moeten samenwerken, aangezien ze zullen moeten investeren. Jammer genoeg heeft de huidige federale regering sterk bespaard op de spoorwegen!

Ik heb de indruk dat bepaalde partijen de NMBS in diskrediet willen brengen om haar gemakkelijker te kunnen privatiseren.

In Engeland heeft de liberalisering van het spoor geen enkele verbetering gebracht, integendeel, de reiziger betaalt er meer voor een minder goede dienstverlening.

Ik kan een overzicht van de al genomen en de nog te nemen maatregelen aan het verslag laten toevoegen. In het kader van het akkoord tussen de federale staat en het Brussels Gewest en in het kader van Beliris werd afgesproken dat meerdere Brusselse stations tussen 2020 en 2030 worden gerenoveerd. Ik vind die termijn te lang. In het totaal is er een bedrag van 23 miljoen euro voor uitgetrokken.

De federale regering moet stoppen met besparen op het openbaar vervoer. Het is de taak van de NMBS om één spoornet te ontwikkelen, ook in Brussel.

Outre la fermeture du périphérique, le tronçon manquant et le viaduc de Cureghem, la création d'une ligne circulaire implique qu'il faudra croiser plusieurs fois de nombreuses voies déjà très fréquentées et mettre une pression énorme sur les autres lignes car les croisements demandent du temps.

Concernant la ligne 26, essayer d'organiser un trafic ferroviaire intrabruellois sur le réseau existant ou une version légèrement améliorée sans creuser de longs kilomètres de tunnels ne peut se faire qu'au détriment du reste du trafic de trains, des lignes IC (InterCity) ou des lignes S (Suburban).

En définitive, la problématique du RER ne relève pas de la question de l'exploitant, mais bien de celle des infrastructures et du matériel roulant. Dans votre question, vous évoquiez le fait que c'est d'abord à la SNCB d'assurer l'exploitation du système.

Cela étant, même un opérateur bruxellois serait confronté aux problèmes d'infrastructure sur notre territoire. En parallèle, la mise en circulation de trains nécessite une licence, des certificats de sécurité, des conventions d'utilisation avec Infrabel et des sillons. À cet égard, il y a un problème de disponibilité des sillons sur le réseau bruxellois. De nombreux problèmes se posent donc déjà rien qu'en termes d'infrastructure.

Ensuite, pour créer un réseau intrabruellois, il faut du matériel : soit des trains, soit un métro léger (light rail). La ville de Karlsruhe, par exemple, combine les deux. Selon l'étude réalisée par la STIB en 2007, le métro léger n'est pas avantageux à Bruxelles.

Admettons que la STIB le fasse, elle devra se procurer du matériel roulant, ce qui signifie, pour une entreprise qui n'a aucune expertise dans le domaine ferroviaire, acquérir des connaissances et lancer des appels d'offres. Cela prendrait plusieurs années.

Certains rétorquent alors que la STIB pourrait racheter le matériel de la SNCB. C'est totalement illusoire, sachant que la SNCB dispose de matériel ancien et déjà insuffisant, ce qui explique d'ailleurs les nombreux retards comme nous venons encore de l'entendre. En outre, si la STIB réutilisait du

Het spoorvervoer moet beter, maar niet door nog meer spoorbedrijven op het net toe te laten. Het GEN moet beter worden en er zijn voldoende middelen nodig om de 34 Brusselse stations te renoveren. Daarnaast moet het S-net worden bediend door aangepaste treinstellen.

De NMBS moet in modern materieel investeren. Tijdens de spits moeten er minstens vier S-treinen rijden per uur en tijdens de daluren minstens twee. Ten slotte moet de maatschappij voor aantrekkelijke tarieven, comfort en stipte treinen zorgen.

Een liberalisering of regionalisering van het Belgische spoor zou de Brusselaars zeker niet ten goede komen.

matériel de la SNCB - pour autant que celle-ci soit d'accord, ce qui m'étonnerait -, ce serait au détriment des autres lignes de train, et du réseau S en particulier. Cette option n'est donc pas envisageable.

En outre, il faudrait prévoir un délai de trois à cinq ans pour permettre à la STIB de se préparer à organiser ce type d'exploitation. Ces questions de base touchent à l'infrastructure. Dans l'hypothèse où nous suivons cette option, il faudrait compter au moins dix ans pour finaliser ce dossier.

Cela appelle deux autres questions. La première est d'ordre politique. Pourquoi les Bruxellois devraient-ils payer un service pour lequel l'État fédéral est en défaut ? M. Loewenstein disait lui-même que l'idéal serait que la SNCB intègre les arrêts bruxellois dans son réseau S, entre la périphérie et Bruxelles. Dès le moment où l'on envisage que Bruxelles en assure l'exploitation, les Bruxellois devraient payer la facture très lourde. Il coûte en effet plus cher d'exploiter une ligne de train qu'une ligne de métro, pour un potentiel intrabruuxellois très limité, de surcroît. Pourquoi dès lors la facture devrait-elle être supportée uniquement par les Bruxellois ? Cette situation pose un problème fondamental de solidarité et de politique. Je plaide pour une solidarité plus importante de la part du pouvoir fédéral. Il serait logique qu'il investisse davantage dans sa capitale.

Enfin, faire en sorte que la STIB exploite le réseau ferroviaire à Bruxelles revient à plaider pour la régionalisation et la libéralisation des chemins de fer en Belgique.

Je suis contre la régionalisation et la libéralisation des chemins de fer. Or, quand on regarde la législation européenne, la seule manière pour la STIB de faire circuler ses véhicules sur le réseau ferré passe par la libéralisation du réseau ferroviaire.

Quant à la régionalisation, je trouve son application absurde dans un si petit pays. Le ministre flamand de la Mobilité Ben Weyts a salué l'idée en affirmant qu'il l'appliquerait en Flandre si cela fonctionnait chez nous. Bientôt, les Wallons lui emboîteront le pas et nous aurons trois chemins de fer. On va rire

de nous à l'étranger ! Soyons sérieux et cessons de jouer aux petits trains.

L'idée de libéraliser le chemin de fer est encore pire, selon moi. Le quatrième paquet ferroviaire européen prévoit qu'un État pourra désigner un opérateur unique, à condition qu'il soit performant. Cette condition est problématique pour la SNCB. Mais si la STIB devait exploiter des trains à Bruxelles, on ne pourrait la désigner comme opérateur unique, il faudrait ouvrir le marché. Cela implique que des sociétés comme la RATP, Deutsche Bahn ou même Virgin, du côté privé, pourraient participer et auraient plus de chances de remporter le marché que la STIB !

Voulons-nous vraiment la libéralisation et la privatisation du marché ? Si vous pensez que l'on peut désigner la STIB de la sorte, cela signifie que vous ne connaissez rien au droit européen ! C'est impossible ! Tenir un tel plaidoyer relève de la bêtise sur le plan financier pour la Région ! Les Bruxellois vont payer cher la facture. Mais d'où viendra tout cet argent ? Existe-t-il une manne que je ne connais pas ?

De plus, je suis opposé à une régionalisation et à une libéralisation ! Je ne peux être plus clair ! Je pense que c'est une fausse bonne idée.

J'ai parlé avec le directeur général de la STIB pour comprendre ce qu'il a dit. En 2007, l'analyse était claire. Il a expliqué la différence entre une belle idée et une bonne idée. J'ai lu l'entretien et il me semble que ses paroles étaient quelque peu forcées. Il a voulu être diplomate et, de ce fait, il n'a pas été clair. Il n'a pas voulu tout dire.

Creusez davantage mes propos et objectivisez-les. Je n'ai pas de problème avec cela ! Je pense toutefois que la conclusion sera la même, car c'est une fausse bonne idée qui coûtera cher aux Bruxellois. De plus, si elle se concrétise, ce n'est pas la STIB qui la mettra en œuvre, mais sans doute un autre opérateur. Les infrastructures, notamment, posent un problème fondamental.

La rénovation de certaines gares existantes a eu lieu : Simonis, Vivier d'Oie, gare de l'ouest, Gerموir, Arcades, Tour et Taxis. Le résultat n'est pas formidable ! Il existe plus de 35 points d'arrêt en Région bruxelloise et il reste donc beaucoup de

travail à faire. Les futurs partenaires du gouvernement fédéral doivent collaborer, puisqu'ils devront investir. Malheureusement, le gouvernement fédéral actuel a beaucoup économisé sur le chemin de fer !

J'ai parfois l'impression que certains partis cherchent à tout prix à décrédibiliser le fonctionnement des instances fédérales, comme la SNCB, pour les privatiser plus facilement ensuite.

L'exemple de l'Angleterre a clairement démontré que la libéralisation des chemins de fer n'était pas une bonne voie. Elle n'améliore en rien la situation. Au contraire, les clients paient plus cher un service moins élaboré.

Si vous le souhaitez, je peux annexer au rapport les mesures initiées et souhaitées. Nous avons négocié avec le gouvernement fédéral. Dans le cadre de cet accord entre l'État fédéral et la Région bruxelloise, mais aussi dans le cadre de Beliris, nous avons prévu que plusieurs gares de la Région devaient être rénovées entre 2020 et 2030. Je peux vous en fournir la liste. Je trouve ces délais toujours trop longs. Au total, il y a dix millions dans l'avenant 13 de Beliris, et 13 millions dans l'accord bilatéral. Ce sont donc 23 millions qui sont actuellement à disposition pour les gares bruxelloises.

Il faut, selon moi, mettre fin aux économies imposées par le gouvernement fédéral aux transports publics et en particulier à la SNCB. C'est la tâche de la SNCB de développer un réseau unique y compris dans Bruxelles, pour les Bruxellois. Je suis d'accord avec le principe, mais c'est à la SNCB de le faire.

Il faut rendre le travail plus efficient, mais pas par une augmentation du nombre d'entreprises ferroviaires qui sont déjà nombreuses. Le RER doit progresser, et il faut investir dans les voyageurs en libérant des moyens suffisants pour remettre en état les 34 gares bruxelloises. Il faut également mettre à disposition du réseau S le matériel adapté, les rames Desiro.

La SNCB doit investir dans du matériel roulant moderne. Il faut au minimum quatre trains S par heure aux heures de pointe et au minimum deux en heures creuses, avec des horaires cadencés. Enfin,

Mevrouw de voorzitter.- Deze vraag was beter als interpellatie gesteld, zodat alle fracties konden reageren. Ik weet dat u daar niet voor verantwoordelijk bent, maar ik vind het wel jammer.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *Het zou goed zijn als u alle informatie aan het verslag laat toevoegen. Uiteraard ben ik het ermee eens dat de NMBS moet blijven investeren in een betere dienstverlening en het vervoer van pendelaars naar Brussel. Hoe beter het spoorvervoer, hoe minder mensen de auto zullen nemen.*

U nuanceerde de uitspraken van de algemeen directeur van de MIVB. Ik kan echter 's mans gedachten niet lezen, dus ga ik af op wat in de pers verschijnt.

Iedereen vindt dat de NMBS moet investeren en het spoornet verbeteren. De maatschappij vertoont echter geen ambitie om vooruitgang te boeken, terwijl het spoor in 2020 wordt geliberaliseerd. Ik heb begrepen dat de staat één operator mag aanduiden voor de exploitatie van het spoornet en in België wordt dat ongetwijfeld de NMBS.

Brussel heeft in elk geval goed spoorvervoer nodig. Het is bovendien belangrijk dat de spooroperator ten dienste staat van iedereen.

il faut combiner tarifs attrayants, confort et ponctualité.

Il n'est donc pas dans l'intérêt des Bruxellois de discuter financièrement, politiquement ou stratégiquement de la libéralisation ou de la régionalisation du rail en Belgique. Ce serait ridicule.

Mme la présidente.- Il aurait été de bon ton de poser cette question sous forme d'interpellation, afin que tous les groupes puissent intervenir. Je sais que vous - ni personne ici d'ailleurs - n'en êtes responsable, mais je trouve dommage que cela n'ait pas été programmé ainsi.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Concernant la deuxième partie de la question et les demandes bruxelloises, il serait en effet positif que toutes les informations et l'agenda figurent dans le rapport. Nous sommes, bien entendu, d'accord quant au fait que la SNCB doit continuer à intervenir et investir pour améliorer le service ferré ainsi que le transit des navetteurs à Bruxelles. Plus le réseau ferré sera performant, mieux ce sera, car ce dernier est un incitant à ne pas prendre la voiture.

Vous avez évoqué la position du directeur général de la STIB, qui a accueilli favorablement l'idée dans une déclaration de presse, et avez également tempéré ses propos. N'étant pas dans la tête de ce dernier, je ne peux que m'en tenir à l'exposition de ses positions dans l'article de presse paru.

Tout le monde s'accorde à dire que c'est à la SNCB d'investir et de tout mettre en œuvre pour améliorer son réseau. Mais on peut poser le constat irréversible qu'il n'y a aucune volonté d'aller de l'avant et qu'un changement de la norme vers une libéralisation du rail est prévu pour 2020. J'ai bien compris que l'État est en mesure de déléguer cette fonction à un opérateur, en l'occurrence sans doute la SNCB.

Le champ reste ouvert, mais cela ne signifie pas pour autant qu'il faille l'ouvrir. Nous devons en tout cas nous assurer que le réseau est performant et que l'opérateur qui s'en occupe joue bien son rôle, au service de tous. Cela me paraît fondamental.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Wie denkt dat de MIVB de NMBS kan vervangen als die verdwijnt, vergist zich. De kans is groot dat de aanbesteding aan een andere operator wordt toegewezen.*

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *Daarom gaat mijn vraag ook over de MIVB of over een geconventioneerde privéoperator, die aan de voorwaarden voor overheidsbedrijven moet voldoen.*

U hebt heel wat technische problemen opgesomd die de uitbouw van een intra-Brussels spoornet bemoeilijken. Kunt u daar meer details over geven?

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Misschien moet u Infrabel vragen om alles in detail te komen uitleggen, dan begrijpt u misschien beter waarin de moeilijkheden precies schuilen. Er is mogelijk ook sprake van een gebrek aan motivatie, maar zelfs als de NMBS en Infrabel wel gemotiveerd zouden zijn, zijn er infrastructurele problemen.*

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *Ik zie er geen probleem in om Infrabel uit te nodigen. Kunt u ons ook het verslag bezorgen waarin de MIVB tot de conclusie komt dat lightrail geen voordeel biedt in Brussel?*

Uiteraard is het de bedoeling dat de NMBS haar dienstverlening voortzet. Wanneer dat niet kan, hebben we echter een alternatief nodig. Het is niet mijn bedoeling om het Belgische spoornet in stukjes op te delen, maar ik vind dat we goed voorbereid moeten zijn, zodat de Brusselaars van een optimale dienstverlening kunnen genieten.

De NMBS moet investeren, maar ik heb het over de bediening van Brussel in aanvulling op het aanbod van de MIVB en op de uitbreiding van de metro. In het kader daarvan heb ik geen enkel probleem met rollend materieel, van de MIVB of van een andere

M. Pascal Smet, ministre.- *L'erreur est de croire que la STIB deviendrait l'opérateur interne dès le moment où la SNCB cesserait de l'être. Nous devons ouvrir le marché et un autre opérateur pourrait être désigné.*

M. Marc Loewenstein (DéFI).- *C'est pourquoi ma question porte sur la STIB ou un opérateur privé conventionné, tous deux étant soumis à des contraintes propres aux sociétés de service public.*

Vous nous avez fait part de plusieurs réticences d'ordre technique, liées à la signalétique, au fait que nous n'avons pas, comme d'autres villes, de réseaux séparés, et que le train urbain exclurait le train suburbain. Votre réponse constitue sans doute une synthèse de rapports d'experts mais, pour que notre commission puisse se rendre compte des difficultés, il serait intéressant que nous assistions à un exposé plus détaillé.

M. Pascal Smet, ministre.- *Si je peux émettre une suggestion, pourquoi n'invitez-vous pas Infrabel à venir nous expliquer le dossier plus en détail ? On a aussi eu des contacts avec lui. Cela pourrait être une bonne idée pour comprendre la difficulté réelle qui se pose, indépendamment de la volonté. Il y a peut-être un manque de volonté – ce qui est encore autre chose. Toutefois, même lorsque la volonté est manifeste, il y a des difficultés liées à l'infrastructure.*

M. Marc Loewenstein (DéFI).- *Je ne vois aucun problème à cela. Nous pouvons en rediscuter lors d'un ordre des travaux... Ce serait un sujet intéressant. Le rapport de 2007 de la STIB dont la conclusion est, apparemment, que le rail léger n'est pas la solution constituerait une autre source d'information intéressante. Ce rapport pourrait-il être communiqué à la commission ?*

Pour ce qui est des questions politiques, j'ai abordé la question de la libéralisation... J'ai bien compris. L'objectif est bien sûr que la SNCB intervienne et poursuive son service, mais, à défaut, on doit aussi envisager des solutions alternatives si c'est nécessaire. La volonté n'est pas de saucissonner le réseau de transport ferré en Belgique, mais on doit parer à toute éventualité, afin d'être prêt et de garantir un service optimal à la population.

operator, op het intra-Brusselse net om de Brusselaars een betere dienstverlening te bieden.

Het is een kwestie van het juiste evenwicht te vinden. Het zal misschien wat kosten, maar zou een nieuwe metro bouwen en onderhouden goedkoper zijn? Kunnen we daarop en tegelijkertijd op andere vervoersmodi inzetten? Het is de bedoeling dat de Brusselaars en de pendelaars een zo groot mogelijk aanbod aan alternatieven voor de auto krijgen.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Het blijft een probleem dat het Brusselse spoornet niet voor dubbel gebruik is ontworpen.*

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *Ik weet ook wel dat bepaalde delen van het spoornet in Brussel verzadigd zijn en andere niet. Ik wil niet zeggen dat er overal stadstreinen moeten rijden, maar op de momenteel onderbenutte delen van het net is misschien een en ander mogelijk. U zou dat moeten bestuderen.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Politiek gezien zou dat een vergissing zijn, want dan zou de NMBS helemaal niet meer investeren. Zij moet S-treinen van de Rand naar Brussel laten rijden die ook in Brusselse stations stoppen. Elke andere benadering zet de deur open naar een regionalisering.*

Mevrouw de voorzitter.- *Ik stel een hoorzitting voor met Infrabel, dat duidelijkheid kan brengen*

En ce qui concerne l'aspect budgétaire, à nouveau, c'est à la SNCB d'investir. Toutefois, ce qui est proposé ici, c'est une desserte bruxelloise qui se veut complémentaire du service prévu par la STIB et d'un projet d'extension du métro que nous appelons de nos vœux. Cela fait partie du maillage bruxellois. Dans ce sens, je ne verrais aucun problème à voir du matériel roulant, éventuellement de la STIB ou d'un autre opérateur, circuler sur le réseau intrabruellois pour améliorer le service offert aux Bruxellois.

J'attends les rapports d'experts. On doit trouver le juste équilibre. Cela aura peut-être un coût, mais le développement et l'entretien d'un nouveau métro seraient-ils moins coûteux ? Est-ce que cela pourrait être complémentaire ? Pourrions-nous jouer là-dessus et sur d'autres modes de transport ? C'est une question de multimodalité et l'objectif est d'offrir le plus de moyens de transport possible aux Bruxellois et aux navetteurs pour qu'ils préfèrent les transports publics à leur voiture.

M. Pascal Smet, ministre.- Le problème de base reste que, contrairement à d'autres villes, le réseau ferroviaire bruxellois n'est pas conçu pour être à double usage.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Je sais que certaines parties du réseau ferré, comme la jonction Nord-Midi, sont plus saturées que d'autres, et j'ai bien compris les problèmes potentiels de signalétique et d'encombrement. Je ne dis pas qu'il faut mettre des trains urbains sur tout le réseau ferré bruxellois, mais celui-ci étant actuellement sous-exploité, peut-être est-il possible de faire certaines choses à certains endroits. Il faudrait y réfléchir davantage.

M. Pascal Smet, ministre.- Politiquement, ce serait une erreur d'entrer dans cette logique, qui conduirait la SNCB à se désintéresser d'investir. C'est celle-ci qui doit mettre en place les trains S, depuis la périphérie et avec des arrêts à Bruxelles. Toute autre approche ouvrirait la voie à une désolidarisation de l'État fédéral.

Mme la présidente.- Je saisis la balle au bond et propose aux députés d'auditionner Infrabel afin de

over de technische problemen die een dergelijk scenario inhoudt.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *Wie stelde het verslag op?*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De MIVB, op mijn vraag.*

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *Laten we dan niet alleen Infrabel uitnodigen, maar ook de dienst die het verslag opstelde.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Het verslag uit 2007 ging over het mogelijk inzetten van MIVB-voertuigen op de NMBS-lijnen uit Vlaams- en Waals-Brabant.*

Ik raad u aan om eerst Infrabel te horen over wat infrastructureel mogelijk is, want dat is doorslaggevend.

Mevrouw de voorzitter.- Ik zal aan de commissie voorstellen om een hoorzitting met Infrabel te organiseren.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ANDRÉ DU BUS DE WARNAFFE

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

betreffende "de centrale berm van de Franklin Rooseveltlaan".

De heer André du Bus de Warnaffe (cdH) (in het Frans).- *De werken aan de Franklin Rooseveltlaan zijn nu al twee maanden voltooid. Fietsers en voetgangers kunnen er gebruikmaken van een prachtig fietspad en een brede stoep, terwijl automobilisten in beide richtingen weer op beide*

nous éclairer sur les difficultés techniques d'un tel scénario.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Qui est l'auteur du rapport ?

M. Pascal Smet, ministre.- La STIB, à ma demande.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Dans ce cas, auditionnons Infrabel et le service qui a rédigé le rapport.

M. Pascal Smet, ministre.- Le rapport 2007 sur le métro léger étudiait la possibilité d'une cohabitation entre la STIB et les lignes de la SNCB en provenance du Brabant flamand et du Brabant wallon.

Je vous conseille de commencer par auditionner Infrabel sur les possibilités infrastructurelles, car cet aspect est le plus déterminant.

Mme la présidente.- Je vais me renseigner pour proposer à la commission d'auditionner Infrabel sur cette question.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. ANDRÉ DU BUS DE WARNAFFE

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

concernant "le terre-plein central de l'avenue Franklin Roosevelt".

M. André du Bus de Warnaffe (cdH).- Cela sera sans doute ma dernière question à ce sujet, puisque cela fait maintenant plus de deux mois que le chantier de l'avenue Franklin Roosevelt est terminé.

Les cyclistes et les piétons peuvent désormais profiter d'une belle piste cyclable et d'un trottoir

rijstroken kunnen rijden. Alleen de toekomst van de middenberm roept nog vragen op.

De MIVB wil al jaren haar reïssnelheid verhogen, waaronder ook die van de tramlijn 8. Daarvoor zouden de rails worden verplaatst van de Adolphe Buyllaan, de Waaglaan, de Derbylaan en de Woudlaan naar een eigen bedding op de middenberm van de Franklin Rooseveltlaan.

Hoe zal de middenberm van de Franklin Rooseveltlaan worden heraangelegd? Wil de MIVB tram 8 nog steeds op de laan laten rijden? Werden daarvoor effectenstudies uitgevoerd?

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Het dossier bevat geen nieuwe elementen. Op de middenberm zal er gras en eventueel bloemen worden gepland. Voorts zijn er geen plannen.*

De heer André du Bus de Warnaffe (cdH) (in het Frans).- *Tramlijn 8 wordt dus niet naar de Franklin Rooseveltlaan verplaatst?*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Dat staat niet in het meerjarenplan tot 2025. Dat sluit niet uit dat een volgende regering die plannen toch wil uitvoeren.*

De heer André du Bus de Warnaffe (cdH) (in het Frans).- *Het blijft dus een hypothese en heeft geen prioriteit?*

élargi, tandis que les automobilistes circulent à nouveau sur les deux bandes, dans les deux sens.

Nous sommes heureux de voir que la circulation peut reprendre. Il y a cependant un point qui soulève toujours une série d'interrogations, à savoir le futur du terre-plein de cette magnifique avenue.

Depuis de nombreuses années, la STIB a, dans ses cartons, la volonté d'augmenter sa vitesse commerciale, entre autres celle de la ligne de tram 8. Cela passerait par un déplacement des rails des avenues Adolphe Buyl, du Pesage, du Derby et de la Forêt à un site propre aménagé sur le terre-plein de la nouvelle avenue Franklin Roosevelt.

Quels sont donc les projets d'aménagement du terre-plein de l'avenue Franklin Roosevelt ?

La volonté de faire passer la ligne de tram 8 sur cette avenue est-elle toujours d'actualité au sein de la STIB ? Si oui, des études d'impact ont-elles été menées ?

M. Pascal Smet, ministre.- Il n'y a pas d'élément nouveau dans le dossier. Nous allons remettre en état la pelouse du terre-plein central, éventuellement y planter davantage de fleurs si le climat le permet. Pour le reste, tout est possible à l'avenir, mais rien de concret n'est prévu pour le moment.

M. André du Bus de Warnaffe (cdH).- Cela signifie-t-il qu'il n'est en aucun cas prévu de déplacer la ligne de tram 8 vers l'avenue Franklin Roosevelt ?

M. Pascal Smet, ministre.- Cette option évoquée par le passé n'est pas arrêtée, mais un futur gouvernement pourrait en décider ainsi. Pour l'heure, le plan pluriannuel courant jusque 2025 ne prévoit aucune mesure en ce sens. Nous évoquons la préparation d'autres lignes de tram que celle du tram 8.

M. André du Bus de Warnaffe (cdH).- Pour résumer, il ne s'agit donc pas d'une priorité actuellement. Cela reste une hypothèse qu'il

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De volgende regering zal de prioriteiten voor de periode 2019-2024 vaststellen. Het investeringsprogramma tot 2025 ligt echter vast. Wij hebben net voorrang gegeven aan de aanleg van tramlijnen richting Tour & Taxis en Neder-Over-Heembeek.*

De heer André du Bus de Warnaffe (cdH) (in het Frans).- *Het zal dan inderdaad aan de volgende regering zijn om beslissingen te nemen in dit dossier.*

- Het incident is gesloten.

appartiendra vraisemblablement à un prochain gouvernement de privilégier ou non.

M. Pascal Smet, ministre.- Je n'ai pas tout à fait dit cela. En effet, le prochain gouvernement sera chargé de cette problématique pour la période 2019-2024. Or, le programme d'investissement est décidé jusque 2025. Nous venons de donner la priorité à la création de lignes de tram vers Tour et Taxis et Neder-Over-Heembeek.

M. André du Bus de Warnaffe (cdH).- Si le programme va jusque 2025, le prochain gouvernement préparera un programme pour la suite. La responsabilité dans ce dossier incombera donc au prochain gouvernement.

- L'incident est clos.