



**BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK  
PARLEMENT**

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

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

**VERGADERING VAN  
MAANDAG 27 APRIL 2015**

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

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

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

**RÉUNION DU  
LUNDI 27 AVRIL 2015**

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@bruparlirisnet.be](mailto:criv@bruparlirisnet.be)

De verslagen kunnen geconsulteerd worden op  
<http://www.parlbruparlirisnet.be/>

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@parlbruirisnet.be](mailto:criv@parlbruirisnet.be)

Les comptes rendus peuvent être consultés à l'adresse  
<http://www.parlbruparlirisnet.be/>

<b>INHOUD</b>		<b>SOMMAIRE</b>	
<b>MONDELINGE VRAGEN</b>	7	<b>QUESTIONS ORALES</b>	7
- van de heer Hervé Doyen	7	- de M. Hervé Doyen	7
aan mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ontwikkelings-samenwerking, Verkeersveiligheidsbeleid, Gewestelijke en Gemeentelijke Informatica en Digitalisering, Gelijkheidscampagne en Dierenwelzijn,		à Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Coopération au développement, de la Sécurité routière, de l'Informatique régionale et communale et de la Transition numérique, de l'Égalité des chances et du Bien-être animal,	
betreffende "het project voor trajectcontrole in de Leopold II-tunnel".		concernant "le projet de mise en place de radars-tronçons dans le tunnel Léopold II".	
- van mevrouw Cieltje Van Achter	11	- de Mme Cieltje Van Achter	11
aan mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ontwikkelings-samenwerking, Verkeersveiligheidsbeleid, Gewestelijke en Gemeentelijke Informatica en Digitalisering, Gelijkheidscampagne en Dierenwelzijn,		à Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Coopération au développement, de la Sécurité routière, de l'Informatique régionale et communale et de la Transition numérique, de l'Égalité des chances et du Bien-être animal,	
betreffende "de naleving van de regels op de overheidsopdrachten in het kader van verkeersveiligheidscampagnes".		concernant "le respect des règles sur les marchés publics dans le cadre de campagnes de sécurité routière".	
<b>INTERPELLATIES</b>	14	<b>INTERPELLATIONS</b>	14
- van de heer Vincent De Wolf		- de M. Vincent De Wolf	
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de nieuwe metrolijn Noord-Zuid".		concernant "le nouvel axe de métro nord-sud".	

Toegevoegde interpellatie van de heer Ridouane Chahid,	14	Interpellation jointe de M. Ridouane Chahid,	14
betreffende "de uitbreiding van de metro van Evere tot Vorst".		concernant "l'extension du métro de Evere à Forest".	
Toegevoegde interpellatie van mevrouw Carla Dejonghe,	14	Interpellation jointe de Mme Carla Dejonghe,	14
betreffende "de planning van de nieuwe metrolijn naar het noorden van Brussel".		concernant "le calendrier de la nouvelle ligne de métro vers le nord de Bruxelles".	
<i>Samengevoegde bespreking – Sprekers: mevrouw Céline Delforge, de heer Pascal Smet, minister, de heer Ridouane Chahid, mevrouw Carla Dejonghe, de heer Hervé Doyen.</i>	19	<i>Discussion conjointe – Orateurs : Mme Céline Delforge, M. Pascal Smet, ministre, M. Ridouane Chahid, Mme Carla Dejonghe, M. Hervé Doyen.</i>	19
- van de heer Vincent De Wolf	30	- de M. Vincent De Wolf	30
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de overgang van het papieren vervoerbewijs naar de Mobibkaart en uitbreiding tot het vervoersnet van de TEC".		concernant "la transition du billet papier à la carte Mobib et son ouverture au réseau des TEC".	
<i>Bespreking – Sprekers: de heer Pascal Smet, minister, de heer Vincent De Wolf.</i>	32	<i>Discussion – Orateurs : M. Pascal Smet, ministre, M. Vincent De Wolf.</i>	32
MONDELINGE VRAAG	34	QUESTION ORALE	34
- van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel	34	- de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	34
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 door de MIVB in 2014 geïnde ontvangsten voor de categorie 65+".		concernant "les recettes perçues par la STIB en 2014 pour la catégorie des 65+".	

INTERPELLATIE	34	INTERPELLATION	34
- van de heer Paul Delva	34	- de M. Paul Delva	34
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de afbraak van het Reyersviaduct en de aanleg van een stadsboulevard".		concernant "la démolition du viaduc Reyers et l'aménagement d'un boulevard urbain".	
<i>Besprekking – Sprekers: mevrouw Céline Delforge, mevrouw Joëlle Maison, de heer Pascal Smet, minister, de heer Paul Delva.</i>	37	<i>Discussion – Orateurs : Mme Céline Delforge, Mme Joëlle Maison, M. Pascal Smet, ministre, M. Paul Delva.</i>	37
MONDELINGE VRAGEN	41	QUESTIONS ORALES	41
- van de heer Eric Bott	41	- de M. Eric Bott	41
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 "een taxidienst voor bejaarden".		concernant "un service de taxi destiné aux personnes âgées".	
- van de heer Eric Bott	42	- de M. Eric Bott	42
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 harmonisering van de avonddienstregeling van de MIVB".		concernant "l'harmonisation des horaires de la STIB en soirée".	
- van de heer Boris Dilliès	45	- de M. Boris Dilliès	45
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 stand van zaken inzake de afstandsbesturing voor lichten in het Avanti-programma".		concernant "l'état d'avancement du système de télécommande des feux dans le cadre du programme Avanti".	
- van de heer Arnaud Pinxteren	51	- de M. Arnaud Pinxteren	51
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 aanleg van GFR 1 op de Kruidtuinlaan".		concernant "l'aménagement de l'ICR 1 sur le boulevard du Jardin botanique".	
- van mevrouw Céline Delforge	52	- de Mme Céline Delforge	52
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 heraanleg van de Vleurgatsesteenweg tussen het Flageyplein en de Louizalaan".		concernant "l'aménagement de la chaussée de Vleurgat entre la place Flagey et l'avenue Louise".	
- van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven	54	- de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	54
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "het voorstel van een kabelbaan in Brussel".		concernant "la proposition d'un téléphérique à Bruxelles".	

*Voorzitterschap: de heer Boris Dilliès, voorzitter.  
Présidence : M. Boris Dilliès, président.*

## MONDELINGE VRAGEN

**De voorzitter.-** Aan de orde zijn de mondelinge vragen.

### MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER HERVÉ DOYEN

AAN MEVROUW BIANCA DEBAETS,  
STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST,  
BELAST MET ONTWIKKELINGS-SAMENWERKING, VERKEERSVEILIGHEIDSBELEID, GEWESTELIJKE EN GEMEENTELIJKE INFORMATICA EN DIGITALISERING, GELIJKEKANSEN-BELEID EN DIERENWELZIJN,

betreffende "het project voor trajectcontrole in de Leopold II-tunnel".

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

**De heer Hervé Doyen (cdH)** (*in het Frans*).- *De Brusselse regering heeft uit veiligheids-overwegingen beslist om vanaf 3 april de maximumsnelheid in de Leopold II-tunnel te verlagen van 70 naar 50 km/u. In overleg met de minister van Mobiliteit hebt u bovendien beslist in die tunnel een testproject voor trajectcontrole op te zetten, zonder daarover te informeren.*

*Wanneer denkt u met het testproject van start te gaan? Na hoeveel tijd wordt het geëvalueerd? Wie zal de trajectcontrole plaatsen? Wie verbaliseert de overtredingen die door het trajectcontrolesysteem worden vastgesteld?*

*Tot vier of vijf jaar geleden mocht er in de tunnel maximaal 50 km/u gereden worden. Minister Grouwels trok de maximumsnelheid na overleg met Brussel Mobiliteit en de betrokken gemeenten op tot 70 km/u. Dat betekent dat het gewest, na overleg met onder meer de politiezone die moet*

## QUESTIONS ORALES

**M. le président.-** L'ordre du jour appelle les questions orales.

### QUESTION ORALE DE M. HERVÉ DOYEN

À MME BIANCA DEBAETS,  
SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION  
DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE  
DE LA COOPÉRATION AU  
DÉVELOPPEMENT, DE LA SÉCURITÉ  
ROUTIÈRE, DE L'INFORMATIQUE  
RÉGIONALE ET COMMUNALE ET DE  
LA TRANSITION NUMÉRIQUE, DE  
L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DU  
BIEN-ÊTRE ANIMAL,

concernant "le projet de mise en place de radars-tronçons dans le tunnel Léopold II".

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

**M. Hervé Doyen (cdH)**.- Je voudrais interroger la ministre sur le projet de mise en place de radars-tronçons dans le tunnel Léopold II qui, pour ceux qui ne le connaissent pas, est un tunnel qui relie la place Rogier à l'arrière de la basilique de Koekelberg.

Nous avons appris par voie de presse que le gouvernement bruxellois avait décidé de réduire la vitesse autorisée dans le tunnel Léopold II de 70 à 50km/h afin de limiter au maximum les risques d'accidents. Le 3 avril, à la suite de cette décision, des panneaux de signalisation indiquant une limitation de vitesse à 50km/h ont été placés dans le tunnel par les services de Bruxelles Mobilité. Nous apprenions dans la foulée qu'en concertation avec le ministre de la Mobilité, vous auriez décidé de lancer un projet pilote de contrôle par radars-tronçons dans le tunnel Léopold II et ce, sans qu'aucune information concrète ne soit fournie.

*verbaliseren, officiële stappen had ondernomen om de maximumsnelheid in de tunnel op te trekken.*

*Vreemd genoeg hebben we van de pers moeten vernemen dat de maximumsnelheid nu tot 50 km/u wordt beperkt.*

*Toen de snelheid beperkt was tot 50 km/u vroeg het gewest aan de gemeenten of ze opgetrokken mocht worden naar 70 km/u. Blijkbaar was het voor bestuurders moeilijk om in een lange rechte tunnel een snelheid van 50 km/u aan te houden.*

*Nu beslist het gewest eenzijdig om de maximumsnelheid terug te brengen tot 50 km/u.*

Dans quels délais prévoyez-vous la mise en œuvre de ce projet ? Au terme de quelle période prévoyez-vous son évaluation ? Qui est en charge de sa mise en place ? Qui est désigné pour verbaliser les infractions constatées par le système du contrôle-trajet ?

Indépendamment de ces questions opérationnelles, je voudrais également vous interroger sur la méthodologie de ce projet. Vous devez savoir que ce tunnel était, il y a quatre ou cinq ans, limité à 50km/h et c'est la ministre Grouwels, qui a précédé M. Smet dans la fonction, qui, après concertation avec Bruxelles Mobilité et les communes concernées (Bruxelles-Ville, Koekelberg et Molenbeek-Saint-Jean), a décidé d'élever cette limitation à 70km/h. Il y a donc eu une démarche officielle de la Région pour augmenter la vitesse autorisée de ce tunnel à la suite d'une concertation assez large, y compris avec la zone de police 5340 qui était en charge de la verbalisation d'éventuelles infractions dans ce tunnel.

Assez curieusement, c'est par voie de presse que nous avons appris que la vitesse autorisée repassait à 50km/h.

Quand elle était limitée à 50km/h, la Région avait demandé aux communes si la vitesse maximale pouvait passer à 70km/h. Les communes avaient trouvé qu'il s'agissait d'une bonne idée, car personne ne respectait la limite des 50km/h. Apparemment, il serait compliqué de rester à 50km/h dans d'aussi longs tunnels en ligne droite. Il est important d'intervenir pour ceux qui roulent à des vitesses beaucoup trop élevées, mais 50km/h est peut-être un peu trop lent dans les tunnels. C'est pour cette raison que la Région avait proposé aux communes de faire passer la limite à 70km/h.

Aujourd'hui, de manière unilatérale et sans concertation, la Région aurait donc décidé de baisser la limite à 50km/h.

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

**Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État.**- La réduction de la vitesse de circulation est le premier objectif stratégique du Plan d'action régional de sécurité routière (2011-2020) approuvé par le gouvernement le 28 avril 2011.

L'une des actions prévues dans ce plan, approuvée

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

**Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris (in het Frans).**- *De verkeerssnelheid beperken is de eerste strategische doelstelling van het gewestelijk verkeersveiligheidsplan 2011-2020. Hiertoe zullen geleidelijk aan trajectcontroles worden ingevoerd.*

*In 2009 heeft het gewest een studie over de*

*veiligheid in de tunnels besteld. Daaruit is gebleken dat vaak sneller wordt gereden dan toegestaan.*

*Overdreven snelheid is een van de voornaamste oorzaken van ongevallen in het Brussels Gewest. Daarom is beslist om een proefproject van trajectcontrole te starten in de Leopold II-tunnel. In mei zal hierover een vergadering plaatsvinden met alle partners: de politiezones, het parket, de federale politie en de betrokken gemeenten.*

*Het systeem kan pas worden ingevoerd nadat een aantal voorwaarden zijn vervuld. Zo kan het traject pas worden gekozen, nadat de planning voor de renovatiewerken in de tunnel is vastgesteld. Bovendien moet er een protocolakkoord worden gesloten met de politiezones, moet er een aanbesteding worden uitgeschreven, moeten de nodige stedenbouwkundige vergunningen worden aangevraagd, enzovoort.*

*De trajectcontrole zal vermoedelijk pas ten vroegste in de tweede helft van 2016 operationeel zijn.*

*De verbalisering zal door de politiediensten gebeuren, zodat overtreders door het parket vervolgd kunnen worden. Er is dus overleg nodig met de politie en het parket. Brussel Mobiliteit zal de uitvoering van de procedures op zich nemen.*

*De maximumsnelheid zal niet worden verlaagd, maar geharmoniseerd. Het is op voorstel van minister Smet dat de regering de harmonisering heeft goedgekeurd. In de Leopold II-tunnel was het toegestaan om op bepaalde stukken 70 km/u te rijden en op andere maar 50 km/u. Dat is niet echt duidelijk voor de automobilisten. Bovendien is de snelheid in de meeste tunnels in Brussel beperkt tot 50 km/u, op enkele uitzonderingen na. Het gemakkelijkst is dus om de maximumsnelheid in alle tunnels gelijk te trekken naar 50 km/u.*

*lors de la législature précédente, est l'introduction progressive du contrôle des trajets. Par ailleurs, la Région a commandé une étude sur la sécurité dans les tunnels en 2009, dont il est ressorti que les vitesses pratiquées étaient supérieures à la limite autorisée, voire excessives au regard de la géométrie des ouvrages.*

*Il faut, par ailleurs, savoir que la vitesse excessive est l'une des causes principales d'accident en Région bruxelloise. Il a donc été décidé de mener un projet pilote de contrôle de trajets par radars-tronçons dans le tunnel Léopold II.*

*Une réunion avec tous les partenaires impliqués (zones de police, Parquet, police fédérale et communes concernées) aura lieu en mai à ce sujet.*

*Avant d'implanter un tel système, plusieurs conditions doivent être rencontrées :*

- le choix du trajet en fonction du scénario qui sera sélectionné pour faire des travaux de rénovation dans ce tunnel ;*
- l'acceptation d'un protocole d'accord comportant les modalités d'installation et d'exploitation avec les zones de police concernées ;*
- la rédaction des spécificités techniques et des procédures. Il faut lancer un marché public ;*
- l'obtention des autorisations urbanistiques ;*
- les travaux, la phase de test, etc.*

*Vu le délai des procédures à suivre, la mise en service ne sera pas envisagée avant le deuxième semestre de 2016.*

*La verbalisation sera effectuée par les services de police. Cette question est cruciale pour mener les poursuites. Une concertation avec des partenaires tels que la police et le Parquet est donc nécessaire. C'est Bruxelles Mobilité qui se chargera de la mise en œuvre des procédures.*

*Par rapport à la vitesse, on ne devrait pas parler de diminution, mais plutôt d'harmonisation. Elle a été décidée par le gestionnaire des voiries et c'est mon collègue Pascal Smet qui a proposé cette harmonisation, approuvée par le gouvernement.*

Auparavant, le tunnel se divisait en plusieurs zones de 50km/h et 70km/h. Ce n'était vraiment pas clair pour les automobilistes.

Il faut également noter qu'à une ou deux exceptions près, la vitesse dans la plupart des tunnels à Bruxelles est limitée à 50km/h. Il est donc plus facile d'harmoniser la limitation de vitesse dans tous les tunnels en la faisant passer à 50km/h.

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

**De heer Hervé Doyen (cdH)** (*in het Frans*).- *Het stelt mij gerust dat er een overlegvergadering gepland is, maar die had beter wat vroeger plaatsgehad.*

*Ik ben het met u eens dat automobilisten soms overdreven snel rijden in de Leopold II-tunnel, maar is het daarom nodig om de snelheidslimiet te verlagen tot 50 km/u? Enkele jaren geleden heeft het gewest de gemeenten gevraagd om de maximumsnelheid op te trekken tot 70 km/u, omdat het vastgesteld had dat niemand de snelheidslimiet van 50 km/u respecteerde.*

*Het heeft weinig zin om beslissingen te nemen die moeilijk uitvoerbaar zijn. Het is bijzonder moeilijk om op die vier kilometer een snelheid van 50 km/u aan te houden. Het is gemakkelijker om daar een snelheidslimiet van 70 km/u te doen naleven.*

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

**M. Hervé Doyen (cdH).**- Vous m'avez rassuré en annonçant qu'une réunion de concertation était prévue, mais il eût été préférable de l'organiser préalablement.

Vous avez totalement raison de parler de vitesse excessive, mais encore faut-il savoir ce que recouvre cette expression. Je confirme que, dans le tunnel Léopold II, des automobilistes déboulent à 120km/h, mais fallait-il pour autant réduire la vitesse maximale à 50km/h ? Autrefois, la Région a demandé aux communes de relever la vitesse maximale à 70km/h, car elle avait constaté que personne ne respectait la limitation à 50km/h sur cette voirie souterraine interdite aux piétons et aux cyclistes.

Je ne suis pas férus de vitesse, ni de voitures d'ailleurs, mais j'estime qu'il vaut mieux prendre de bonnes mesures qui sont réellement appliquées que de mauvaises mesures inapplicables. Il est vraiment difficile de maintenir une vitesse de 50km/h sur les quatre kilomètres du tunnel. Il serait sans doute plus aisé de faire respecter une limitation à 70km/h.

Par ailleurs, en termes de gestion du trafic automobile dans la ville, la création de tunnels pervertit le système. En l'occurrence, on fait croire à l'automobiliste qu'il peut pénétrer aisément dans la ville sur une voirie à huit bandes, mais celle-ci est ramenée ensuite à deux bandes, ce qui génère des embouteillages sans fin.

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

**Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris** (*in het Frans*).- *In de tunnel moeten zware renovatiewerken worden uitgevoerd. Het*

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

**Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État.**- Il importe de rappeler que cette décision est liée à l'état du tunnel, lequel nécessite de lourdes

*verminderen van de maximumsnelheid is een preventieve veiligheidsmaatregel.*

*- Het incident is gesloten.*

### **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER**

**AAN MEVROUW BIANCA DEBAETS,  
STAATSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST,  
BELAST MET ONTWIKKELINGS-SAMENWERKING, VERKEERSVEILIGHEIDSBELEID, GEWESTELIJKE EN GEMEENTELIJKE INFORMATICA EN DIGITALISERING, GELIJKEKANSEN-BELEID EN DIERENWELZIJN,**

**betreffende "de naleving van de regels op de overheidsopdrachten in het kader van verkeersveiligheidscampagnes".**

**De voorzitter.**- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- Met de zesde staatshervorming is het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ook bevoegd voor de verkeersveiligheidscampagnes. Het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) heeft in het verleden de BOB-preventiecampagnes uitgerold en nu zijn de gewesten verantwoordelijk voor het organiseren en bestellen van preventiecampagnes.

Volgens mijn informatie moet het bestellen van preventiecampagnes gebeuren conform de regels op de overheidsopdrachten, dus na markt-radarpleging. Als het gewest een BOB-campagne wenst te bestellen, lijkt het mij nodig dat een aanbesteding wordt uitgeschreven waarop het BIVV eventueel kan inschrijven. Via de media kregen we te horen dat u dat anders ziet. U kondigt aan dat de BOB-campagnes in Brussel blijven bestaan in samenwerking met het BIVV. U spreekt niet van een openbare aanbesteding die mogelijks de samenwerking met het BIVV moet laten varen,

rénovations. Elle a été prise préventivement, par mesure de sécurité.

*- L'incident est clos.*

### **QUESTION ORALE DE MME CIELTJE VAN ACHTER**

**À MME BIANCA DEBAETS,  
SÉCRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT, DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE, DE L'INFORMATIQUE RÉGIONALE ET COMMUNALE ET DE LA TRANSITION NUMÉRIQUE, DE L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DU BIEN-ÊTRE ANIMAL,**

**concernant "le respect des règles sur les marchés publics dans le cadre de campagnes de sécurité routière".**

**M. le président.**- La parole est à Mme Van Achter.

**Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (*en néerlandais*).- *Depuis la sixième réforme de l'État, la Région de Bruxelles-Capitale assume l'organisation des campagnes de sécurité routière. Celles-ci étant soumises à la législation relative aux marchés publics, la Région est tenue de lancer un appel d'offres pour l'organisation d'une campagne de prévention BOB, auquel l'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR) peut éventuellement souscrire. Or, vous avez annoncé dans la presse que l'IBSR continuerait à être associé à l'organisation des campagnes BOB, sans évoquer l'ouverture du marché à d'autres collaborations éventuelles.*

*La Région est-elle libre, selon vous, de commanditer des campagnes de prévention à l'IBSR sans respecter la législation relative aux marchés publics ? Dans l'affirmative, quelle est la justification juridique de cette démarche ?*

*Dans le cas contraire, avez-vous lancé un appel*

niettegenstaande dat het BOB-concept ook door andere campagnebureaus gebruikt zou kunnen worden. Die uitspraak roept toch een aantal vragen op.

Bent u van mening dat het gewest preventiecampagnes bij het BIVV kan bestellen, zonder een openbare aanbesteding uit te schrijven op grond van de wetgeving inzake de overheidsopdrachten? Indien ja, op welke juridische grond steunt u zich? Hoe gaat u te werk bij het bestellen van preventiecampagnes bij het BIVV?

Indien neen, hebt u al een openbare aanbesteding uitgeschreven en voor welke campagnes? Wanneer worden de eerste verkeersveiligheidscampagnes gelanceerd? Wat zal het thema zijn? Waarom werd daarvoor gekozen? Zijn er ook andere thema's waarrond u dit jaar wenst te werken?

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

**Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.**- Naar aanleiding van de zesde staatshervorming werden bepaalde bevoegdheden, zoals bewustmaking, promotie, informatie inzake verkeersveiligheid die door de federale overheid waren toevertrouwd aan het BIVV, naar de gewesten overgeheveld. Door de bijzondere wet komt die bevoegdheid nu toe aan de gewesten. Het Waals, Vlaams en Brussels Gewest kunnen dus zelf hun verkeersveiligheidsaanpak bepalen en definiëren. Het BIVV blijft een partner, althans wat mij betreft in Brussel. Uiteraard kan elke regio daar zelf over beslissen.

Ik ben van oordeel dat men niet altijd het warm water moet uitvinden, maar dat men gerust een beroep kan doen op de bestaande expertise. Ik ben voorstander van een samenwerking met het federale niveau, waar dat mogelijk en nodig is, en ook met de andere gewesten. Bovendien moet men voor ogen houden dat de merknaam BOB eigendom is van het BIVV, Assuralia en de Vereniging van Bierbrouwers. Die kan niet zomaar door anderen worden gebruikt, zoals dat onterecht in uw vraagstelling vervat zat.

De bewustmakingscampagnes worden besproken in een begeleidingscomité dat door Brussel Mobiliteit wordt voorgezeten en beheerd. Daarin hebben een aantal andere partners zitting, zoals de

*d'offres public et quelles sont les campagnes concernées par celui-ci ? Quand les premières campagnes de sécurité routière débuteront-elles ? D'autres thèmes seront-ils abordés cette année ?*

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

**Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État** (*en néerlandais*).- *À la suite de la sixième réforme de l'État, des compétences comme la promotion, la sensibilisation et l'information en matière de sécurité routière, qui étaient auparavant confiées à l'IBSR par les autorités fédérales, ont été transférées aux Régions. De ce fait, celles-ci sont désormais habilitées à déterminer et définir elles-mêmes leur approche en matière de sécurité. L'IBSR demeure un partenaire, en tout cas pour Bruxelles.*

*Je suis d'avis qu'il est intéressant de faire appel à l'expertise existante. Je suis également favorable à une collaboration avec le niveau fédéral ainsi qu'avec les autres Régions. Du reste, il ne faut pas perdre de vue que le nom BOB est propriété de l'IBSR, d'Assuralia et de la Fédération des brasseurs belges, et qu'il ne peut donc être librement utilisé par d'autres.*

*Les campagnes de sensibilisation font l'objet de discussions au sein d'un comité d'accompagnement présidé et géré par Bruxelles Mobilité, dans lequel siègent une série d'autres partenaires comme l'Association de la ville et des communes de la Région de Bruxelles-Capitale (AVCB), les services de police et la STIB. Cette composition peut varier en fonction du thème de la campagne.*

Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, de politiediensten en de MIVB. Naargelang van het thema van de campagne kan die samenstelling wijzigen.

De uitwerking van de campagnes gebeurt door een bedrijf dat via een aanbesteding wordt aangewezen. De aanbesteding heeft dus geen betrekking op het BIVV, maar op het bedrijf dat de campagne inhoudelijk vorm en gestalte zal geven. Daarvoor wordt de wet op de overheidsopdrachten uiteraard gevolgd. Voor het najaar bereidt het begeleidingscomité de campagnes voor in functie van de prioritaire acties uit het Verkeersveiligheidsplan.

Ik herinner er graag aan dat ik het initiatief heb genomen om de twee regionale ministers, de heer Ben Weyts en de heer Maxime Prévot, uit te nodigen om een aantal onderwerpen te bespreken in navolging van de zesde staatshervorming. Het is belangrijk dat de verschillende gewesten regelmatig overleg hebben en dat niet ieder op zijn eigen eiland zit. Zo kunnen we tot een coherente aanpak komen over de gewesten heen.

**De voorzitter.-** Mevrouw Van Achter heeft het woord.

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- Er staat geen fout in mijn vraag. Het bedrijf dat de campagne inhoudelijk vorm geeft, doet dat waarschijnlijk met het BOB-concept en zal daarvoor moeten betalen. Het BOB-concept wordt al in verschillende landen gebruikt, bijvoorbeeld in Nederland. Niet het BIVV, maar wel het ministerie of het bedrijf dat de campagne uitwerkt, gebruikt dan de merknaam.

Uit uw antwoord blijkt dat het bedrijf dat de campagne zal voeren, inderdaad zal worden aangesteld via een openbare aanbesteding. Ik veronderstel dat er dan auteursrechten voor de merknaam BOB zullen moeten worden betaald. Het BIVV kan niet zelf campagne voeren zonder een openbare aanbesteding, maar het kan daarop altijd intekenen.

Is die openbare aanbesteding voor de BOB-campagne al gelanceerd?

*Les campagnes de sensibilisation sont organisées par une entreprise désignée par voie d'adjudication, dans le respect de la loi relative aux marchés publics. Le comité d'accompagnement prépare les campagnes avant l'automne, en fonction des actions prioritaires du plan de sécurité routière.*

*J'ai pris l'initiative d'inviter les deux ministres régionaux, M. Ben Weyts et M. Maxime Prévot, afin d'aborder avec eux certains sujets liés à la sixième réforme de l'État et de parvenir à une approche cohérente au niveau des trois Régions.*

**M. le président.-** La parole est à Mme Van Achter.

**Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *L'entreprise qui remporte le marché public pour la campagne de sensibilisation est tenue de payer des droits d'auteur pour l'utilisation du concept BOB. Lorsque ce concept est utilisé dans d'autres pays, notamment aux Pays-Bas, ce n'est pas l'IBSR, mais le ministère ou l'entreprise qui élabore la campagne qui utilise le nom.*

*L'appel d'offres public pour la campagne BOB est-il lancé ?*

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

**Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.**- Dat is nog niet gebeurd.

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- Ik vind het overigens een goede zaak dat u overlegt met de andere gewesten over de campagnes.

**Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.**- Het is enkel na goedkeuring van en in samenwerking met het BIVV dat het BOB-concept in de landen waarnaar u verwijst wordt gebruikt.

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- Als dat in andere landen met andere campagnebureaus kan, dan moet dat hier ook kunnen.

- *Het incident is gesloten.*

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

**Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État (en néerlandais).**- *Non, pas encore.*

**Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).**- *La concertation avec les autres Régions est une bonne chose.*

**Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État (en néerlandais).**- *Le concept BOB n'est utilisé à l'étranger qu'avec l'accord de l'IBSR, et en collaboration avec celui-ci.*

**Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).**- *Ce qui est possible à l'étranger devrait l'être ici également.*

- *L'incident est clos.*

## INTERPELLATIES

**De voorzitter.**- Aan de orde zijn de interpellaties.

### 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 nieuwe metrolijn Noord-Zuid".**

### TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER RIDOUANE CHAHID,

**betreffende "de uitbreiding van de metro van Evere tot Vorst".**

### TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW CARLA DEJONGHE,

## INTERPELLATIONS

**M. le président.**- L'ordre du jour appelle les interpellations.

### 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 "le nouvel axe de métro nord-sud".**

### INTERPELLATION JOINTE DE M. RIDOUANE CHAHID,

**concernant "l'extension du métro de Evere à Forest".**

### INTERPELLATION JOINTE DE MME CARLA DEJONGHE,

**betreffende "de planning van de nieuwe metrolijn naar het noorden van Brussel".**

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

**De heer Vincent De Wolf (MR) (in het Frans).**- *Op 26 maart kwam de regering naar buiten met het traject van de nieuwe noord-zuidmetrolijn die in 2024 in gebruik genomen wordt.*

*De MR vindt dat de opeenvolgende regeringen sinds 2004 een grote verantwoordelijkheid dragen voor de vertraging bij de aanleg van die lijn. Ondanks het Iris 1- en Iris 2-plan, die in de vermindering van het autoverkeer en de uitbreiding van de metro voorzien, is er tien jaar verloren gegaan.*

*De regering blijft echter vaag over de uitvoering van het project en de financiële middelen. Het Belirisfonds zal weliswaar jaarlijks 125 miljoen euro uittrekken, maar dat lijkt onvoldoende als je weet hoeveel de aanleg van een kilometer metro kost.*

*In de algemene beleidsverklaring staat dat er een haalbaarheidsstudie komt voor het traject tussen het Albertplein en Ukkel. Is dat nog altijd zo?*

*Voor het traject tussen het Noordstation en Evere zal over een afstand van 4,360 kilometer een tunnelboormachine ingezet worden. Heeft dat te maken met de plaatselijke omstandigheden of gaat het om een economische beslissing?*

*Beschikt u al over een planning? Zal de metro tussen het Noordstation en Evere onmiddellijk in gebruik genomen worden?*

*Wanneer zal de nieuwe tunnel bij het Zuidstation aangelegd worden?*

*Zal er van bij de start een automatische metro rijden tussen Evere en het Albertplein?*

*Is er een schatting gemaakt van de kosten voor de aanleg van de noord-zuidmetrolijn en de tunnel bij het Zuidstation?*

*Is er een verband tussen het Pulsarproject van de MIVB en de aanleg van de noord-zuidmetrolijn? Met andere woorden, zullen de metrostellen die*

**concernant "le calendrier de la nouvelle ligne de métro vers le nord de Bruxelles".**

**M. le président.**- La parole est à M. De Wolf.

**M. Vincent De Wolf (MR).**- Je vous prie à l'avance de m'excuser : je dois également être présent à la Commission des finances qui a lieu simultanément à celle-ci et je n'aurai peut-être pas le temps d'écouter la réponse du ministre, mais mes collaborateurs sont présents et me feront rapport si je devais manquer la suite du débat.

Le 26 mars dernier, le gouvernement a annoncé le tracé de la nouvelle ligne de métro nord-sud, qui devrait être effective en 2024.

Le MR estime que les différents gouvernements qui se sont succédé depuis 2004 portent une lourde responsabilité dans le délai apporté à la mise en œuvre de cet axe. Dix années ont été perdues malgré les Plans Iris 1 et Iris 2, qui prévoient pourtant la réduction de la pression automobile, l'extension du métro et une meilleure desserte de celui-ci.

La décision du gouvernement apparaît comme l'arbre qui cache la forêt. Les précisions manquent sur les plans de réalisation, encore plus sur les moyens financiers. Le fonds Beliris versera, certes, annuellement 125 millions d'euros, mais ce montant ne nous paraît pas susceptible de faire évoluer favorablement le chantier quand on connaît le coût au kilomètre de la réalisation d'un métro.

Par ailleurs, vous indiquez dans la déclaration de politique régionale qu'une étude de faisabilité était prévue pour le tronçon entre la place Albert et Uccle. Est-ce toujours à l'ordre du jour, ou déjà oublié ?

C'est la méthode du tunnelier qui a été retenue pour le creusement de l'axe entre la station Gare du Nord et Evere, sur 4,360 kilomètres. Ce choix a-t-il été fait en raison de sa faisabilité, des contraintes physiques du lieu, ou est-ce une décision économique ?

Disposez-vous déjà d'un calendrier d'exécution à ce stade ?

Le métro sur l'axe entre la station Gare du Nord et

*momenteel op lijn 1 en lijn 5 rijden, ook gebruikt worden op de noord-zuidlijn?*

*Hoe ver staat de haalbaarheidsstudie voor het traject na station Albert in de richting van Ukkel?*

**De voorzitter.**- De heer Chahid heeft het woord voor zijn toegevoegde interpellatie.

**De heer Ridouane Chahid (PS)** (*in het Frans*).- *De uitbreiding van de metro naar Schaerbeek en Evere en de opwaardering van de verbinding tussen het Noordstation en Albert zijn ambitieuze projecten uit het regeerakkoord. Het gaat om twee grote werven.*

*De eerste werf is die tussen het Noordstation en het Albertplein. De tramlijnen zullen worden omgevormd tot metrolijn om de capaciteit te verhogen, terwijl de trams nu al met een zeer hoge frequentie rijden. Wat is de huidige capaciteit van de tramlijnen tussen het Albertplein en het Noordstation?*

*Lijn 3 en lijn 4 zijn bijzonder populair. Hebt u zicht op de ontwikkeling van het aantal reizigers de voorbije jaren? Kunnen de frequentie en de capaciteit van de zes lijnen die door de noord-zuidverbinding rijden verder opgevoerd worden?*

*Zijn de studies over de verandering van de ondergrondse tramlijnen in metrolijnen al afgerond? Hoeveel zullen de werken kosten?*

*De tweede werf is de aanleg van een nieuwe metrolijn tussen Brussel-Noord en Bordet. Hoeveel zullen die werkzaamheden kosten?*

Evere sera-t-il directement mis en exploitation ?

Le calendrier d'exécution du nouveau tunnel à la station Gare du Midi, en substitution du tunnel sous la place de la Constitution, est-il fixé ?

La mise en service du métro en 2024 sur l'axe entre Evere et la place Albert se fera-t-elle en métro automatique ?

Disposez-vous d'une estimation budgétaire de ce chantier et de celui de la station Gare du Midi ?

La réalisation du projet Pulsar de la STIB a-t-elle un quelconque lien avec le chantier d'exécution de la ligne de métro nord-sud ? En d'autres termes, le matériel utilisé aujourd'hui sur les lignes 1 et 5 sera-t-il réutilisé sur l'axe nord-sud ?

Qu'en est-il de l'étude de faisabilité au-delà de la station Albert, vers Uccle ?

**M. le président.**- La parole est à M. Chahid pour son interpellation jointe.

**M. Ridouane Chahid (PS).**- La presse confirmait récemment l'approbation, par le gouvernement bruxellois, d'un plan directeur concernant la future ligne de métro qui reliera l'actuelle station Albert, à Forest, à une future station Bordet à Evere.

Les projets de mise en œuvre de l'extension du métro vers Schaerbeek et Evere et la transformation de la connexion entre les stations Gare du Nord et Albert en métro sont effectivement des objectifs ambitieux fixés par l'accord de gouvernement.

L'extension du métro d'Evere à Forest comprend donc deux chantiers distincts.

Le premier est celui de la jonction entre la station Gare du Nord et celle de la place Albert, qui concerne les lignes de tram 3 et 4, ainsi que 51, 82, 25 et 55. L'objectif des travaux de transformation en métro est d'accroître la capacité, alors que ces lignes connaissent déjà une fréquence particulièrement élevée sur le réseau. Pourriez-vous nous dire où en est la capacité des lignes fréquentant actuellement les infrastructures souterraines entre la place Albert et la station Gare du Nord ?

*Zal Beliris de volledige werken betalen of komt er ook nog een andere financiering? Is er al een definitieve planning uitgewerkt? Worden beide werven op elkaar afgestemd?*

Les lignes 3 et 4 sont particulièrement performantes. Quelle est l'évolution de leur fréquentation ces dernières années ? Sur le plan logistique, est-il possible d'accroître la fréquence et la capacité actuelle des six lignes empruntant cette jonction ? Rappelons qu'il avait jadis été décidé que l'on ne ferait pas passer plus de trois lignes en souterrain.

Les études portant sur la transformation de ces voies de tram souterraines en métro sont-elles finalisées ? Quel serait le coût des travaux sur cette jonction ?

Le deuxième chantier concerne le creusement d'une nouvelle ligne de métro entre la station Gare du Nord et celle de Bordet. Il devait être pris en charge par Beliris. Quel est le coût final de ces travaux ? Jusqu'à présent, il n'a été question que d'estimations.

Beliris prendra-t-il entièrement en charge le coût des travaux, ou d'autres financements sont-ils prévus ? L'ensemble des études sont-elles finalisées ? Dispose-t-on d'un agenda définitif des travaux ? Existe-t-il une coordination entre les deux chantiers ?

**De voorzitter.**- Mevrouw Dejonghe heeft het woord voor haar toegevoegde interpellatie.

**Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).**- Eind maart keurde de Brusselse regering het masterplan van Beliris voor de nieuwe metrolijn 3 goed.

Wij zeggen al jaren dat de metro de enige echte concurrent voor de wagen is. Het enige wat we betreuren is dat er bij elke nieuwe aankondiging van de metro-uitbreiding nieuwe realisatiedata worden voorgesteld.

Het Iris 2-plan uit 2010 voorzag in een noordelijke uitbreiding van de metro tegen 2018. Daarna zou werk worden gemaakt van een uitbreiding naar het zuiden.

Ondertussen is de eerste fase van die uitbreiding opnieuw vooruitgeschoven. Volgens de indicatieve planning in de beheersovereenkomst 2013-2017 van de MIVB zou de nieuwe metro operationeel moeten zijn in 2022. Ondertussen is dat 2024 geworden. Als de timing al zo veel vertraging

**M. le président.**- La parole est à Mme Dejonghe pour son interpellation jointe.

**Mme Carla Dejonghe (Open Vld) (en néerlandais).**- *Le gouvernement a approuvé fin mars le plan directeur de Beliris pour la nouvelle ligne 3 du métro.*

*Si le métro constitue la seule véritable alternative à l'automobile, nous regrettons que chaque annonce concernant l'extension du métro soit assortie de nouvelles échéances.*

*Le Plan Iris 2, adopté en 2010, avait programmé la réalisation de l'extension nord du métro pour 2018, avant celle prévue pour le sud. Le plan de gestion de la STIB 2013-2017 indique que le nouveau métro sera opérationnel en 2022. Dans l'intervalle, cette échéance a été reportée à 2024. Le retard pris par l'extension nord n'augure rien de bon quant à la réalisation de l'extension sud.*

*Dans ce dossier, que mon groupe suit depuis longtemps, il est systématiquement question de*

oploopt voor de verbinding naar het noorden, dan belooft dat niet veel goeds voor de verbinding naar het zuiden, die nadien moet volgen.

Onze fractie heeft in het verleden al verschillende malen gepolst naar de stand van zaken in dit dossier. Er werd telkens verwezen naar de noodzaak om voorbereidende studies uit te voeren, een richtplan op te stellen, een stedenbouwkundige vergunning en milieuattest aan te vragen, een openbare aanbesteding voor de uitvoering van de werken uit te schrijven, enzovoort.

Het definitieve tracé werd vorig jaar vastgelegd. Er werden dus al een reeks studies uitgevoerd. We zijn dan ook verbaasd dat Beliris in een recent persbericht meedeelde dat zij na de goedkeuring van het masterplan door de Brusselse regering eindelijk kunnen overgaan tot diepgaandere studies. Wij hadden Beliris veel liever horen communiceren over de effectieve aanvang van de werkzaamheden. Wat ons betreft is dit opnieuw een bewijs dat de afstemming tussen Beliris en het Brussels Gewest niet voldoende vlot verloopt, dat er naast elkaar wordt gewerkt.

Bestaan er plannen om die samenwerking beter te stroomlijnen? De projecten die Beliris de komende jaren gepland heeft, zijn nog belangrijker voor de Brusselaars dan de projecten die Beliris vroeger realiseerde. Ik hoop evenwel dat ze met minder vertraging zullen worden gerealiseerd. Dat is altijd al een pijnpunt gewest. Denk maar aan de renovatie van het Horta-Lambeauxpaviljoen of de gang van het Centraal Station.

Misschien zou de MIVB beter haar afdeling planning en studies versterken, ontdubbelen en een aparte metrocel oprichten. Die cel kan zich dan specifiek over de ontwikkeling van het Brusselse metronetwerk buigen. Daar is de volgende jaren immers nog heel wat werk aan de winkel.

De Brusselse regering moet financiële prioriteiten stellen en de uitbreiding van de metro naar het noorden vormt een grote uitdaging. Timing is daarbij uiteraard een relatief begrip.

We gaan er echter van uit dat de manier waarop een timing wordt opgenomen in beleidsdocumenten een realistische inschatting is van de benodigde tijd om zaken te realiseren. We stellen echter opnieuw vast dat er tussen de planningsfase

*nouvelles études préparatoires, d'élaboration de plans, d'introduction de permis, d'ouverture de marchés publics... Le tracé définitif a pourtant été adopté en 2014. Nous sommes donc surpris que Beliris annonce par communiqué de presse que, suite à l'approbation du plan directeur par le gouvernement bruxellois, les études approfondies allaient pouvoir commencer. Ces éléments reflètent le manque d'adéquation dans la collaboration entre Beliris et le gouvernement bruxellois.*

*Ne pourrait-on prévoir des mesures pour assouplir cette collaboration ? Les projets que Beliris entend mener dans les prochaines années n'ont jamais été aussi importants pour les Bruxellois. Espérons seulement qu'ils prendront moins de retard, comme ce fut le cas pour l'aménagement du couloir de la gare de Bruxelles-Central.*

*La STIB ne pourrait-elle pas renforcer son département planification et développement et créer une cellule spécifique pour le développement du métro ?*

*L'extension nord du métro constitue un défi majeur pour le gouvernement qui doit définir ses priorités financières. Dans un tel cadre, un calendrier de travaux devient une notion relative, mais, tel qu'inscrit dans une note politique, il devrait tout de même constituer une évaluation réaliste du temps nécessaire au chantier. Or, nous constatons une fois de plus des années de différence entre la phase de planning et la mise en service effective des nouvelles lignes et stations de métro. Nous aimerais donc connaître l'évolution de l'étude sur l'extension de la ligne 3 du métro vers Uccle.*

*Pourquoi la date de la mise en service du métro vers Schaerbeek et Evere ne correspond-elle pas à celle citée dans le plan de gestion de la STIB ? À quoi imputer ce retard ?*

*Comment améliorer la collaboration au sein de Beliris pour éviter ces retards de chantiers systématiques ? Le gouvernement est-il conscient de ce problème ? Quelles concertations avec le niveau fédéral ont-elles eu lieu à ce sujet ?*

*Enfin, si l'extension du métro représente une telle charge pour la STIB, ne pourrait-on en confier la mission à une entité provisoire distincte ? Où en sont les études sur l'extension sud du métro ?*

en de uiteindelijke ingebruikname van extra metrolijnen en stations behoorlijk wat jaren zitten. Daarom ook zouden wij graag peilen naar de stand van zaken van het studiewerk rond de verlenging van metrolijn 3 richting Ukkel.

Waarom wijkt de nieuwe datum van ingebruikname van de metro naar Schaarbeek en Evere af van de datum die opgenomen is in het beheersplan van de MIVB? Waar is deze vertraging aan te wijten?

Op welke manier wordt er getracht om de samenwerking binnen Beliris te verbeteren om te voorkomen dat de realisatie van projecten steeds vertraging opleert? Is de regering zich bewust van dit probleem? Welk overleg werd hierover al gehouden met de federale regering?

Indien blijkt dat de MIVB de metro-uitbreiding moeilijk kan combineren met haar reguliere werking en investeringen, is het dan mogelijk om de metro-uitbreiding toe te wijzen aan een tijdelijke aparte entiteit?

Kunt u ons een stand van zaken geven in verband met de studies rond de uitbreiding van de metro in zuidelijke richting?

#### *Samengevoegde bespreking*

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

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).-** Over welke tramlijnen gaat het precies? De tramstellen die vandaag op lijnen 3 en 4 rijden, zullen niet op de nieuwe sporen kunnen rijden en zullen dus aan Albert moeten stoppen. Hoe zal die nieuwe overstap georganiseerd worden? Zal het traject van tramlijn 82 gewijzigd worden ten gevolge van de aanleg van de metro op het stuk waar tram 82 momenteel samen met trams 3 en 4 rijdt?

Zullen we op termijn evolueren naar een volledige automatisering van het metronet? Of is men daar om budgettaire redenen al van teruggekomen?

De eerste bodemonsters werden reeds genomen

#### *Discussion conjointe*

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

**Mme Céline Delforge (Ecolo).-** Je ne vais pas vous poser à nouveau l'ensemble des questions, même si nous attendons avec impatience les réponses relatives au budget, au financement et au calendrier des travaux.

Néanmoins, puisqu'il a été question des trams, je souhaiterais vous demander de nous communiquer la liste des lignes affectées. J'imagine que les véhicules circulant aujourd'hui sur les lignes 3 et 4 ne pourront pas emprunter ces voies et devront s'arrêter à l'arrêt Albert. Que va-t-il se passer avec cette nouvelle rupture de charge, si l'on pousse le métro jusqu'à cet arrêt Albert ? La ligne de tram 82 sera-t-elle affectée par la mise en métro du tronçon qu'elle utilise actuellement en commun avec les

*voor de huizen van de betrokken Brusselaars. Die zijn enigszins verbaasd dat de metro onder hun huis en niet onder de weg terechtkomt.*

*Bent u van plan om op een meer directe en persoonlijke manier contact op te nemen met de bewoners? Bent u van plan een staat van onderhoud van de huizen op te maken voor het geval er barsten in de muren ontstaan? Krijgen de inwoners nog duidelijke informatie over de overlast en de werkuren?*

lignes 3 et 4 ?

Par ailleurs, puisqu'il est question du programme Pulsar, allons-nous, comme le prévoyait le projet initial, vers une automatisation complète du métro sans aucun chauffeur ? Sommes-nous déjà revenus, pour des questions entre autres budgétaires, sur cet objectif ?

Les premiers carottages ont eu lieu devant les maisons des habitants concernés. Ces derniers sont un peu étonnés d'apprendre soudainement que le métro va passer sous leurs maisons et non sous la voirie. Il y a une réelle demande d'informations de leur part. Ils ont été en effet prévenus qu'un carottage à plus de 40 à 50m allait être effectué devant leur maison. Or, non seulement ils ne découvrent le tracé qu'aujourd'hui, mais, en plus, ils apprennent qu'il passera sous les habitations.

Comptez-vous mettre en place un dispositif de communication plus direct et plus personnalisé pour les habitations concernées ? Avez-vous prévu de réaliser un état des lieux des maisons au cas où des fissures apparaîtraient ? Les riverains vont-ils recevoir une information précise relative aux nuisances du chantier et aux horaires de travail ? Les habitants sont en demande par rapport à toutes ces questions. Que leur proposez-vous ?

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

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**- *Er moeten voor de nieuwe metrolijn geen bijkomende metrostellen worden besteld.*

*Om financiële redenen hebben we gekozen voor een enkele tunnel met een diameter van 9,8 m. Een dubbele tunnel zou 90 miljoen euro meer kosten. Bovendien zouden de werken langer duren, omdat de twee tunnels niet tegelijk kunnen worden geboord.*

*Het traject en de locatie van de stations werden bepaald op basis van een strategische en sociaal-economische studie, in overleg met de verschillende partners: Brussel Mobiliteit, Beliris, de MIVB, de gemeenten Evere en Schaarbeek en het gewest.*

*Van bij het voorontwerp zal worden onderzocht hoe de overlast voor de buurtbewoners beperkt kan worden en hoe de werken het best gefaseerd*

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- Je confirme que les véhicules manuels sont disponibles pour la livraison de la commande de trains relative au programme d'augmentation capacitaire. Elle ne requiert donc pas de matériel supplémentaire.

La solution technique qui a été retenue est celle d'un tunnelier monotube de 9,80m. Ce choix repose sur des impératifs économiques. La solution bitube présente un surcoût de 90 millions d'euros par rapport à la solution monotube. La durée du chantier est également moindre. Vu l'impossibilité d'entamer les travaux des deux tunneliers en même temps, un engagement de chantier de plusieurs mois était automatique.

Le choix du tracé et de la position des stations ressort d'une étude socio-économique et stratégique multicritères. Le tracé retenu a fait l'objet de discussions entre les différents partenaires que sont Bruxelles Mobilité, Beliris, la STIB, les communes

kunnen worden.

*De coördinatie tussen Beliris en het gewest zal gebeuren in het coördinatiecomité dat binnenkort zal worden opgericht, en dat in alle stadia van het project.*

*Het eerste hoofdstuk van de nota betreft het beheer van de verschillende werven. Bij mijn aantreden was daarvoor nog niemand aangeduid. Dat is ondertussen gebeurd, in overleg met de minister-president, de minister van Financiën en de federale minister bevoegd voor Beliris. Wij hebben voorts een programmadirecteur aangesteld en het bevoegdheidskader vastgesteld. Het is belangrijk dat de werken goed worden gecoördineerd, niet alleen om de financiële kosten en de duur van de werken te beperken, maar ook voor de toekomst van Brussel.*

*Het coördinatiecomité, waarvan ik het organogram, dat enkel in het Frans bestaat, bij het verslag laat voegen, zal binnen enkele weken operationeel zijn. Er zullen zich dus geen verrassingen meer voordoen met betrekking tot de follow-up, de timing of het richtschema.*

[http://www.parlbruparlirisnet.be/bijlagen/20150427\\_gouv\\_metro3.pdf](http://www.parlbruparlirisnet.be/bijlagen/20150427_gouv_metro3.pdf)

(verder in het Nederlands)

Mevrouw Dejonghe vroeg waarom er een probleem is met de termijnen. Het komt erop aan om de aangekondigde zaken te realiseren en op te volgen in boordtabellen. Dat gebeurt nu en men kan alles systematisch opvolgen.

Misschien gaat u naar Amsterdam. Amsterdam is echter geen goed voorbeeld vanwege de vertragingen die men gekend heeft door de weliswaar heel specifieke situatie. De Nederlanders wisten wel dat er water onder Amsterdam zat, maar de vertragingen in de realisatie en de kosten-explosie zijn enorm. We kunnen uiteraard altijd leren uit de fouten van een ander.

(Opmerkingen van mevrouw Dejonghe)

Ik geef alleen maar aan dat Amsterdam een atypisch geval is.

(verder in het Frans)

d'Evere et de Schaerbeek, et la Région.

Les différentes méthodes d'exécution permettant de diminuer l'impact du chantier pour les riverains et le phasage du projet seront étudiés dès le début de la phase d'avant-projet.

La coordination entre Beliris et la Région pour les deux projets - l'extension Bordet-Gare du Nord et l'adaptation Gare du Nord-Albert - se fera à toutes les étapes via un comité de coordination, qui sera mis en place sous peu.

Le premier chapitre de la note dont je vous parlais se consacre à la gouvernance qu'il faut prévoir pour ce dossier. Quand je suis devenu ministre, personne n'avait été désigné pour gérer ces projets de métro. Nous avons donc prévu une gestion organisée, coordonnée avec les ministres responsables - le ministre-président, le ministre des Finances, le ministre fédéral en charge de Beliris et moi-même. Nous avons aussi désigné un directeur de programme et défini le cadre des compétences. Il fallait lancer une gestion coordonnée de cet ouvrage très important, non seulement en termes financiers et de durée, mais aussi pour l'avenir de Bruxelles.

Ce comité de coordination, dont je peux vous transmettre l'organigramme en annexe, sera opérationnel dans les semaines qui viennent. Au niveau du suivi, des tableaux de bord, du schéma directeur, etc., qui impliquent tout le monde, il n'y aura donc pas de surprise.

[http://www.parlbruparlirisnet.be/annexes/20150427\\_gouv\\_metro3.pdf](http://www.parlbruparlirisnet.be/annexes/20150427_gouv_metro3.pdf)

(poursuivant en néerlandais)

*Quant aux retards évoqués par Mme Dejonghe, nous tentons de respecter le programme des travaux autant que possible. On nous demande de pouvoir suivre la progression des travaux et nous nous prêtons au jeu.*

*Prenons le cas d'Amsterdam qui a connu d'énormes retards et tirons-en les leçons qui s'imposent.*

(Remarques de Mme Dejonghe)

*Amsterdam constitue un cas sans doute atypique.*

*Voor een aansluiting tussen beide projecten wordt gezorgd aan de uitgang van het treinstation Brussel-Noord, ter hoogte van de Thalys en de spoorweg.*

*In de meest recente studies wordt het gebruik van een tunnelboormachine aanbevolen tussen het Liedtsplein en de spoorweg. Voor de doorgang onder de spoorweg zal een andere techniek worden gebruikt. Wij zullen Beliris vragen om dat stuk als eerste te verwezenlijken, wat een eerste stap zou betekenen in de uitvoering van de metroverbinding tussen Albert en het Noordstation. Ingevolge de stijgende vraag dreigen trams 3 en 4 op de noord-zuidverbinding immers oververzadigd te raken tegen 2019.*

*(Opmerkingen van mevrouw Delforge)*

*Ook de invoering van voetgangerszones in het stadscentrum zal een invloed hebben op het aantal reizigers.*

*(Opmerkingen van mevrouw Delforge)*

*We zullen op termijn een tramlijn behouden, maar in een eerste fase zal er tussen Albert en het Noordstation enkel een metro rijden. Op die manier kunnen we de capaciteit snel verhogen.*

*Het is belangrijk om de werken goed op elkaar af te stemmen. De gemeente Ukkel heeft ingestemd met vervroegde werken aan het Albertstation om de aanleg van een bijkomend tramspoor aan de Churchillrotonde te vermijden.*

*Daarnaast zullen we aan de metrostations werken op het traject tussen het Noordstation en Bordet. Er zal tegelijkertijd aan beide werven gewerkt worden.*

*(poursuivant en français)*

L'interface entre les deux projets est clairement définie en sortie de la gare SNCB de Bruxelles-Nord, au niveau du Thalys et du chemin de fer.

Les dernières évolutions dans les études du projet de métro au nord de Bruxelles préconisent l'usage d'une sorte de tunnelier en amont de la station Gare du Nord, entre la place Liedts et le chemin de fer. Le passage sous le chemin de fer se fera par une technique autre. Il sera demandé à Beliris de réaliser ce tronçon en priorité, de manière à permettre une exploitation anticipée par voie de métro du tronçon entre la station Gare du Nord et la station Albert.

Cela signifie que pendant une certaine période, conformément au schéma, nous allons remplacer la ligne actuelle de tram. Cela va provoquer une rupture de charge pendant quelques années, mais cela permettra déjà de relier les stations Albert et Gare du Nord en métro.

En effet, à partir de 2019, la liaison assurée par les trams 3 et 4 dans le centre de la ville sera presque surchargée. On sait aussi que la demande augmente continuellement. Selon les prévisions, en 2019, nous serons confrontés à un refus de charge permanent sur ce tronçon.

*(Remarques de Mme Delforge)*

N'oublions pas que l'arrivée de zones piétonnes sans mini-ring dans le centre aura également un impact.

*(Remarques de Mme Delforge)*

Il y aura un tram, mais dans un premier temps, nous allons le remplacer par un métro qui roulera entre la station Albert et la station Gare du Nord. Il augmentera ainsi considérablement la capacité. C'est prévu au calendrier.

Il est également important de coordonner les chantiers. N'oublions pas que nous avons convenu avec la commune d'Uccle d'avancer les travaux à la station Albert pour permettre de ne pas avoir la troisième voie au rond-point Churchill. Tout cela fait l'objet d'une coordination.

Pendant une certaine période, le métro roulera donc

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)** (*in het Frans*).- *Trams 3 en 4 hebben niet dezelfde eindbestemming: de ene rijdt tot Stalle, de andere tot de Churchillrotonde. Wat zal er gebeuren met het traject na het station Albert?*

**De heer Pascal Smet, minister** (*in het Frans*).- *In Albert zal men van metro op tram overstappen en omgekeerd. Conform het plan dat uw partij tijdens de vorige legislatuur mee heeft goedgekeurd, zullen tramlijnen 3 en 4 verdwijnen zodra de metro een feit is. Na een overgangsperiode zal de capaciteit opnieuw uitgebreid worden.*

*Sinds de uitvoering van het richtplan 2006-2009 maken lijn 3 en lijn 4 gebruik van de premetro-tunnel tussen het Noordstation en Albert. Eind 2009 reed tijdens de spits om de zes minuten een tram op beide lijnen. Op lijn 3 reden trams van het type T4000 die plaats bieden aan 250 reizigers, terwijl op lijn 4 trams van het type T3000 met een capaciteit van 180 reizigers ingezet werden. De theoretische capaciteit op het gemeenschappelijke deel van beide lijnen bedroeg dus ongeveer 3.850 plaatsen/uur.*

*Vanaf 2012 werden op beide lijnen T4000's ingezet terwijl de frequentie ongewijzigd bleef, waardoor er 5.000 plaatsen/uur beschikbaar werden op het gemeenschappelijke deel. Dat kwam neer op een verhoging met zo'n 30% in vergelijking met eind 2009.*

*In september 2014 evolueerde men naar een frequentie van een tram per vijf minuten op beide lijnen, wat overeenstemt met 6.000 plaatsen/uur tijdens de spits of een stijging met 55% in vergelijking met eind 2009.*

*Met de huidige infrastructuur is verdere groei technisch onmogelijk, want ook andere lijnen gebruiken gedeeltelijk dezelfde infrastructuur als lijn 3 en lijn 4 tussen het Noordstation en Albert, waardoor er conflicten ontstaan die de ondergrondse capaciteit sterk beperken. Op lijnen 25, 51 en 82 rijdt er om de zes minuten een tram in elke richting tijdens de spits en op lijn 55 is dat om de*

entre la station Albert et la station Gare du Nord, pendant que l'on travaillera encore aux stations de métro sur le tronçon situé entre la gare et la station Bordet. Il va de soi que les deux initiatives seront préparées simultanément.

**Mme Céline Delforge (Ecolo)**.- Les lignes de tram 3 et 4 n'ont pas la même destination, l'une va jusqu'à l'arrêt Stalle, l'autre jusqu'au rond-point Churchill. Qu'en sera-t-il au-delà de la station Albert ?

**M. Pascal Smet, ministre**.- La station Albert constitue une étape de transition. Dès que le métro sera installé, il est prévu que les lignes 3 et 4 disparaissent. Cela a été approuvé dans le plan adopté sous la précédente législature, lorsque votre parti siégeait au gouvernement. Nous aurons une période de transition, mais après, la capacité sera augmentée. Comme les liaisons sont assez directes, cette transition ne sera pas non plus insurmontable.

Depuis la mise en œuvre du plan directeur tram 2006-2009, l'axe du prémétro nord-sud est desservi par les lignes 3 et 4 entre les stations Gare du Nord et Albert. Fin 2009, chacune des deux lignes circulait à raison d'un passage toutes les six minutes aux heures de pointe. La ligne 3 était majoritairement exploitée par des véhicules T4000 d'une capacité unitaire de 250 places, alors que la ligne 4 l'était par des T3000, avec une capacité unitaire de 180 places. La capacité théorique cumulée s'élevait à environ 3.850 places/heure sur le tronçon commun des deux lignes.

En 2012, après la commande de T4000 supplémentaires en réponse à la croissance de la fréquentation sur l'axe nord-sud, l'exploitation des lignes 3 et 4 a pu être généralisée en T4000 à fréquence inchangée, ce qui permettait d'offrir 5.000 places/heure sur le tronçon commun, soit une augmentation d'environ 30% par rapport à la capacité offerte fin 2009.

En septembre 2014, l'intervalle de passage a été ramené à cinq minutes sur chaque ligne, ce qui permet d'offrir 6.000 places/heure aux heures de pointe, soit une augmentation de 55% par rapport à la capacité proposée fin 2009. C'est la situation qui prévaut aujourd'hui.

En raison de la saturation des infrastructures dans leur configuration actuelle, l'offre en vigueur

vijf minuten. Daardoor kan er momenteel geen tram meer bij in de Grondwettunnel of de Vooruitgangstraat.

Bovendien zitten ook de eindhaltes van lijn 3 (Churchill) en lijn 4 (Vooruitgangstraat) tijdens de spits aan hun maximumcapaciteit.

Tussen 2010 en 2014 stegen de reizigersaantallen tijdens de spits op lijnen 3 en 4 met zo'n 37% ter hoogte van De Brouckère. Dat komt neer op een jaarlijkse stijging met zo'n 9,5%. In dat tempo komen we vanaf 2019 in de problemen op de noord-zuidverbinding. Die inschatting houdt dan nog geen rekening met externe factoren, zoals de uitbreiding van de voetgangerszone in de Vijfhoek.

De kostenraming ziet er als volgt uit:

- Bordet/Noordstation: 816,8 miljoen euro;
- Noordstation: 25 miljoen euro;
- Grondwet (station en tunnel): 110 miljoen euro;
- aanpassing van bestaande stations: 51 miljoen euro;
- station Albert: 66 miljoen euro.

Het budget voor het traject Bordet/Noordstation gaat grotendeels naar het graven van de tunnel en de aanleg van de stations.

Het richtschema voor het traject Bordet/Noordstation is goedgekeurd. Dat voor het traject Noordstation/Albert wordt momenteel opgesteld, zodat ook daar de planning en de begroting geüpdatet kunnen worden. In principe wordt dat schema nog voor de zomer aan de regering voorgelegd. Ik heb de MIVB gevraagd om beide richtschema's op elkaar af te stemmen.

De studies voor de richtschema's ten zuiden van Albert en ten noorden van Bordet worden op 3 miljoen euro begroot.

Ik heb die projecten aan zowel oppositie als meerderheid voorgelegd, om een overzicht te kunnen opstellen van de investeringen die na 2018 in infrastructuur, metro-uitbreidings en tramnet gedaan moeten worden.

depuis septembre 2014 correspond à l'offre maximale techniquement envisageable. En effet, plusieurs autres lignes utilisent localement les mêmes infrastructures que les lignes 3 et 4 entre les stations Gare du Nord et Albert :

- les lignes 51 et 82 empruntent le tunnel Constitution ;
- la ligne 51 poursuit en tronc commun avec les lignes 3 et 4 dans le métro jusqu'à la place Albert ;
- la ligne 82 sort du tunnel Constitution à la hauteur du passage couvert qui longe la gare ;
- les lignes 25 et 55 empruntent la trémie Progrès reliant la station souterraine Gare du Nord à la rue du Progrès.

Cette situation crée, en plusieurs endroits, des zones de conflit entre diverses lignes qui limitent fortement la capacité de l'ensemble de l'infrastructure souterraine. Ainsi, les lignes 25, 51 et 82 circulent à la fréquence d'un tram toutes les six minutes dans chaque sens aux heures de pointe, et la ligne 55 circule à raison d'un tram toutes les cinq minutes. Il en résulte que le tunnel Constitution et la trémie Progrès sont saturés.

En outre, le terminus Churchill de la ligne 3 et celui de la ligne 4 dans la rue du Progrès sont utilisés à pleine capacité. Ces éléments expliquent que l'infrastructure des stations Gare du Nord et Albert est utilisée à pleine capacité et qu'il n'est techniquement plus possible d'accroître les fréquences de passage aux heures de pointe sur les lignes 3 et 4.

Entre 2010 et 2014, on peut estimer que la fréquentation des lignes 3 et 4 aux heures de pointe a augmenté d'environ 37% à la hauteur de la station De Brouckère, ce qui correspond à un taux de croissance annuel moyen d'environ 9,5%. Si cette évolution se poursuit dans les années à venir, il apparaît que la fréquentation moyenne de l'axe nord-sud atteindra un niveau critique dès 2019.

Cette perspective de croissance de la fréquentation ne tient pas compte de certains éléments externes susceptibles d'accroître la fréquentation de l'axe Gare du Nord-Albert, tels que la mise en piétonnier et le plan de circulation du Pentagone. Les

*De werken worden over een periode van twintig jaar gespreid. Meerderheid en oppositie zijn het eens over de uitbreiding van het metro- en tramnet, die volledig past in de logica van het meerjarige investeringsplan.*

(verder in het Nederlands)

We zijn de uitbreiding van het metronet naar het zuiden toe niet vergeten, maar op dit moment is dat minder belangrijk. Dat neemt niet weg dat het project nog dit jaar van start zal gaan.

(verder in het Frans)

*Vanaf 2021 zal er tussen Albert en het Noord-station een niet-automatische metro rijden. Het traject Bordet-Albert zal onmiddellijk met automatische metro's worden bediend en zal in 2024 klaar zijn.*

*Ik heb een vergelijkende studie gevraagd omdat negen jaar mij lang leek, maar blijkbaar is dat een normale termijn.*

(verder in het Nederlands)

Het is de bedoeling dat de diensten van de MIVB en de Directie Infrastructuur van het Openbaar Vervoer (DIOV) van Brussel Mobiliteit zich ten volle voor die werf inzetten. Op termijn moeten ze samensmelten. Nu is dat om politieke redenen niet mogelijk, maar hopelijk vormen die diensten ooit een geheel. Voorlopig zullen we erop toezien dat ze goed samenwerken.

(verder in het Frans)

*De uitbating van de lijnen blijft gewaarborgd tijdens de werken. Indien nodig zullen pendelbussen ingezet worden.*

(verder in het Nederlands)

Mevrouw Dejonghe vroeg ook nog waarom de termijnen langer geworden zijn. Dat gebeurt altijd bij zulke projecten. Nu is het tijd voor een grondige follow-up.

(verder in het Frans)

*De informatie over de uitbreiding van het metronet kan inderdaad nog beter. Wij zouden er een*

projections de croissance de la fréquentation de l'axe souterrain existant entre les stations Gare du nord et Albert démontrent dès lors la nécessité de répondre par une solution structurelle aux défis de capacité et de régularité de cet axe.

Concernant les budgets, les travaux sont estimés comme suit :

- Bordet/Gare du Nord : 816,8 millions d'euros ;
- Gare du Nord : 25 millions d'euros ;
- Constitution (station et tunnel) : 110 millions d'euros ;
- adaptation des stations existantes : 51 millions d'euros ;
- station Albert : 66 millions d'euros.

La grande partie des près de 817 millions de l'axe Bordet/Gare du Nord ira au creusement et à l'aménagement des stations. Ce n'est pas le creusement du tunnel ou la ligne proprement dite qui coûtent le plus cher.

Le schéma directeur pour le tronçon Bordet/Gare du Nord est approuvé et validé. Celui qui concerne le tronçon Gare du Nord/Albert est en cours de rédaction, afin de mettre à jour les calendriers et les budgets. Normalement, ce schéma sera présenté au gouvernement avant l'été. J'ai demandé à la STIB de veiller à ce que les deux schémas directeurs soient coordonnés, pour éviter des contradictions entre eux.

Le budget pour la réalisation des études qui mèneront aux schémas directeurs au sud d'Albert et au nord de Bordet, en vue de dessiner le tracé définitif, est estimé à 3 millions d'euros. Ces études sont prévues durant la présente législature, mais les deux autres tronçons sont prioritaires.

J'ai présenté ces projets à la majorité et à l'opposition, afin qu'après 2018, on ait une vue d'ensemble des investissements souhaités dans l'infrastructure et les extensions du métro et du réseau de trams, que ce soit vers le nord, le sud, l'est ou l'ouest.

On va programmer les travaux sur une période de 20 ans. Si, par le passé, nous n'avons pas

*speerpuntproject voor Brussel van moeten maken. Wij zouden een voorbeeld kunnen nemen aan de communicatie die rond de Londense Crossrail wordt gevoerd. Alle informatie over dat project is op het internet terug te vinden, met inbegrip van de kalender en beeldmateriaal.*

*Het Brussels Gewest zal voor het eerst een dergelijke campagne voeren voor tram 9, in samenwerking met de gemeente Jette.*

*Voorts zullen we samen met Brussel Mobiliteit, de MIVB en de federale overheid een grote communicatiecampagne over het metroproject opzetten, zodat de mensen gemakkelijker informatie kunnen vinden over de voortgang van het project en de planning van de werken. Elke nieuw gegeven zal via het internet worden bekendgemaakt. Het moet haast een gewestelijke propagandacampagne worden, die de fierheid ten opzichte van ons gewest aanwakkert.*

*Binnenkort zal ik een nota over het Pulsarproject aan de regering voorleggen, die uiterlijk tegen de zomer een beslissing zal nemen. Die beslissing zal uiteraard aan de leden van de commissie worden meegeleid.*

*De programmadirecteur, de coördinator en ikzelf zouden de vooruitgang in het metrodossier jaarlijks in de commissie kunnen komen toelichten.*

*fonctionné de la sorte, nous ne devons pas réitérer cette erreur mais, au contraire, davantage anticiper les choses.*

*Par ailleurs, le consensus politique entre majorité et opposition au sujet de l'extension des lignes de métro et de tram s'inscrit totalement dans la logique du plan pluriannuel d'investissement.*

*(poursuivant en néerlandais)*

*L'extension sud du métro n'est pas oubliée, mais elle ne constitue pas une priorité pour l'instant. Les travaux seront néanmoins entamés dans l'année.*

*(poursuivant en français)*

*En termes de calendrier, il est prévu d'exploiter, en métro manuel, le tronçon Gare du Nord-Albert dès 2021. Le tronçon Bordet-Albert, lui, sera directement automatisé (sans chauffeur) en 2024.*

*J'ai demandé une étude pour comparer avec d'autres villes, car cela me semblait long, neuf ans, mais apparemment nous sommes dans la norme. Évidemment, cela s'ajoute aux neuf ans de discussions autour de ce projet, c'est pourquoi, pour les futures autres extensions, il faudra anticiper davantage pour éviter de démultiplier les délais.*

*(poursuivant en néerlandais)*

*Il est prévu que la STIB et la Direction de l'infrastructure des transports publics (DITP) de Bruxelles Mobilité interviennent entièrement dans ces travaux. À terme, ces organes devraient fusionner, ce qui n'est pas envisageable pour l'instant pour des raisons politiques. Nous allons faire en sorte que leur collaboration soit optimale.*

*(poursuivant en français)*

*L'exploitation des lignes sera, bien entendu, garantie pendant les phases de travaux, si nécessaire, grâce à des navettes de bus.*

*(poursuivant en néerlandais)*

*Quant aux retards évoqués par Mme Dejonghe, ceux-ci sont inhérents à ce type de projet et il est temps que le suivi s'intensifie.*

*(poursuivant en français)*

J'estime que notre communication concernant l'extension de notre réseau - de tram ou de métro - n'est pas suffisante. Nous n'en faisons pas de véritables projets porteurs pour Bruxelles. Pour la ligne Crossrail à Londres, par exemple, l'information sur internet est complète, calendrier et vidéos à l'appui. C'est, en l'occurrence, une vraie marque qui est vendue.

Nous allons mener pour la première fois un tel projet pour le tram 9, en collaboration avec M. Doyen et la commune de Jette, qui est demandeuse.

Pour le métro, nous avons également convenu que la Région, Bruxelles Mobilité, la STIB et l'État fédéral, via Beliris, collaborent à un grand projet de communication sur le métro. Les gens pourront trouver facilement toutes les informations relatives à l'avancement du projet et à la planification des travaux. Chaque nouvelle information et chaque nouveau plan validé sera publié sur internet. Cette information n'est pas au point aujourd'hui. Je n'ai pas pu lancer tout ça en sept mois...

J'espère développer, pour la première fois à Bruxelles, un concept de communication et d'information proche de la propagande, un mot que je n'ai pas de difficulté à utiliser dans ce contexte, qui renforce la fierté à l'égard de notre Région. Beaucoup de responsables politiques aiment ces initiatives d'information détaillée, qui ne sont pas souvent possibles à Bruxelles. C'est notre ambition pour le métro, dans un souci de coordination entre Beliris, la Région et la STIB. Je veux obtenir un résultat global et coordonné.

Une note concernant le projet Pulsar sera adressée au gouvernement à brève échéance. Nous avons examiné ce dossier, envisagé toutes les options possibles et pris une décision. Le gouvernement devrait trancher sur ce dossier au plus tard avant l'été. Sa décision sera évidemment transmise aux membres de cette commission.

J'ai été interpellé en séance plénière sur les parkings de dissuasion. Il serait intéressant d'inscrire à l'ordre du jour de la commission la note du gouvernement sur le sujet, pour que nous puissions exposer la politique qui est envisagée en la matière dans les cinq, six années à venir.

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

**De heer Ridouane Chahid (PS)** (*in het Frans*).- *Ik bevestig dat de gemeente Evere bij de administratieve procedure en de studies in het kader van de twee begeleidingscomités werd betrokken.*

*Het zou inderdaad nuttig zijn om een meer algemene communicatie te voeren. Wat de lokale communicatie betreft, weet ik niet waar mevrouw Delforge haar informatie vandaan haalt, maar de inwoners van Evere hebben van Brussel Mobiliteit informatie gekregen over de studie, het informatiepunt, het contactadres (e-mailadres) en de werken.*

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

**Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld)**.- Timing is uiteraard relatief, maar u had het over een goede follow-up. Ik hoop nu dat we niet nog eens een aankondiging van een verlenging krijgen.

De metro in zuidelijke richting is momenteel wat minder belangrijk, maar we mogen hem toch niet uit het oog verliezen. We kunnen al starten met voorbereidend werk.

Het is een goede zaak dat de samenwerking tussen Beliris en de MIVB vlot verloopt. In het verleden liepen door Beliris georganiseerde werken al te vaak vertraging op.

Het is belangrijk dat ieders verantwoordelijkheden worden vastgelegd, zodat ze achteraf ook worden opgenomen. Ik vind het dan ook goed dat u voor een georganiseerd en gecoördineerd overleg over de plannen zorgt.

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

**De heer Hervé Doyen (cdH)** (*in het Frans*).- *Ik wil inpikken op het voorstel van de minister om de*

Je propose que le directeur de programme, le coordinateur et moi-même exposions une fois par an à cette commission l'avancement du dossier du métro.

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

**M. Ridouane Chahid (PS)**.- Je vous remercie pour vos réponses. Je confirme que la commune d'Evere a bien été associée à tout le cheminement du processus administratif et aux études dans le cadre des deux comités d'accompagnement.

J'insiste aussi pour qu'il y ait une communication plus générale. Quant à la communication locale, je ne sais pas d'où Mme Delforge tient son information, mais, en tout cas, à Evere, les habitants ont bien reçu un toutes-boîtes de Bruxelles Mobilité qui les informait de l'étude menée, de l'existence d'un point d'information, d'une adresse courriel de contact et des futurs traçages.

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

**Mme Carla Dejonghe (Open Vld)** (*en néerlandais*).- *Puisque vous nous garantissez un suivi étroit, nous ne devrions plus être confrontés à de nouveaux retards.*

*Même si l'extension du métro vers le sud n'est pas une priorité, nous pouvons en lancer les travaux préliminaires.*

*Il est positif que la collaboration entre Beliris et la STIB soit constructive. Par le passé, les chantiers de Beliris étaient régulièrement retardés.*

*Il importe de bien définir les responsabilités de chacun pour qu'elles soient assumées. La concertation coordonnée dont vous parlez me semble une très bonne chose, surtout au niveau des plans.*

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

**M. Hervé Doyen (cdH)**.- Je voulais saisir la proposition du ministre de venir en commission

*MIVB eenmaal per jaar in de commissie uit te nodigen om de lopende projecten te bespreken. Als volksvertegenwoordigers, mandatarissen en gebruikers van het openbaarvervoernetwerk zijn wij erg geïnteresseerd in de voortgang van de projecten. De werken aan tramlijn 9 hebben tien jaar geduurd voor een traject van vier kilometer! Daarom willen wij dat dossier van nabij opvolgen. Dat hoeft niet in de commissie. Dat kan ook bij de MIVB. Het is in ieder geval een goed idee.*

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

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)** (*in het Frans*).- *Heb ik goed begrepen dat de burgers die te maken hebben met bodemwerkzaamheden en die vernomen hebben dat er een metrolijn onder hun woning wordt aangelegd geen bijkomende informatie mogen verwachten, zolang uw communicatieplan niet afgerond is?*

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

**De heer Pascal Smet, minister** (*in het Frans*).- *Ik dacht dat zij al waren ingelicht. Ik zal dit verifiëren.*

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)** (*in het Frans*).- *De inwoners van Evere hebben een huis-aan-huisblad ontvangen, maar het gaat hier ook om de inwoners van Schaarbeek.*

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

*(Opmerkingen van de heer Chahid)*

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)** (*in het Frans*).- *Ik geef enkel de bekommernissen van de burgers door, die niet weten wat hen te wachten staat. Hoe zult u hen informeren?*

une fois par an avec la STIB pour faire le point sur l'ensemble des projets en cours. Nous sommes quelques-uns à être très intéressés par la question, en tant que parlementaires, que mandataires, mais aussi comme usagers d'un réseau auquel nous sommes attachés.

Nous souhaitons connaître l'évolution des projets. En effet, nous avons tant de fois entendu d'annonces sur la création de lignes de métro et des modifications. Il aura fallu dix ans à la ligne de tram 9 pour en arriver aux travaux d'aujourd'hui. Dix ans pour une ligne de tram de quatre kilomètres ! Donc, nous aimerais suivre ce dossier de près. Cela peut aussi se faire ailleurs qu'au sein de cette commission, dans l'enceinte de la STIB, par exemple. C'est une très bonne idée.

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

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Ai-je bien compris que les riverains qui subissent des travaux de carottage devant chez eux aujourd'hui et auxquels on vient d'annoncer que le métro passerait sous leurs habitations, ne doivent pas s'attendre à des informations complémentaires tant que vous n'avez pas bouclé votre projet global de communication ?

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- Non. Je pensais qu'ils étaient informés de la situation, mais je vais me renseigner pour le vérifier.

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Outre les habitants d'Evere, qui ont reçu des toutes-boîtes, cela concerne aussi Schaerbeek.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Effectivement.

*(Remarques de M. Chahid)*

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Je relaie juste les inquiétudes des habitants qui, du jour au lendemain, se voient annoncer des travaux de carottage, sans savoir à quoi s'attendre pour la suite. Qu'avez-vous prévu en termes de

**De heer Pascal Smet, minister** (*in het Frans*).- *Ik zal eerst inlichtingen inwinnen.*

- *De incidenten zijn gesloten.*

#### 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 overgang van het papieren vervoerbewijs naar de Mobibkaart en uitbreiding tot het vervoersnet van de TEC".**

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

**De heer Vincent De Wolf (MR)** (*in het Frans*).- *De MIVB wil de 5- en 10-rittenkaarten vervangen door een herlaadbare Mobibkaart. De rittenkaarten kunnen nog tot juni 2015 gebruikt worden. Ook de Discover Brussels-tickets van 24 uur, 48 uur en 72 uur zullen vanaf dan enkel beschikbaar zijn via de Mobibkaart. Alleen een enkel ticket, een heen-en-terugticket en een ticket naar de luchthaven zullen nog van papier zijn.*

*De Mobibkaart kost 5 euro. Dit is een extra kost voor de gebruiker, die met de kaart het volledig Belgisch openbaarvervoernet kan gebruiken, met inbegrip van de NMBS. Vanaf 21 april 2015 kan de Mobibkaart ook gebruikt worden op het TEC-net. De Lijn zou daarna moeten volgen.*

*De TEC is al volledig overgeschakeld op elektronische tickets, terwijl de MIVB, die met de Mobibkaart op dat vlak toch de pionier was, nog steeds gebruikmaakt van papieren vervoerbewijzen. Er bestaan wel nog onduidelijkheden over de gebruiksvoorwaarden. Blijven de papieren tickets voor één rit, een heen-en-terugrit en een rit*

communication ?

**M. Pascal Smet, ministre**.- Je vais m'informer.

- *Les incidents sont clos.*

#### 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 "la transition du billet papier à la carte Mobib et son ouverture au réseau des TEC".**

**M. le président**.- La parole est à M. De Wolf.

**M. Vincent De Wolf (MR)**.- La STIB prévoit de mettre fin à l'utilisation du ticket en papier pour 5 et 10 voyages. Ce titre de transport sera remplacé par une carte Mobib rechargeable et les tickets en papier pourront continuer d'être utilisés jusqu'en juin 2015.

Les titres Discover Brussels 24h, 48h et 72h seront uniquement disponibles via la carte Mobib à partir de la même date. Seuls les titres d'un voyage, d'un aller-retour et de voyages vers l'aéroport seront encore en papier.

La carte Mobib coûte 5 euros. Cet investissement est une charge supplémentaire imposée à l'usager alors qu'il s'agit simplement d'une mesure qui permettra d'utiliser les divers réseaux de transports publics, y compris celui de la SNCB, avec la carte Mobib. Le principe a le mérite de faciliter les déplacements, moyennant l'utilisation d'un seul titre de transport sur l'ensemble du réseau belge de transport public.

La société TEC procédera, dès le 21 avril 2015, à

*naar de luchthaven bestaan? Is er een einddatum vastgelegd?*

*Hoe zal de overgang van papieren tickets naar elektronische tickets verlopen voor die tickets? Als we weten hoeveel tickets voor één rit, een heen-en-terugrit en een rit naar de luchthaven er werden verkocht in 2014, kunnen we de impact evalueren van het behoud van het papieren ticket.*

*Als die papieren tickets bruikbaar blijven, waarom kunnen de 5- en 10-rittenkaarten dan niet langer gebruikt worden dan juni 2015, namelijk tot de enkele tickets, de heen-en-terugtickets en de tickets naar de luchthaven elektronisch worden?*

*Hoe lang blijft de Mobibkaart van 5 euro geldig? Vanaf welke datum zullen de drie gewestelijke openbaarvervoerdiensten met Mobib werken? Werden er menselijke en/of materiële middelen ingezet om de Mobibkaart bij de TEC in te voeren? Werd er een raming gemaakt van de besparingen die de MIVB doet met de gedeeltelijke of volledige overgang van het papieren naar het elektronische ticket?*

la mise en service de la carte Mobib sur son réseau, et la société De Lijn devrait suivre.

On observe dans le cas de la société TEC une migration totale du titre de transport ancien vers un titre électronique, tandis que la STIB, qui a été pionnière dans l'instauration de la carte Mobib, maintient, dans certains cas, l'utilisation du titre de transport en papier.

Quelques zones d'imprécision subsistent sur les conditions d'utilisation de ce titre uniformisé de paiement pour les transports publics belges.

Les billets en papier d'un voyage, pour un aller-retour et pour se rendre à l'aéroport vont-ils toujours rester d'application sur le réseau de la STIB ? Avez-vous une échéance à cet égard ?

Comment la migration du système de billets en papier vers le titre Mobib pour les cartes d'un voyage, d'un aller-retour et du trajet vers l'aéroport va-t-elle s'effectuer ?

Connaître le nombre de titres aller, aller-retour, et de trajets pour l'aéroport vendus en 2014 nous permettrait d'évaluer l'impact du maintien de ce système en papier.

Vu que des titres en papier restent utilisables sur le réseau de la STIB, pourquoi ne pas laisser la possibilité d'utiliser le titre en papier des cartes de 5 et 10 voyages au-delà du mois de juin 2015, c'est-à-dire aussi longtemps que l'utilisation des titres en papier d'un voyage et ceux d'un aller-retour continueront d'exister ?

Quelle est la durée de validité de la carte Mobib acquise au prix de 5 euros ?

À quelle date le titre Mobib sera-t-il conjoint aux trois sociétés régionales de transport public ?

Des moyens humains et/ou matériels ont-ils été mobilisés dans le cadre de l'ouverture de Mobib au réseau de la société TEC ?

Avez-vous estimé les économies réalisées pour la STIB dans le cadre de la transition du billet en papier au système Mobib partiel ou complet ?

*Besprekking*

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

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**- *Tegen de tweede helft van 2016 moeten de magnetische papieren tickets en ontwaarders volledig verdwenen zijn, en zullen nieuwe bussen uitsluitend met Mobibkaartlezers uitgerust worden.*

*Vanaf de zomer van 2015 zullen er alleen nog papieren tickets worden verkocht voor een enkele reis naar de luchthaven die slechts één dag geldig zijn. De andere magnetische papieren vervoerbewijzen schakelen over naar de anonieme of persoonlijke Mobibtechnologie. De papieren vervoerbewijzen worden dus niet langer verkocht, maar blijven wel bruikbaar tot de tweede helft van 2016.*

*Vanaf 21 april biedt de dagpas tevens toegang tot het traject naar de luchthaven.*

(Applaus van mevrouw Maison en de heer Bott)

*Bij de overgang naar Mobib krijgen de reizigers heel wat informatie en begeleiding.*

*Weet u hoeveel enkele tickets de MIVB afgelopen jaar verkocht heeft?*

(Rumoer)

*Dat waren er 10.200.200. Ze verkocht tevens 1.422.000 retourtickets en 574.693 tickets naar de luchthaven.*

*De Mobibkaart is vijf jaar geldig. Vanaf 1 juli wordt ze trouwens gratis uitgereikt op vertoon van een 5- of 10-rittenkaart.*

*Aangezien de andere openbaarvervoermaatschappijen sinds 21 april ook zijn overgeschakeld op de Mobibtechnologie, zijn de vervoerbewijzen van één, vijf of tien ritten op een Mobibkaart geldig bij alle openbaarvervoermaatschappijen in het Brussels Gewest.*

*Bovendien kunnen alle MIVB-vervoerbewijzen op de kaarten van de andere openbaarvervoermaatschappijen worden geladen en omgekeerd. Bij De Lijn kan dat echter pas vanaf begin 2016.*

*Discussion*

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- La disparition complète du ticket magnétique en papier est prévue au deuxième semestre de 2016, conjointement au retrait des oblitérateurs ou machines à composter et à la livraison de nouveaux bus équipés uniquement de lecteurs de cartes Mobib.

Pour ce faire, et pour préserver jusque mi-2016 ces oblitérateurs en fin de vie, la STIB va procéder à un retrait progressif de ses tickets magnétiques en papier. Dès l'été 2015, les titres en papier vendus seront limités aux tickets d'un seul voyage vers l'aéroport et valable une seule journée.

Les autres titres de transport magnétiques en papier, dont ceux de cinq et dix voyages, vont basculer vers la technologie Mobib anonyme ou personnelle. Ces titres en papier ne seront donc plus vendus, mais les voyageurs qui en possèdent pourront, bien sûr, les utiliser jusqu'à la disparition complète des titres magnétiques en papier, au deuxième semestre de 2016.

Par ailleurs, depuis le 21 avril, le ticket d'un jour donne également accès au tronçon vers l'aéroport. Nous avons décidé cela il y a quelques mois.

(Applaudissements de Mme Maison et M. Bott)

Ce passage du papier à la technologie Mobib sera accompagné d'un très important plan d'information et d'accompagnement des voyageurs. Les titres magnétiques en papier d'un voyage, d'un voyage vers l'aéroport et d'un jour seront remplacés par des tickets en papier à puce dans le courant de l'année 2016, soit avant le retrait des oblitérateurs.

Savez-vous combien la STIB a vendu de tickets d'un voyage l'année dernière ?

(Rumeurs)

En 2014, la STIB a vendu 10.200.200 tickets d'un voyage. C'est incroyable ! Elle a aussi vendu 1.422.000 tickets aller-retour et 574.693 tickets d'un voyage vers l'aéroport.

La carte Mobib a une validité de cinq ans. D'ici le 1er juillet, date à laquelle les titres de transport en

*De openbaarvervoermaatschappijen dienden de Mobibtechnologie aan te schaffen en hun voertuigen met Mobibkaartlezers uit te rusten. Bovendien moesten de verkoopapplicaties ook de kaarten van de andere maatschappijen kunnen lezen.*

*De beslissing om de papieren magnetische tickets af te schaffen, is niet gebaseerd op het streven naar besparingen, maar naar uniformiteit in de inning van de ontvangsten. De ontwaarders van de MIVB waren aan vervanging toe. Met het oog op meer gebruiksvriendelijkheid voor de reizigers werd besloten alle ontwaardingssystemen te uniformeren en om overal te opteren voor de Mobibtechnologie.*

*Mijnheer De Wolf, in 2008 sloten de ministers van Mobiliteit dit akkoord. Om het in uitvoering te brengen was veel overtuigingskracht nodig, ook binnen mijn eigen partij.*

*Dit is een opstapje naar de volgende fase: de tariefintegratie.*

papier de cinq et dix voyages seront définitivement supprimés, la carte Mobib sera distribuée gratuitement sur la simple présentation d'un ticket en papier de cinq ou dix voyages.

Depuis le 21 avril, les autres opérateurs étant également passés à la technologie Mobib, les titres de transport d'un, cinq ou dix voyages chargés sur une carte Mobib donnent accès à tous les opérateurs de transport en Région bruxelloise.

En outre, il est désormais possible de charger l'ensemble des titres de transport de la STIB sur les cartes des autres opérateurs : SNCB, TEC, De Lijn et inversement. Toutefois, De Lijn ne pourra procéder au chargement des cartes des autres opérateurs qu'au début 2016.

L'ouverture de Mobib aux réseaux des sociétés TEC et De Lijn a nécessité que ces opérateurs se dotent de la technologie Mobib et équipent leurs véhicules de validateurs. Ces opérateurs et la STIB ont dû modifier leurs applications de vente pour qu'elles acceptent les cartes émises par les autres opérateurs.

La décision de supprimer les tickets magnétiques en papier n'a pas été prise dans une logique d'économie, mais dans une logique de continuité dans la perception des recettes. Les oblitérateurs de la STIB arrivent en fin de vie. Il devenait impératif de les remplacer en veillant à harmoniser les modes de validation dans un souci d'efficacité, de convivialité pour les voyageurs, de facilité et de rapidité. Il est à noter que l'abandon du ticket magnétique au profit de Mobib ou du ticket à puce sans contact est une option retenue par l'ensemble des opérateurs de transport en Belgique.

M. De Wolf, c'est moi qui ai conclu un accord en 2008 avec les autres ministres de la Mobilité de l'époque. Nous avons été les précurseurs de la technologie Mobib. Nous avons dû convaincre tout le monde, même dans mon propre parti. Ce faisant, nous progressons vers la prochaine étape : l'intégration tarifaire.

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

**De heer Vincent De Wolf (MR) (in het Frans).-** *De cijfers zijn bijzonder indrukwekkend: niemand had verwacht dat er meer dan 10 miljoen tickets*

**M. le président.-** La parole est à M. De Wolf.

**M. Vincent De Wolf (MR).-** Les chiffres donnés en réponse aux interpellations posées sont très impressionnantes, particulièrement en ce qui

per jaar worden verkocht!

*U hebt geen budgettaire raming gemaakt over de overgang, aangezien uw doelstelling niet financieel was, maar eerder te maken had met operationaliteit, snelheid, gebruiksgemak en modernisering.*

- *Het incident is gesloten.*

## MONDELINGE VRAAG

**De voorzitter.**- Aan de orde is de mondelinge vraag van mevrouw d'Ursel.

### MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

betreffende "de door de MIVB in 2014  
geïnde ontvangsten voor de categorie 65+".

**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.

## INTERPELLATIE

**De voorzitter.**- Aan de orde is de interpellatie van de heer Delva.

concerne les tickets individuels. Personne n'aurait pu imaginer que nous dépassions les 10 millions de tickets par an !

Vous n'avez donc pas fait d'estimations budgétaires quant à la question des passages, votre objectif n'étant pas financier, mais plutôt lié aux questions d'opérationnalité, de rapidité, de convivialité et de modernisation.

- *L'incident est clos.*

## QUESTION ORALE

**M. le président.**- L'ordre du jour appelle la question orale de Mme d'Ursel.

### QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

concernant "les recettes perçues par la STIB en 2014 pour la catégorie des 65+".

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

## INTERPELLATION

**M. le président.**- L'ordre du jour appelle l'interpellation de M. Delva.

**INTERPELLATIE VAN DE HEER PAUL DELVA**

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

**betreffende "de afbraak van het Reyersviaduct en de aanleg van een stadsboulevard".**

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

**De heer Paul Delva (CD&V).**- Mijn vraag gaat over een belangrijke beslissing van de regering die al besproken is in de plenaire vergadering en in deze commissie, namelijk over de stopzetting van de renovatiewerken aan het Reyersviaduct en vooral over de afbraak ervan omdat de kosten voor de renovatie veel hoger uitvielen dan verwacht. Uit het debat in de plenaire vergadering blijkt dat er daarover een vrij grote unanimiteit bestaat. Het viaduct verdwijnt en er komt geen nieuw. In afwachting van het definitieve project zou een tijdelijke dubbele rijstrook in november 2015 klaar moeten zijn om soelaas te bieden voor het doorgaande verkeer.

In die zone gebeurt er nog een belangrijke aanpassing, namelijk de heraanleg van de E40. Er zal een stadsboulevard of parkway aangelegd worden. Die vernieuwde toegangspoort tot Brussel zou over vijf tot zes jaar klaar moeten zijn.

Die twee belangrijke projecten vlak bij elkaar bieden enerzijds een aantal opportuniteiten voor dat stadsgedeelte. Zo is er de opportuniteit voor een meer leefbare stad, want een viaduct in de stad is niet meer van deze tijd. Dat de E40 vrij diep de stad inkomt, is voor een aantal wijken niet fijn. Anderzijds is men ook bevreesd voor de impact op het verkeer. De vraag is hoe men de verkeersstromen gaat oplossen. Het is natuurlijk de bedoeling dat steeds meer mensen gebruikmaken van het openbaar vervoer, maar dat gebeurt niet van de ene dag op de andere.

Voor de opvolging van de werkzaamheden richtte u een permanente werkgroep op waarin het gewest, de gemeenten Schaarbeek, Evere en Sint-Lambrechts-Woluwe, Brussel Mobiliteit, de

**INTERPELLATION DE M. PAUL DELVA**

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

**concernant "la démolition du viaduc Reyers et l'aménagement d'un boulevard urbain".**

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

**M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).**- *Mon interpellation porte sur l'arrêt des travaux de rénovation trop onéreux du viaduc Reyers et surtout sur sa démolition. Dans l'attente du projet définitif, une double bande de circulation provisoire devrait être prête en novembre 2015 pour soulager le trafic.*

*Dans la même zone, le réaménagement de l'E40 modifiera également fortement la situation, avec l'aménagement d'un boulevard urbain ou d'un parkway. Cette nouvelle porte d'accès à Bruxelles devrait être opérationnelle d'ici cinq à six ans.*

*Ces deux projets importants nous offrent l'opportunité d'améliorer la qualité de vie de notre ville. Cependant, on peut craindre leur impact sur le trafic. Il s'agit de savoir comment gérer les flux de circulation.*

*Pour le suivi des travaux, vous avez mis sur pied un groupe de travail permanent, au sein duquel sont représentés la Région, les communes de Schaerbeek, d'Evere et de Woluwe-Saint-Lambert, Bruxelles Mobilité, la Direction de l'urbanisme de Bruxelles Développement urbain et Bruxelles Environnement.*

*Ce groupe de travail est-il fonctionnel ? Se réunit-il à intervalles réguliers ?*

*Où en est l'adjudication des travaux de démolition et la désignation d'un entrepreneur ?*

*Le périmètre de l'étude urbanistique que vous avez annoncée a-t-il déjà été défini ? Si oui, quel est-il ? Si non, quand le sera-t-il ?*

Directie Stedenbouw en Leefmilieu Brussel vertegenwoordigd zijn. Om voldoende draagvlak te creëren voor een dergelijk grootschalig project is het belangrijk om goed te communiceren over timing en budget. De betrokkenheid van de buurt maakt daar ook deel van uit.

We zijn ondertussen een paar maanden verder en mijn vragen zijn allemaal gericht op een stand van zaken met betrekking tot de uitvoering van die belangrijke regeringsbeslissing.

Functioneert de permanente werkgroep al? Komt die op regelmatige basis samen?

Wat is de stand van zaken betreffende de aanbesteding van de afbraakwerken en het aanwijzen van een aannemer?

U kondigde ook een stedenbouwkundige studie aan. Is de perimeter voor de studie al vastgelegd? Zo ja, wat is die? Zo neen, wanneer zal dat gebeuren?

Hoever staat het met die studie? Welke rol speelt Beliris in de financiering en de uitvoering van de werkzaamheden? Hoever zijn die gevorderd?

Hebt u al een idee van de kostprijs? Wellicht volgt u samen met de administratie de kosten nauwgezet op. Wat als er onverwacht toch extra kosten zouden zijn?

Hebt u al concrete ontwerpen voor de tijdelijke dubbele rijstrook en voor de aanleg van de parkway en kunt u die toelichten? Als u er nog niet over beschikt, wanneer mogen we ze dan verwachten?

U kondigde een aantal initiatieven in verband met de communicatie over dit project aan. Zo onderzoekt u samen met de gemeente Schaerbeek, die een cruciale partner is in dit verhaal, of het nuttig is om een informatiepunt in te richten. Komt dat informatiepunt er?

U zou ook met nieuwsbrieven werken. Zijn er al verzonden? Wat stond erin? Voor wie zijn ze bestemd?

Er zou ook een website komen met informatie over de werkzaamheden. Hoever staat u daarmee?

*Quel est le rôle de Beliris dans le financement et l'exécution des travaux ? Quel est leur avancement ?*

*Avez-vous déjà une idée du coût ? Quid de coûts supplémentaires ?*

*Avez-vous déjà des projets concrets pour l'aménagement de la double voie provisoire et du parkway ? Si vous n'en disposez pas encore, quand pouvons-nous les attendre ?*

*En matière de communication, vous examinez avec la commune de Schaerbeek l'opportunité de créer un point d'information. Sera-ce le cas ? Vous annonciez aussi des bulletins d'information. En a-t-on déjà envoyés ? Que contenaient-ils ? À qui s'adressent-ils ? Vous parlez aussi d'un site internet rassemblant des informations sur les travaux. Qu'en est-il ?*

*Envisagez-vous d'autres initiatives ? Dégagera-ton des moyens pour associer le quartier à ce grand projet ?*

*Les travaux du viaduc Reyers, qui nécessitent des budgets considérables, n'étaient pas encore à l'ordre du jour lors de la formation du gouvernement et de l'accord de gouvernement. Auront-ils des conséquences sur d'autres projets importants ? Certains subiront-ils un retard, voire une annulation complète à cause de ce chantier ?*

Plant u nog andere initiatieven? Komen er middelen om de buurt te betrekken bij dit grote project in het zuiden van het Brussels Gewest?

Bij de regeringsvorming en het uitschrijven van het regeerakkoord was er van de werkzaamheden aan het Reyersviaduct nog geen sprake. Aanzienlijke budgetten moeten hieraan worden besteed. Zal dat gevolgen hebben voor andere belangrijke projecten? Zullen er daardoor projecten vertraging oplopen of zelfs helemaal niet worden uitgevoerd?

### *Besprekking*

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

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)** (*in het Frans*).- Bent u nog steeds van plan om het Reyersviaduct te vervangen door een tunnel? Heeft de regering andere mogelijkheden onderzocht? Hoeveel gaan deze tunnel kosten?

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

**Mevrouw Joëlle Maison (FDF)** (*in het Frans*).- De vragen van de heer Delva gaan over de afbraak van het viaduct en de gevolgen ervan voor de Reyerslaan en de E40.

Er liepen echter al andere projecten vooraleer er werd beslist het viaduct af te breken. Ik denk aan de heraanleg van het Meiserplein en de mediapool op de site van de RTBF en de VRT. De mediapool moet ook woningen, handelszaken en een opleidingscentrum huisvesten.

De heraanleg van het Meiserplein wordt door Beliris beheerd in overeenstemming met de beleidslijnen van de vorige regering. De bijbehorende mobiliteitsstudie houdt dus geen rekening met de afbraak van het viaduct.

Welke maatregelen zullen de samenhang tussen de werkzaamheden tussen de Vergotesquare en het Meiserplein verzekeren? Is de mobiliteitsstudie van 2010 uitgevoerd door Stratec nog steeds geldig, gezien de nieuwe parameters en de beslissing tot afbraak? Is er een algemene visie op middellange en lange termijn?

### *Discussion*

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

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Dans le cadre de ce dossier, êtes-vous toujours décidé à remplacer le viaduc Reyers par un tunnel, afin de conserver la capacité routière de la zone ? D'autres scénarios ont-ils été examinés par le gouvernement ? Quel serait le coût de la réalisation de ce tunnel ?

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

**Mme Joëlle Maison (FDF).**- Les questions de M. Delva portent sur la démolition du viaduc et sur ses conséquences, sur l'aménagement du boulevard Reyers après la démolition du viaduc et sur le réaménagement de l'E40 en boulevard urbain.

Or, d'autres projets importants étaient en cours avant la décision de démolition. Ils sont à mettre en relation avec celle-ci, afin de garantir un développement cohérent de la zone sur le plan de la mobilité. Je songe notamment à l'aménagement de la place Meiser et au projet de pôle urbain de médias sur le site de la RTBF et de la VRT. Ce pôle attractif devrait comprendre notamment des logements, des commerces et un centre de formation.

Le marché relatif au réaménagement de la place Meiser est en cours de lancement par Beliris sur la base des orientations du gouvernement précédent. L'option choisie par ce dernier est basée sur une étude de mobilité antérieure à la décision de démolition du viaduc.

Quelles mesures sont-elles prévues pour préserver

la cohérence de l'ensemble des aménagements dans la zone, entre le square Vergote et au-delà de la place Meiser ? L'étude de mobilité antérieure qui avait été réalisée par Stratec et qui a abouti à un accord en 2010 est-elle toujours valable, compte tenu de ces nouveaux paramètres et de la décision de démolition ? Dispose-t-on d'une vision d'ensemble à moyen et à long termes ?

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

**De heer Pascal Smet, minister.**- Er zijn drie overheidsopdrachten voor de afbraak van het Reyersviaduct: een voor de asbestverwijdering, een voor de afbraak van het brugdek en de pijlers en een voor de afbraak van de hellingen en de bouw van de dekplaat voor de tramsporten.

De opdracht voor asbestverwijdering is toegewezen op basis van een open aanbesteding. De opdracht voor de afbraak van het brugdek is bekendgemaakt op 20 april 2015 en loopt tot 2 juni. Ook deze opdracht verloopt volgens een open aanbesteding. De opdracht voor de afbraak van de hellingen en de bouw van de dekplaat verloopt volgens een onderhandelingsprocedure met bekendmaking en is lopende. De selectie van de kandidaturen en het bestek zijn bijna afgelopen.

De stedenbouwkundige vergunning voor de afbraak werd afgegeven op 11 maart 2015. De afbraak wordt gefinancierd door het gewest. Na de afbraak volgt een tijdelijke herinrichting van de wegen, volgens een reeds toegekende order.

De studie voor de definitieve heraanleg zal op vraag van het gewest door Beliris worden gerealiseerd. De perimeter gaat van de Generaal Wahislaan tot en met de Vergotesquare.

De oproep tot kandidaatstelling voor het adviesbureau is gepubliceerd. Beliris zal de studie voor de bovengrondse heraanleg doen.

Er hebben geen civieltechnische werken meer plaatsgevonden sinds de stopzetting van de renovatie.

Beliris komt niet financieel tussen voor de afbraak en de volledige herinrichting van het Reyersviaduct. Beliris speelt wel een rol in de studiefase voor de herinrichting van het

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

**M. Pascal Smet, ministre** (*en néerlandais*).- *Il y a trois marchés publics pour la démolition du viaduc Reyers : un pour le désamiantage, qui a été attribué, un pour la démolition du tablier et des piles, qui court jusqu'au 2 juin, et un pour la démolition des rampes et la réalisation de la couverture pour les voies de tram, qui se déroule selon une procédure de négociation et dont nous sommes en train de finaliser la sélection des candidatures et le cahier des charges.*

*Le permis d'urbanisme pour la démolition a été délivré le 11 mars 2015. La démolition est financée par la Région. Cette phase sera suivie d'un réaménagement provisoire des voiries.*

*L'étude du réaménagement définitif sera réalisée, à la demande de la Région, par Beliris. Son périmètre va du boulevard Général Wahis au square Vergote.*

*L'appel à candidature pour le bureau d'études a été publié. Beliris se chargera de l'étude du réaménagement de surface.*

*Beliris n'intervient pas financièrement dans la démolition et le réaménagement du viaduc, mais joue un rôle dans la phase d'étude du réaménagement de la zone qui va de la place Meiser à Reyers. Un accord a été conclu à ce sujet entre Beliris et Bruxelles Mobilité : Beliris finance les études des travaux souterrains ; Bruxelles Mobilité, celles des travaux de surface.*

*Le financement du schéma directeur pour la place Meiser fait cependant exception à la règle, puisque Beliris et Bruxelles Mobilité y contribuent chacun à hauteur de 50%.*

*L'étude du parkway est en cours. Le responsable du projet du viaduc Reyers fait partie du comité*

Meiserplein tot Reyers. Hiervoor is een overeenkomst gesloten tussen Beliris en Brussel Mobiliteit. Beliris finanziert de studies voor de ondergrondse werkzaamheden (de tunnels). Brussel Mobiliteit finanziert de studies voor de bovengrondse werkzaamheden (de heraanleg van de bovengrondse oppervlakte).

De financiering van het masterplan vormt evenwel een uitzondering op deze regel. Beliris en Brussel Mobiliteit dragen elk voor 50% bij in de kosten van het masterplan voor het Meiserplein, de eerste fase van de ontwerpoppdracht waarin de technische, geotechnische, financiële en stedenbouwkundige haalbaarheid van het project wordt onderzocht.

De studie Parkway is lopende. De verantwoordelijke voor het project van de Reyersviaduct maakt deel uit van het begeleidingscomité Parkway om zo de verschillende acties te coördineren. De conclusies van de studie Parkway en mobiliteit moeten in de loop van 2015 gevalideerd worden.

De afbraakkosten voor het viaduct zijn volledig voor het gewest. Het fysieke programma zal worden aangepast als er onverwachte bijkomende kosten zijn.

Op het vlak van communicatie is er vooral gewerkt met nieuwsbrieven om de buurtbewoners te informeren. Er zijn er al vijf verstuurd. Een zesde nieuwsbrief wordt nu voorbereid met betrekking tot de asbestverwijdering. Er is ook een mailing verstuurd naar partners en geïnteresseerde personen (40.000 exemplaren).

In oktober 2014 en januari 2015 werden er vergaderingen voor het grote publiek georganiseerd. Alle informatie is ook te vinden op de website van Brussel Mobiliteit. We werken nog aan de organisatie van een feest voor de buurtbewoners en de andere bewoners van Schaarbeek. Het betreft een symbolisch feest om de bewoners te betrekken bij het project, de fameuze 'Demolition party'. In totaal voorzien we voor de communicatie 120.000 euro.

Het initiële budget voor de basisallocatie van 40 miljoen euro stijgt tot 55 miljoen euro. Het totaalbudget voor de eerste fase van het Reyersproject bedraagt ongeveer 15,5 miljoen euro. Het budget op de basisallocatie is gestegen om Reyers te kunnen realiseren. Er is op dit

*d'accompagnement pour le parkway afin de coordonner les différentes actions. Les conclusions de cette étude doivent être validées dans le courant de 2015.*

*Les coûts de démolition du viaduc sont entièrement à charge de la Région. Le programme physique sera adapté en cas de surcoûts imprévus.*

*En matière de communication, nous privilégiions les bulletins d'information destinés aux riverains. Le sixième que nous nous apprêtons à envoyer concerne l'enlèvement de l'amiante. Un mailing (40.000 exemplaires) est également envoyé aux partenaires et personnes intéressées.*

*En octobre 2014 et janvier 2015, des réunions ont été organisées pour le grand public. Toutes les informations sont aussi disponibles sur le site de Bruxelles Mobilité. Nous préparons également l'organisation d'une fête pour les riverains et les Schaerbeekois. Nous prévoyons un budget total de 120.000 euros pour la communication.*

*Le budget initial pour l'allocation de base de 40 millions d'euros a grimpé à 55 millions d'euros. À ce stade, cette hausse n'a pas d'incidence budgétaire sur l'exécution d'autres projets.*

*Le calendrier est respecté et nous mettons tout en œuvre pour qu'il le reste. Nous attendons l'étude globale pour l'orientation définitive.*

*(poursuivant en français)*

Ce n'est pas nous qui pilotons. C'est comme cela que c'est convenu. Nous sommes impliqués via le ministre-président et Beliris. Nous voulons que les résultats arrivent, car si nous voulons réaliser le réaménagement définitif sous cette législature, nous devrons commencer au printemps de 2017, ce qui donne un peu de temps, mais pas énormément. Cependant, nous suivons le dossier de près !

moment geen invloed op de uitvoering van andere projecten wat betreft de budgettaire middelen. Men mag niet vergeten dat er de afgelopen jaren een te grote onderbenutting op het budget Openbare Werken van Brussel Mobiliteit was.

We zitten op schema en we doen er alles voor om dat ook te blijven. Voor de definitieve richting wachten we op de globale studie.

(verder in het Frans)

*De studie wordt niet door ons uitgevoerd. Via de minister-president en Beliris zijn we er wel bij betrokken. Wij hopen dat de resultaten snel bekend zijn, want als wij de werkzaamheden nog tijdens de legislatuur willen afkrijgen, moeten we in het voorjaar van 2017 kunnen starten.*

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

**De heer Paul Delva (CD&V).**- Ik heb een bijkomende vraag. Het is toch niet de bedoeling om een tunnel aan te leggen onder het huidige Reyersviaduct?

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

**De heer Pascal Smet, minister.**- Neen, helemaal niet. Met haar vraag wekte mevrouw Delforge de indruk dat we het Reyersviaduct zouden vervangen door een tunnel. Dat is niet het geval.

Er komt wel een tunnel onder het Meiserplein. Dat is een beslissing van de vorige regering, waarin ook Ecolo zetelde. De nieuwe regering heeft beslist die maatregel te handhaven.

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).**- *Ik dacht dat u sinds de kwestie met tram 71 alle dossiers opnieuw zou bekijken?*

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**- *Wij hebben nog geen beslissing genomen wat tram 71 betreft.*

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).**- *Ik dacht dat met u alles mogelijk was!*

**De heer Paul Delva (CD&V).**- Het is een goede zaak dat het viaduct verdwijnt, omdat hij veel

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

**M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).**- *Le but n'est tout de même pas d'aménager un tunnel sous le viaduc actuel ?*

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

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).**- *Non, pas du tout. Il y aura par contre bien un tunnel sous la place Meiser, comme en avait décidé le gouvernement précédent. Le nouveau gouvernement a décidé de maintenir cette mesure.*

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Je croyais que, depuis la question du tram 71, vous remettiez tout sur le tapis et revoyez tous les dossiers, M. le ministre.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Mais nous n'avons pas encore pris de décision, pour le tram 71.

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Je croyais qu'avec vous, tout était possible !

**M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).**- *Il faut se réjouir de la disparition du viaduc, source de*

nadelen had voor de omwonenden, maar hij zorgde wel voor vlot verkeer. Een eind verder liep het verkeer echter vast aan het Montgomery- en het Meiserplein.

Als we daar een stadsboulevard met dubbele rijstrook aanleggen, komen er een aantal kruispunten bij. Hoe schat u de verkeersstromen na de heraanleg in?

**De heer Pascal Smet, minister.**- Er zijn simulaties gemaakt. De capaciteit van het viaduct werd maar voor de helft benut. Hij was te groot voor het verkeer dat er reed.

**De heer Paul Delva (CD&V).**- U verwacht daar dus geen verkeersinfarct?

**De heer Pascal Smet, minister.**- In principe niet.

**Mevrouw Joëlle Maison (FDF)** (*in het Frans*).- *Beide werven zullen dus op elkaar worden afgestemd?*

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

**Mevrouw Joëlle Maison (FDF)** (*in het Frans*).- *U zult daarbij uitgaan van de mobiliteitsstudie?*

**De heer Pascal Smet, minister** (*in het Frans*).- *De projecten van het Meiserplein, de Reyerslaan, de Parkway en de mediapool zullen allemaal gecoördineerd worden.*

*- Het incident is gesloten.*

## MONDELINGE VRAGEN

**De voorzitter.**- Aan de orde zijn de mondelinge vragen.

## MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ERIC BOTT

*nuisances pour les riverains, mais il avait toutefois le mérite de permettre un trafic fluide. Si nous aménageons un boulevard urbain à double bande, il y aura plusieurs carrefours. Comment évaluez-vous les flux de circulation après le réaménagement ?*

**M. Pascal Smet, ministre** (*en néerlandais*).- *Des simulations ont été réalisées. La capacité du viaduc n'était exploitée qu'à moitié.*

**M. Paul Delva (CD&V)** (*en néerlandais*).- *Vous ne craignez donc pas de congestion du trafic ?*

**M. Pascal Smet, ministre** (*en néerlandais*).- *En principe, non.*

**Mme Joëlle Maison (FDF)**.- *Il y aura donc une coordination entre les deux ?*

**M. Pascal Smet, ministre**.- Absolument.

**Mme Joëlle Maison (FDF)**.- Et nous utiliserons l'étude de mobilité qui a été réalisée.

**M. Pascal Smet, ministre**.- Les projets de la place Meiser, du boulevard Reyers, du Parkway et du pôle des médias sont tous coordonnés.

*- L'incident est clos.*

## QUESTIONS ORALES

**M. le président.**- L'ordre du jour appelle les questions orales.

## QUESTION ORALE DE M. ERIC BOTT

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

betreffende "een taxidienst voor bejaarden".

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

**De heer Eric Bott (FDF)** (*in het Frans*).- *Onlangs riep een schepen van de gemeente Sint-Pieters-Woluwe het project Wolubus in het leven. Daarmee kunnen bejaarden met een medisch attest waaruit blijkt dat ze niet in staat zijn het openbaar vervoer te gebruiken, zich verplaatsen.*

*Het betreft een taxi die de bejaarden tegen de prijs van maximaal vier euro binnen de gemeente rondrijdt of naar naburige gemeenten brengt. Om oneerlijke concurrentie met klassieke taxi's te vermijden, moet de doelgroep ook over een beperkt inkomen beschikken.*

*Bent u op de hoogte van het bestaan van dat lovendwaardige gemeentelijke initiatief? Bestaat er iets dergelijks op het niveau van het gewest?*

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

**De heer Pascal Smet, minister** (*in het Frans*).- *Ik was niet op de hoogte van het bestaan van die nieuwe dienst voor personenvervoer en heb de administratie dan ook de opdracht gegeven dat mooie initiatief te bestuderen.*

*- Het incident is gesloten.*

## MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ERIC BOTT

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

concernant "un service de taxi destiné aux personnes âgées".

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

**M. Eric Bott (FDF)**.- Un échevin de la commune de Woluwe-Saint-Pierre a récemment lancé le projet Wolubus. Celui-ci permet aux personnes âgées disposant d'un certificat médical attestant leur incapacité à utiliser les transports en commun de pouvoir se déplacer.

Concrètement, il s'agit d'un taxi qui peut conduire les habitants dans la commune ou dans les entités limitrophes, pour un coût réduit allant d'un à quatre euros. Pour éviter une concurrence déloyale avec les taxis classiques, il faut aussi que les gens désireux de se déplacer de la sorte disposent de revenus modestes.

Sachant que des réunions ont lieu dans le cadre du plan de transport rémunéré pour la période 2015-2019, où il est mentionné que "les taxis doivent être une alternative aux véhicules privés, ainsi qu'un complément aux transports en commun", je ne peux qu'encourager ce genre d'initiative tout à fait novateur. Êtes-vous au courant de l'existence de cette initiative communale ? Qu'en est-il au niveau de la Région bruxelloise ?

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

**M. Pascal Smet, ministre**.- Nous n'étions pas informés de l'existence de ce nouveau service de transport de personnes. Nous avons dès lors chargé l'administration d'examiner cette belle initiative.

*- L'incident est clos.*

## QUESTION ORALE DE M. ERIC BOTT

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

**betreffende "de harmonisering van de  
avonddienstregeling van de MIVB".**

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

**De heer Eric Bott (FDF)** (*in het Frans*).- Brussel is een bruisende universiteitsstad die ook een belangrijke rol speelt op het gebied van cultuur en sport. Bijgevolg is aangenaam, veilig en stipt openbaar vervoer noodzakelijk. De MIVB speelt in grote lijnen op die verwachting in, maar kan haar dienstverlening toch nog enigszins uitbreiden.

Zo rijden tal van bus- en tramlijnen na middernacht niet meer uit. Dat geldt bijvoorbeeld voor de bus tussen de Andromedawijk in Sint-Lambrechts-Woluwe en het station Brussel-Zuid. In Parijs bijvoorbeeld rijdt het openbaar vervoer nog tot één uur 's ochtends. In Brussel nemen veel mensen de auto om uit te gaan.

Werd er reeds een oplossing voor dat probleem gevonden? Indien de nachtdienst wordt uitgebreid, kunnen Brusselaars 's nachts veiliger naar huis. Is dat niet precies een van de doelstellingen van het vervoerbeleid?

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

**De heer Pascal Smet, minister** (*in het Frans*).- De ambitie van het gewest is wel degelijk om efficiënt en aantrekkelijk openbaar vervoer aan te bieden, als alternatief voor de wagen.

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

**concernant "l'harmonisation des horaires  
de la STIB en soirée".**

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

**M. Eric Bott (FDF).**- Vous le savez aussi bien que moi, Bruxelles est une ville qui vit, qui bouge, qui dégage une énergie considérable. C'est une capitale tant universitaire que culturelle et sportive. Ce besoin permanent de s'exprimer se traduit aussi par des moyens de transports agréables, sécurisants et ponctuels, ce que la STIB propose dans les grandes lignes. Reste que, sur certains aspects, j'estime qu'elle pourrait encore étendre ses services.

J'en veux pour preuve de nombreuses lignes de bus ou de trams qui ne sont pas desservies après minuit. Dès lors, que fait un jeune qui sort du cinéma juste après minuit et qui ne peut plus rentrer chez lui ? Que fait le supporter d'Anderlecht après avoir arrosé la victoire des Mauves et Blancs au café La Coupe ? Idem quand il s'agit d'une rencontre des Diables rouges au stade Roi Baudouin.

Pour vous donner un exemple qui m'interpelle, car il touche directement Woluwe-Saint-Lambert, le bus ralliant le quartier Andromède en provenance de la gare de Bruxelles-Midi achève son trajet à 23h51. En guise de comparaison, à Paris, le dernier flux de métros est généralement actif jusque quasiment une heure du matin. Idem pour les autres moyens de transport en commun.

Une solution a-t-elle été dégagée afin de pallier ce problème ? Prolonger les services nocturnes ne permettrait-il pas aux Bruxellois de rentrer chez eux dans les meilleures conditions ? N'est-ce pas un des objectifs de notre politique de transport ?

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- L'ambition de la Région est bien d'offrir aux habitants un service de transport public efficace et attrayant comme alternative à la voiture individuelle.

*Er moet echter een afweging worden gemaakt tussen de financiële mogelijkheden van het Brussels Gewest en de vraag naar openbaar vervoer.*

*We mogen Brussel niet vergelijken met een grote wereldstad als Parijs. Bij grote evenementen wordt het aanbod van de MIVB bovendien uitgebreid, zodat de deelnemers naar de verschillende delen van de stad kunnen worden teruggebracht. Dat betekent vaak dat bussen, trams en metro's later rijden.*

*Daarnaast investeren we elk jaar in de verbetering van de frequentie van de MIVB-netwerken. Zo verbeterde de MIVB in februari de frequentie op niet minder dan zeven tramlijnen, legde ze extra lijnen in, zoals lijn 53 naar de nieuwe woonwijken in Neder-over-Heembeek, en breidde ze voor lijn 21 de dienstverlening uit tot na middernacht.*

*Die inspanningen zullen de komende maanden nog worden opgevoerd. We zullen nagaan of lijnen als lijn 27 een hogere prioriteit moeten krijgen.*

*Het gewest is zich echter bewust van de hoge exploitatiekosten van het klassieke openbaarvervoernetwerk in verhouding tot de potentiële vraag 's avonds en 's nachts.*

*Samen met de MIVB heb ik Collecto verder ontwikkeld. Het is een systeem van taxibusjes waarmee Brusselaars zich 's nachts goedkoop kunnen verplaatsen en de regering veel minder kost dan bussen in te leggen die alle wijken bedienen.*

*Het probleem van uw voorstel is dat het te veel geld kost. Bijgevolg geven wij de voorkeur aan de ontwikkeling van het systeem Collecto van de taxi-sector.*

*- Het incident is gesloten.*

Cet objectif doit évidemment être mis en balance avec, d'une part, les possibilités budgétaires de la Région et, d'autre part, la demande de transport.

On ne peut pas comparer Bruxelles avec une grande métropole telle que Paris. Lors de grands événements urbains tels que des événements sportifs, la Fête nationale ou la Saint-Sylvestre des renforts sont prévus sur les réseaux par la STIB afin de ramener les participants vers les différents quartiers de la ville. Cela implique souvent une exploitation plus tardive du réseau.

Par ailleurs, nous investissons chaque année dans l'amélioration des fréquences des réseaux de la STIB. Ces améliorations concernent toutes les périodes de la journée, tant les heures de pointe que les heures creuses ou le week-end et également la soirée. Par exemple, en février de cette année, la STIB a amélioré les fréquences sur pas moins de 7 lignes de tram et a créé des dessertes en soirée sur des lignes qui n'en bénéficiaient pas jusqu'ici. C'est le cas de la ligne 53 vers les nouvelles habitations à Neder-over-Heembeek. La STIB a également étendu l'amplitude des dessertes de la ligne 21 pour offrir des départs au-delà de minuit.

Ces efforts seront intensifiés au cours des prochains mois. On examinera si des lignes comme la ligne 27 que vous citez doivent ainsi disposer d'une priorité supérieure aux autres.

Par ailleurs, la Région est consciente du coût d'exploitation élevé du réseau de transport public classique par rapport à la demande potentielle en soirée et la nuit.

J'ai développé avec la STIB le réseau Collecto qui offre aux Bruxellois un moyen de transport à bas prix fonctionnant toutes les nuits de l'année et les ramenant à domicile pour un coût largement moindre que celui occasionné par la circulation de bus vers tous les quartiers.

En résumé, nous pourrions soutenir cette idée, mais un problème budgétaire se pose. Par conséquent, nous nous reporterons sur le système Collecto et le développement du secteur des taxis qui offre une autre alternative en soirée.

*- L'incident est clos.*

## MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BORIS DILLIÈS

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

**betreffende "de stand van zaken inzake de afstandsbesturing voor lichten in het Avanti-programma".**

**De voorzitter.**- Aangezien er vandaag geen enkele ondervoorzitter aanwezig kon zijn, geef ik mezelf het woord voor mijn vraag.

**De heer Boris Dilliès (MR)** (*in het Frans*).- *Sinds 2006 hebben Brussel Mobiel en de MIVB een gezamenlijk project dat MIVB-voertuigen op een aantal kruispunten voorrang wil geven. Het project is een deel van een ruimer programma dat onlangs de nieuwe naam Avanti kreeg en beoogt om de commerciële snelheid en de frequentie van de MIVB-voertuigen op te voeren. De commerciële snelheid van het bovengrondse net stagneert immers al tien jaar op een gemiddelde van 16 tot 17 km/uur.*

*Dat is hoofdzakelijk toe te schrijven aan het feit dat MIVB-voertuigen te weinig gescheiden zijn van het autoverkeer en dat de afstandsbediening van de lichten maar mondjesmaat geïnstalleerd wordt.*

*Het programma telt vijf prioritaire tram- en acht prioritaire buslijnen. Het gewest geeft er de voorkeur aan het openbaar vervoer langer groen licht te bieden in plaats van de tram of bus absolute voorrang te geven, zoals dat in andere steden gebeurt.*

*Voor zover we weten zijn bijna alle trams en bussen uitgerust met het systeem, maar in februari 2013 gold dat nog maar voor 51% van de kruispunten op de prioritaire lijnen.*

*De vertraging schijnt te wijten aan gedoe in verband met de overname van het beheer van verkeerslichten langs gemeentewegen. Ook zouden er slechts twee of drie mensen ingezet worden voor dit belangrijke project. MIVB-klanten hechten nochtans veel belang aan de reistijd en de*

## QUESTION ORALE DE M. BORIS DILLIÈS

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

**concernant "l'état d'avancement du système de télécommande des feux dans le cadre du programme Avanti".**

**M. le président.**- Aucun vice-président n'ayant pu être présent aujourd'hui, je vais donc me donner la parole pour ma question.

**M. Boris Dilliès (MR).**- Depuis 2006, Bruxelles Mobilité et la STIB mènent conjointement un projet visant à donner, sur certaines lignes jugées prioritaires, la primauté aux véhicules de la STIB aux carrefours.

Cet objectif s'inscrit dans un programme plus important. Précédemment dénommé Vicom et récemment rebaptisé Avanti, ce programme prévoit d'accroître la vitesse commerciale ainsi que la fréquence des véhicules de la STIB.

À cet égard, il est important de rappeler que la vitesse commerciale des véhicules de la STIB appartenant au réseau de surface stagne depuis plus de dix ans, avec une moyenne de 16 à 17km/h.

Cette stagnation découle principalement de deux paramètres : le manque de protection desdits véhicules par rapport au trafic automobile d'une part, et le fait que le système de télécommande des feux de signalisation peine à se mettre en place, d'autre part. C'est précisément sur ce dernier point que porte ma question.

Dans le cadre de ce programme, cinq lignes sont jugées prioritaires pour le tram et huit le sont pour le bus. Dans notre Région, ce programme prévoit de maximiser les phases vertes plutôt que de donner une priorité absolue à l'approche d'un véhicule, bien que cela se fasse ainsi dans d'autres villes.

Selon nos informations, la quasi-totalité des trams et des bus, soit 789 véhicules, sont équipés du

*stiptheid. Oorspronkelijk was het de bedoeling om alle kruispunten voor eind 2014 uit te rusten.*

*Hoe staat het met de besprekingen met de gemeenten? Kunt u per gemeente aangeven wat de problemen zijn? Is het de bedoeling om MIVB-voertuigen op middellange termijn absolute voorrang te geven?*

*Hoeveel voltijdse equivalenten houden er toezicht op het project? Bent u van plan dat aantal uit te breiden?*

*Kunt u de stand van zaken op de acht prioritaire bus- en vijf prioritaire tramlijnen aan het verslag toevoegen, net zoals de studies over de nieuwe roosters die nu van toepassing zijn, de overnameprocedures en de werkzaamheden die vorig jaar uitgevoerd zijn?*

système de télécommande à feux dénommé Vicom. Néanmoins, en février 2013, le nombre de carrefours équipés était seulement de 51%, soit 106 carrefours sur les 208 présents sur lesdites lignes.

Il semblerait que les retards accumulés proviendraient de la concertation avec les communes sur la reprise des feux présents sur les voiries communales. En effet, les relations avec les communes ne sont pas toujours évidentes à mettre en place. À cet égard, lorsque les feux sont gérés par une commune, la Région doit tout d'abord entamer une procédure de reprise de leur gestion. Elle doit ensuite leur attribuer une nouvelle grille de fonctionnement qui impose leur remplacement.

En outre, il n'y aurait que peu de moyens humains affectés à ce chantier pourtant très important. Deux à trois personnes superviseraient l'exécution de ce programme, ce qui peut sembler mince eu égard aux problèmes de mobilité que nous connaissons.

Par ailleurs, les clients de la STIB placent le temps de parcours et la ponctualité comme prioritaires dans leurs déplacements. Nombreux sont ceux, usagers ou non de la STIB, qui signalent que le temps de parcours n'est pas toujours suffisamment concurrentiel.

Initialement, il était prévu d'équiper l'ensemble des carrefours pour la fin de l'année 2014. Il semblerait que ce ne soit pas le cas.

Où en sont les discussions avec les communes concernant la reprise par la Région des feux présents à ces carrefours ? Pouvez-vous nous détailler votre réponse en indiquant quelles sont les pierres d'achoppement par commune ?

Eu égard à la comparaison internationale, est-il retenu, à moyen terme, de donner une priorité absolue aux véhicules de la STIB par rapport à la maximisation de la phase verte préconisée ? Si non, pourquoi ?

Quel est le nombre total d'équivalents temps plein (ETP) affectés à la supervision de ce projet ? Avez-vous prévu d'augmenter ce nombre ? Si oui, de combien ? Si non, pourquoi ?

Pouvez-vous joindre au rapport l'état d'avancement du système de télécommande des feux pour les huit

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

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**- *Ik bezorg u een tabel van de gemeentelijke kruispunten waarvan het gewest het beheer zal overnemen om ze met verkeerslichtenbeïnvloeding te kunnen uitrusten. Voor dit jaar gaat het om 51 kruispunten, waarvan de meeste in Brussel-Stad liggen.*

*Sommige gemeenten, zoals Jette en Ixelles, hebben gevraagd om de betrokken kruispunten aan het gewest te kunnen overdragen. De gemeente Vorst heeft gevraagd om rekening te houden met de verandering van de rijrichting in bepaalde eenrichtingsstraten in het kader van het gemeentelijk mobiliteitsplan.*

*De onderhandelingen met Brussel-Stad, die een honderdtal kruispunten beheert, zijn nog lopende omdat nog een aantal zaken moeten worden geregeld met betrekking tot het gemeentelijk mobiliteitsplan en de uitbreiding van de voetgangerszones. Er is niettemin een samenwerking gepland en wij hopen snel vooruitgang te kunnen boeken.*

*De eerste en tweede verlenging van het systeem Avanti MS 12 omvat groene fasen voor het openbaar vervoer dat daarom vraagt, met behulp van een gecodeerd transmissiesysteem tussen de bus of tram en de controledoos.*

*Volgens het oorspronkelijke bestek mochten niet meerder opeenvolgende kruispunten tegelijk worden geblokkeerd, om problemen met de rest van het verkeer te vermijden. Een voertuig met absolute prioriteit kan bovendien ook hinderlijk voor andere bussen en trams van wie het het traject kruist.*

*Studies hebben overigens aangetoond dat bepaalde kruispunten beter niet met verkeerslichtenbeïnvloeding worden uitgerust, omdat dit de*

*lijnen de bus ainsi que les cinq lignes de tram jugées prioritaires ?*

Pouvez-vous ventiler votre réponse en indiquant les études des nouvelles grilles de fonctionnement en cours, les procédures de reprise qui ont lieu ainsi que les travaux d'équipement pour l'année 2014 ?

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- Je vous ferai parvenir un tableau établissant, pour chaque commune, un état des lieux des reprises des carrefours communaux, en vue d'équiper ceux-ci du système de télécommande des feux.

En 2012, il y a eu 20 reprises, pour 4 en 2014, et 4 en 2015. Pour cette année, on parle de 51 carrefours dont une grande majorité se trouve sur le territoire de la Ville de Bruxelles. Vous trouverez davantage de détails dans le rapport.

Certaines communes, comme Jette ou Ixelles, demandent à céder les carrefours concernés à la Région. Pour Forest, la commune a demandé que soient pris en compte les changements de direction des rues mises en sens unique dans le cadre de son plan communal de mobilité.

Concernant la Ville de Bruxelles, qui gère au total environ 100 carrefours, les négociations n'ont pas encore abouti, les questions du plan communal de mobilité ou encore de l'élargissement des piétonniers n'étant pas encore réglées. Une collaboration est néanmoins prévue avec la Ville de Bruxelles et nous espérons avancer en la matière.

Les première et deuxième prolongations du système Avanti MS 12 englobent des phases vertes sur mesure pour les transports publics qui le demandent, à l'aide d'un système de transmission codé entre le bus ou le tram et le boîtier de contrôle.

Le cahier initial des charges de la télécommande des feux mentionnait que des carrefours successifs ne pouvaient se bloquer. Un tel blocage peut être néfaste pour la circulation en général et pour la mobilité, étant donné la priorité maximale accordée aux transports en commun.

*capaciteit te sterk kan beperken of de lokale doorstroming kan verstören, bijvoorbeeld in het geval van kruispunten die dicht bij elkaar liggen.*

*Het nieuwe bestek voor fase 3 is gebaseerd op het principe van onderbreking van de dwarsrichtingen en, indien nodig, van de hoofdrichting, alsook van de verlenging van de fase voor het openbaar vervoer. Dankzij dat principe zal het openbaar vervoer bijna nergens meer aan een rood licht moeten wachten.*

*Op kruispunten waar meerdere openbare vervoerslijnen elkaar kruisen, wordt evenwel voorrang gegeven aan de belangrijkste lijn.*

*Om te voorkomen dat er grote files ontstaan op de wegen, wordt aan het openbaar vervoer niet meer tijd toegekend dan nodig om het kruispunt over te steken.*

*Binnen de MIVB is een voltijds equivalent aangesteld om het verkeersbeïnvloedingssysteem te beheren. Bij Brussel Mobiliteit wordt het project gevolgd door drie ingenieurs. Wij hebben de algemeen directeur gevraagd om te onderzoeken of het mogelijk is om meer personeel voor dit project in te zetten.*

*Voor meer informatie, stel ik voor de tabel als bijlage bij het verslag te voegen.*

[http://www.parlbruparlirisnet.be/bijlagen/20150427\\_avanti\\_nl.pdf](http://www.parlbruparlirisnet.be/bijlagen/20150427_avanti_nl.pdf)

*Op tramlijn 3 zijn alle 8 kruispunten uitgerust.*

*Op tramlijn 4 zijn alle 6 kruispunten uitgerust.*

*Op tramlijn 7 zijn 22 van de 24 kruispunten uitgerust.*

*Op tramlijn 25 zijn alle 9 kruispunten uitgerust.*

*Op tramlijn 94 zijn 16 van de 21 kruispunten uitgerust.*

*Op buslijn 38 zijn 4 van de 11 kruispunten uitgerust.*

*Op buslijn 39 zijn 21 van de 25 kruispunten uitgerust.*

*Op buslijn 54 is 1 van de 9 kruispunten uitgerust.*

Par ailleurs, les réseaux de bus et de trams de la STIB sont en forme radiale émaillée. Lors de croisements de lignes, une priorité absolue donnée aux transports circulant sur un axe en particulier pourrait engendrer des pertes de temps de parcours d'autres lignes transversales.

Il faut également mentionner que les parcours de bon nombre de lignes de bus sont encore dépendants du trafic automobile. Dès lors, si l'on donne priorité absolue aux bus, le trafic automobile en sera aussi affecté.

En outre, des études ont démontré qu'il était inopportun d'équiper certains carrefours sous peine d'affecter trop fortement leur capacité ou de supprimer une corrélation locale indispensable, dans le cas de carrefours très rapprochés, par exemple.

Le nouveau cahier des charges pour la phase 3, qui concerne la télécommande des feux, mentionne que le réglage Avanti MS 12 concernant le déroulement des feux tricolores est basé sur le principe de l'interruption de directions transversales et, si nécessaire, de la direction principale, ainsi que sur la prolongation de la direction des transports en commun, pour faire en sorte que le taux de vert théorique soit proche des 100%.

Il faut également savoir que le choix réalisé par la Région et détaillé dans le contrat de gestion de la STIB n'est pas fondamentalement différent des autres raisons que vous citez en exemple.

En effet, l'objectif retenu est que 100% des véhicules doivent pouvoir franchir le feu en bénéficiant de la phase verte sans devoir attendre, ce qui s'apparente théoriquement à une priorité absolue. Cependant, et cela concerne également les réseaux étrangers les plus aboutis, certaines lignes de transport public se croisent à des carrefours. Lorsque deux véhicules de lignes différentes se croisent, il faut octroyer la priorité à la ligne la plus importante.

Par ailleurs, les gestionnaires de voirie souhaitent empêcher la formation de files sur les axes routiers importants et restreindre le temps octroyé aux transports publics. C'est ce qui explique que la méthode retenue à Bruxelles se base sur un calcul de temps théorique entre le lieu de détection et le

*Op buslijn 63 zijn 7 van de 14 kruispunten uitgerust.*

*Op buslijn 71 zijn 7 van de 14 kruispunten uitgerust.*

*Op buslijn 88 is 1 van de 5 kruispunten uitgerust.*

*Op buslijn 95 zijn 17 van de 25 kruispunten uitgerust.*

*Aan het begin van het project had de MIVB aan Brussel Mobiliteit gevraagd om eerst de kruispunten op de tramlijnen uit te rusten. De kruispunten kunnen echter pas worden uitgerust als ze over moderne verkeerslichtenregelaars beschikken. Dat is het geval op de gewestelijke kruispunten, maar minder op de gemeentelijke kruispunten.*

*Het gewest heeft dus gesprekken met de gemeenten aangeknoopt om de verkeerslichtenregelaars te moderniseren, of om het beheer van het kruispunt aan het gewest over te dragen, wat de meest logische oplossing is. Zo heeft het gewest in 2012 twintig kruispunten overgenomen in zes gemeenten.*

*Eind 2014 waren 150 kruispunten uitgerust, waarvan 142 gewestelijke kruispunten en 8 gemeentelijke kruispunten (Brussel-Stad). Er moeten nog 24 gewestelijke kruispunten en 16 gemeentelijke kruispunten (Brussel-Stad) worden uitgerust. De overige 50 kruispunten moeten niet worden uitgerust aangezien het om rotondes gaat waar coördinatiewerken aan de gang zijn.*

feu, pour n'octroyer au transport public que le temps nécessaire pour franchir le carrefour.

Un équivalent temps plein au sein de la STIB est affecté à la gestion des données pour la télécommande des feux de signalisation. À Bruxelles Mobilité, le projet est suivi par trois ingénieurs. Nous avons demandé au directeur général d'examiner la possibilité d'affecter du personnel supplémentaire à la mission.

Je propose de mettre en annexe les statistiques qui concernent les cinq lignes de tram et les huit lignes de bus prioritaires.

[http://www.parlbruparlirisnet.be/annexes/20150427\\_avanti\\_fr.pdf](http://www.parlbruparlirisnet.be/annexes/20150427_avanti_fr.pdf)

Concernant les lignes de tram :

- pour la ligne 3, 8 carrefours sur 8 sont équipés ;
- pour la ligne 4, 6 carrefours sur 6 sont équipés ;
- pour la ligne 7, 22 carrefours sur 24 sont équipés ;
- pour la ligne 25, 9 carrefours sur 9 sont équipés ;
- pour la ligne 94, 16 carrefours sur 21 sont équipés.

Concernant les lignes de bus :

- pour la ligne 38, 4 carrefours sur 11 sont équipés ;
- pour la ligne 39, 21 carrefours sur 25 sont équipés ;
- pour la ligne 54, 1 carrefour sur 9 est équipé ;
- pour la ligne 63, 7 carrefours sur 14 sont équipés ;
- pour la ligne 71, 7 carrefours sur 14 sont équipés ;
- pour la ligne 88, 1 carrefour sur 5 est équipé ;
- pour la ligne 95, 17 carrefours sur 25 sont équipés.

Au début du projet, la STIB avait demandé à Bruxelles Mobilité d'équiper d'abord les carrefours situés sur les lignes de tram, et ensuite sur les lignes de bus. Les carrefours ne peuvent être dotés d'un système de télécommande de feux que si des

contrôleurs modernes sont présents. C'est le cas sur les carrefours régionaux, mais moins sur les carrefours communaux. La Région a, dès lors, entamé des discussions avec les communes pour moderniser les contrôleurs de trafic à leur charge ou pour reprendre le carrefour en gestion régionale. Cette dernière solution me semble plus logique.

En 2012, la Région a repris, au total, la gestion de 20 carrefours de 6 communes. La ligne 49 comprend principalement des carrefours régionaux. Les lignes 63 et 71 comprennent majoritairement des carrefours communaux, gérés par la Ville de Bruxelles. Comme je viens de le dire, nous sommes en discussion avec cette dernière.

Pour résumer, la situation à la fin de l'année 2014 était la suivante :

- 150 carrefours étaient équipés, dont 142 étaient des carrefours régionaux et 8, des carrefours de la Ville de Bruxelles ;
- 24 plans de signalisation avaient été réalisés pour les carrefours régionaux avec des contrôleurs de trafic modernes, mais n'avaient pas encore été mis en œuvre. Ils restent donc à réaliser ;
- 16 plans de signalisation avaient été réalisés pour des carrefours de la Ville de Bruxelles avec des contrôleurs de trafic anciens, mais n'avaient pas encore été mis en œuvre ;
- 50 carrefours ne doivent pas être équipés, car il s'agit de ronds-points où une coordination de travaux est en cours.

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

**De heer Boris Dilliès (MR)** (*in het Frans*).- *Wat antwoordde u ook weer over het aantal personeelsleden?*

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

**De heer Pascal Smet, minister** (*in het Frans*).- *Eén VTE bij de MIVB en drie VTE's bij Brussel Mobiliteit.*

**De heer Boris Dilliès (MR)** (*in het Frans*).- *Het gaat dus wel degelijk om vier VTE's.*

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

**M. Boris Dilliès (MR).**- Pouvez-vous me rappeler ce que vous avez répondu au niveau des moyens humains ?

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- Il y a un ETP au sein de la STIB et trois ETP, au sein de Bruxelles Mobilité.

**M. Boris Dilliès (MR).**- C'est donc bien de quatre ETP qu'il s'agit.

- *Het incident is gesloten.*

- *L'incident est clos.*

## **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ARNAUD PINXTEREN**

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

**betreffende "de aanleg van GFR 1 op de Kruidtuinlaan".**

**De voorzitter.-** Bij afwezigheid van de indiener, die verontschuldigd is, en met instemming van de minister, wordt de mondelinge vraag door mevrouw Céline Delforge voorgelezen.

Mevrouw Delforge heeft het woord.

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).-** *Twee jaar geleden heeft de heer Pinxteren uw voorganger geïnterpelleerd over de aanleg van de fietspaden op de Kruidtuinlaan, en meer bepaald op het gedeelte tussen de Pachecolaan en de Koningsstraat, dat deel uitmaakt van de gewestelijke fietsroute (GFR) 1. Op dit gedeelte is het gemaakte fietspad onderbroken en moeten de fietsers het voetpad gebruiken, waar ze in conflict komen met de voetgangers. Het was logischer geweest om ook op dit korte stuk een fietspad af te bakenen.*

*Het grootste probleem is echter de manier waarop de fietsers zich opnieuw in het verkeer moeten ter hoogte van de Koningsstraat. Daar is geen enkele signalisatie of afbakening aangebracht, hoewel daar veel verkeer is.*

*Mevrouw Grouwels zei indertijd dat er werd gewerkt aan een betere signalisatie van het fietsverkeer op die plaats. Twee jaar later is er nog niets veranderd. Wat is er van dat aangepast plan geworden? Zal dat deel van de GFR nog evolueren? Zo ja, hoe en binnen welke termijn?*

## **QUESTION ORALE DE M. ARNAUD PINXTEREN**

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

**concernant "l'aménagement de l'ICR 1 sur le boulevard du Jardin botanique".**

**M. le président.-** Vu l'absence de l'auteur, excusé, et avec l'accord du ministre, la question orale sera lue par Mme Céline Delforge.

La parole est à Mme Delforge.

**Mme Céline Delforge (Ecolo).-** Il y a deux ans, M. Pinxteren interrogeait votre prédécesseur sur les aménagements cyclables du boulevard du Jardin botanique, et plus précisément sur la portion située entre le boulevard Pachéco et la rue Royale, qui fait partie de l'itinéraire cyclable régional (ICR) 1. À cette hauteur, la piste cyclable marquée qui débute rue du Marais s'interrompt et les cyclistes sont invités à emprunter le trottoir via un signal D9.

M. Pinxteren a déjà eu l'occasion de s'étonner de ce choix. Il aurait semblé plus logique, en effet, de tracer une piste cyclable marquée sur cette courte portion, plutôt que d'obliger les cyclistes à dévier de leur trajectoire pour emprunter un trottoir, certes large, mais néanmoins fréquenté par de nombreux piétons.

Le principal problème réside toutefois dans la réinsertion de l'itinéraire dans le trafic à la hauteur de la rue Royale. En effet, aucune signalisation ni aucun aménagement ne facilite cette réinsertion dans une voirie où le trafic est souvent dense et rapide.

Dans sa réponse, Mme Grouwels indiquait à l'époque qu'un plan adapté était en cours

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

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**- *De huidige aanleg is het gevolg van de keuze voor een snelle uitvoering zonder stedenbouwkundige vergunning. De fietsers zijn echter ontevreden daarover en we zullen de markeringen dus aanpassen.*

*In het meerderheidsakkoord is er sprake van echte fietspaden op de volledige Kleine Ring, ook op het stuk waarvan sprake. Wanneer het project daarvoor klaar is, zal ik de commissie daarvan op de hoogte brengen.*

- *Het incident is gesloten.*

#### MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "de heraanleg van de Vleurgatsteenweg tussen het Flageyplein en de Louizalaan".

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

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).**- *De Vleurgatsteenweg tussen de*

d'élaboration pour mieux signaler cette réinsertion et, éventuellement, proposer une autre solution. Deux ans plus tard, M. Pinxteren ne constate aucun changement sur le terrain.

Qu'est-il advenu de ce plan adapté ? L'aménagement de cette portion d'ICR est-il amené à évoluer ? Si oui, comment et dans quel délai ?

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- L'aménagement actuel résulte d'une volonté de réaliser un aménagement rapide, sans permis d'urbanisme. Même s'il a le mérite d'exister, de nombreux cyclistes - dont je fais partie - ne sont pas satisfaits de la situation actuelle, qui est compliquée et peu lisible. Une adaptation du marquage est donc prévue.

Dans son accord de majorité, le gouvernement a prévu de vraies pistes cyclables sur l'ensemble de la Petite ceinture, y compris sur le tronçon concerné. Dès que le projet concernant cet aménagement sera prêt, il sera communiqué à la commission. Nous ne doutons pas qu'il suscitera des réactions positives.

- *L'incident est clos.*

#### QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE

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

concernant "l'aménagement de la chaussée de Vleurgat entre la place Flagey et l'avenue Louise".

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

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Le tronçon de la chaussée de Vleurgat situé entre l'avenue Louise et

*Louizalaan en het Flageyplein is bijzonder gevaarlijk voor zwakke weggebruikers doordat veel automobilisten het trottoir als parkeerplaats gebruiken. Langs de rechterstoep in de richting van de Louizalaan loopt een fietspad waar quasi permanent auto's op geparkeerd staan. Het is zelfs zo erg dat de politie niet meer verbaliseert en er zelf parkeert.*

*Die situatie is niet nieuw, maar wordt nu verergerd doordat er betonblokken op het trottoir staan. Heeft Brussel Mobiliteit al bekeken wat er kan gebeuren om de straat veiliger te maken en bestaan er plannen om op korte termijn wat te doen?*

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

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**- We bestuderen de heraanleg van het kruispunt tussen de Louizalaan en de Vleurgatsteenweg naar aanleiding van de volledige heraanleg van de Louizalaan later tijdens deze regeerperiode. We bekijken welke ad-hocingrepen de veiligheid aan het kruispunt tussen de Vleurgatsteenweg en de Lannoystraat kunnen verbeteren. Het grootste probleem is het feit dat de politie niet ingrijpt.

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

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).**- Ik ben blij dat het kruispunt heraangelegd wordt en ik hoop dat er ook rekening gehouden wordt met de overstap tussen bussen 38 en 60 en trams 93 en 94. Het dringendst zijn echter de stoepen, want daar is het echt gevaarlijk.

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

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

*- Het incident is gesloten.*

la place Flagey est particulièrement dangereux pour les usagers faibles, en raison du comportement de nombreux automobilistes qui confondent trottoir et parking. En effet, dans le sens de la montée, le trottoir de droite, qui est au demeurant bordé d'une piste cyclable, semble être devenu un lieu de parking à peu près permanent, à tel point que la police, au lieu de verbaliser les contrevenants, suit leur exemple en se garant à cheval sur le trottoir et la piste cyclable.

Cette situation, qui n'a rien de récent, est aggravée par la présence de blocs de béton eux-mêmes disposés sur le trottoir. Dans la mesure où ce problème de sécurité flagrant est devenu structurel, pouvez-vous me dire si des mesures de sécurisation ont déjà été étudiées par Bruxelles Mobilité et s'il existe un projet d'aménagement, même provisoire, à court terme ?

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- L'aménagement du carrefour formé par l'avenue Louise et la chaussée de Vleurgat sera étudié dans le cadre du réaménagement intégral de l'avenue Louise, qui sera entamé sous cette législature. La sécurisation du carrefour formé par la chaussée de Vleurgat et la rue Lannoy est à l'étude, en vue d'un réaménagement ponctuel. Dans le cas présent, le problème réside dans le fait que la police ne fait pas respecter la réglementation.

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

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Je me réjouis d'apprendre le réaménagement du carrefour, qui tiendra compte, je l'espère, de l'amélioration de la correspondance entre les bus 38 et 60 et les trams 93 et 94. Cela étant, ma question concerne les trottoirs. La situation devient urgente, car elle est vraiment dangereuse.

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- Je vais faire examiner la situation.

*- L'incident est clos.*

## MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

**betreffende "het voorstel van een kabelbaan  
in Brussel".**

**De voorzitter.-** Bij afwezigheid van de indiener, en met instemming van de minister, wordt de mondelinge vraag naar een volgende vergadering verschoven.

## QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

**concernant "la proposition d'un  
téléphérique à Bruxelles".**

**M. le président.-** Vu l'absence de l'auteur, et avec l'accord du ministre, la question orale est reportée à une prochaine réunion.