



**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 18 MEI 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 18 MAI 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

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

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

INHOUD		SOMMAIRE	
MONDELINGE VRAGEN	4	QUESTIONS ORALES	4
- 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".	4	- 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".	4
- van mevrouw Evelyne Huytebroeck aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de Havenlaan".	6	- de Mme Evelyne Huytebroeck à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "l'avenue du Port".	6
- van mevrouw Evelyne Huytebroeck aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de werken aan de westelijke kant van de kleine Ring".	8	- de Mme Evelyne Huytebroeck à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "le chantier de la Petite ceinture ouest".	8
- van de heer Boris Dilliès aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de interactieve infoborden in de MIVB-stations".	10	- 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 "les panneaux d'informations interactifs dans les stations de la STIB".	10

*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 GAËTAN VAN GOIDSENOVEN

**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.- De heer Van Goidsenhoven heeft het woord.

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (*in het Frans*).- *Een onderzoeksgebouw heeft het idee geopperd van een kabelbaan als bijkomend alternatief voor het openbaar vervoer. Dit lijkt een aantrekkelijk idee, maar men moet realistisch blijven.*

Met dit systeem wordt het fileprobleem wel vermeden, maar de reistijden worden nauwelijks sneller.

Verder is de maximale overbrugbare afstand zes kilometer en moet er in vergelijking met tram en bus dus dikwijls worden overgestapt. Bovendien moeten er langsheel het traject niet meteen esthetisch verantwoorde pylonen worden geïnstalleerd en hangen de cabines ter hoogte van de eerste verdieping, wat eventueel een inbreuk betekent op de privacy van de bewoners. Omdat de capaciteit van cabines in een stad vrij klein moet zijn, blijft het vervoersaanbod beperkt.

De kabelbaan tussen het Noordstation en de site van Tour & Taxis die het onderzoeksgebouw

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENOVEN

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.- La parole est à M. Van Goidsenhoven.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Un bureau d'études a émis l'idée d'installer à Bruxelles un téléphérique comme moyen alternatif de transport en commun dans la Région. L'image est évidemment séduisante par le fait qu'elle rappelle certains souvenirs de vacances, mais dans le cas présent, le téléphérique servirait à se déplacer au-dessus du trafic local et à échapper aux embouteillages en surface.

L'idée paraît attractive sur le papier, mais il faut garder les pieds sur terre et en examiner les avantages et les inconvénients. L'étude précise bien qu'il n'est pas question de remplacer le tram ou le bus, mais seulement d'installer ce mode de transport dans certaines zones de la ville.

Sur le plan des avantages, le téléphérique permet d'échapper aux embouteillages en surface et offrirait une vitesse commerciale constante. Celle-ci, toutefois, ne serait pas élevée, ce qui diminue l'attrait du système.

Ce dernier ne peut être envisagé sur des distances

voorstelt, zou tegemoet komen aan een toenemende vraag en een einde maken aan het autopendel-verkeer ertussen.

Zou het niet de moeite waard zijn om met de hulp van de privésector een automatische metro te laten rijden tussen het Noordstation en Tour & Taxis en dit traject later via het GEN-station Pannenhuis door te trekken tot de Heizel? Hier voor zijn slechts beperkte infrastructuurwerken nodig, maar komt er wel een snelle verbinding tussen de Heizel en het Noordstation.

Is het voorstel om een kabelbaan tussen verschillende stadsdelen te bouwen een aannemelijk alternatief?

Bestaan er in het buitenland voorbeelden die de rentabiliteit van dit transportmiddel aantonen?

Vormt de beperkte reikwijdte van een kabelbaan een belemmering voor dit soort stadsvervoer?

Brengen de langs een het traject van de kabelbaan te installeren reeks pylonen geen schade mee voor de omgeving?

Kan dit alternatief in Brussel worden gerealiseerd?

supérieures à six kilomètres au total. En d'autres termes, le téléphérique ne permettrait que des sauts de puce et nécessiterait des ruptures de charge supplémentaires par rapport à une ligne de tram ou de bus. De plus, son installation nécessite le placement de pylônes tout au long du parcours, ce qui ne contribue pas à améliorer l'esthétique en milieu urbain.

Un autre aspect mérite aussi l'attention, à savoir le fait que les cabines se déplaceront au niveau du premier étage des demeures, venant ainsi créer une éventuelle intrusion dans la vie privée des résidents. Les cabines qui seraient utilisées en ville seraient limitées en capacité et ne permettraient ainsi qu'une offre de transport restreinte.

Le bureau d'étude fait allusion à l'installation d'un téléphérique entre la gare du Nord et le site de Tour et Taxis, ce qui offrirait une liaison répondant à une demande croissante et permettrait de mettre fin aux nombreuses navettes automobiles qui existent actuellement. Mais il s'agirait là d'une offre unique, alors que la liaison au-delà du site de Tour et Taxis vers le Heysel mérite aussi d'être étudiée.

Pourquoi ne pas imaginer, avec le concours du secteur privé, l'installation d'un métro automatique entre la gare du Nord et Tour et Taxis, dont le parcours pourrait être prolongé ultérieurement vers le Heysel via la station RER Pannenhuis ? Un bel espace peut être utilisé moyennant des travaux d'infrastructure assez limités, en rétablissant une liaison rapide entre le plateau du Heysel et la gare du Nord.

La proposition d'installer un téléphérique entre les zones de la ville est-elle une alternative plausible ?

Existe-t-il des exemples concrets de réalisations dans des villes étrangères mettant en avant la rentabilité qui peut être dégagée d'un tel type de transport ?

La distance limitée de parcours d'un téléphérique n'est-elle pas un frein à l'instauration en ville de ce type de déplacement ?

Le téléphérique n'est-il pas une source de dégradation de l'environnement, par le fait de devoir planter tout au long du parcours des pylônes à intervalles répétés ?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Er bestaat op dit ogenblik geen concreet project voor een kabelbaan in het Brussels Gewest. Het onderzoeksureau heeft wel een uitvoerig debat voorgesteld, maar dat heeft nog niet plaatsgevonden. Voorbeelden van andere steden met een kabelbaan zijn Koblenz, Bolzano, Londen en Rio de Janeiro.*

De rentabiliteit hangt af het aantal passagiers en de prijs van een kaartje. De kabelbaan in Londen kost ongeveer 2.400.000 euro per jaar voor twee stations.

Kabelbanen kunnen niet langer dan zes kilometer zijn, wat voor een stad zeker geen probleem vormt. Een kabelbaan kan gemakkelijk in een stadsomgeving worden geïntegreerd, maar mag natuurlijk niet vlak voor de vensters van de huizen hangen.

Een kabelbaan moet niet zonder meer worden afgewezen, maar op dit ogenblik is er geen sprake van.

De voorzitter.- De heer Van Goidsenhoven heeft het woord.

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (in het Frans).- *Ik begrijp dat u er dus niet principieel tegen gekant bent, maar dat het alternatief nu niet door het gewest bestudeerd wordt.*

- Het incident is gesloten.

Cette alternative peut-elle être transposée dans notre ville ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- La Région bruxelloise n'a pas aujourd'hui de projet concret de téléphérique. Le bureau d'études a proposé un grand débat, mais cela ne s'est pas fait. Il y a certes des exemples dans d'autres villes : Coblenze, Bolzano, Londres, Rio de Janeiro...

La rentabilité dépend du nombre de passagers et du prix du billet. Le coût annuel de la télécabine de Londres est d'environ 2.400.000 euros pour deux stations. J'ai voulu la tester, mais elle était en entretien le jour de ma visite. Apparemment, elle fonctionne !

Le transport par câble peut être utilisé jusque sur six kilomètres. Ce n'est donc pas un frein à son instauration en ville.

Le téléphérique peut s'intégrer dans un paysage urbain sans problème, mais évidemment pas à proximité des fenêtres des habitations.

Il ne faut pas dire non par définition, mais un tel système n'est pas actuellement à l'ordre du jour.

M. le président.- La parole est à M. Van Goidsenhoven.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Je prends donc acte que vous n'y êtes pas hostile par principe, mais que cette alternative n'est pas pour l'instant étudiée par la Région.

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW EVELYNE HUYTEBROECK

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

QUESTION ORALE DE MME EVELYNE HUYTEBROECK

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

betreffende "de Havenlaan".

De voorzitter.- Mevrouw Huytebroeck heeft het woord.

Mevrouw Evelyne Huytebroeck (Ecolo) (*in het Frans*).- *De heraanleg van de Havenlaan was gepland voor 2011, maar het eerste project werd onwettig verklaard door de correctionele rechbank van Brussel en het tweede, waarin de platannen werden behouden, heeft de overlegcommissie niet overleefd.*

In de eerste helft van 2014 diende de vzw Brusselfabriek een aanvraag voor de bescherming van de Havenlaan in. Dat verzoek werd door de Brusselse regering in aanmerking genomen. Sinds het voorbije najaar werkt Brussel Mobiliteit een nieuw project voor de Havenlaan uit, dat rekening houdt met de criteria die door de regering zijn vastgelegd. Zo zouden alle parkeerplaatsen langs de Havenlaan verdwijnen. Kunt u ons meer informatie geven over het tijdschema en de inhoud van dat project?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *Brussel Mobiliteit heeft inderdaad een project uitgewerkt, maar dat houdt onvoldoende rekening met het belang van de kanaalzone en biedt geen oplossing voor de aansluiting op het park van Tour & Taxis. We herbekijken de plannen samen met de minister-president, de bouwmeester en de betrokken administraties, om de stedenbouwkundige vergunning zo snel mogelijk te kunnen aanvragen.*

De voorzitter.- Mevrouw Huytebroeck heeft het woord.

Mevrouw Evelyne Huytebroeck (Ecolo) (*in het Frans*).- *Wij zullen later op het dossier terugkomen.*

- Het incident is gesloten.

concernant "l'avenue du Port".

M. le président.- La parole est à Mme Huytebroeck.

Mme Evelyne Huytebroeck (Ecolo).- Le lancement des travaux de réaménagement à l'avenue du Port était prévu pour 2011. Le premier projet avait été définitivement écarté après le jugement du tribunal correctionnel de Bruxelles, qui l'avait déclaré illégal. Le deuxième projet, conservant les platanes, avait été introduit par votre prédécesseure, mais n'avait pas passé le cap de la commission de concertation.

Au premier semestre 2014, l'asbl BruxellesFabriques a introduit une demande de classement de l'avenue du Port et cette demande a été prise en considération par le gouvernement bruxellois. Depuis l'automne dernier, Bruxelles Mobilité développe le projet de l'avenue du Port en respectant plusieurs balises ayant été fixées par le gouvernement. Le stationnement serait par exemple supprimé sur toute la longueur de l'avenue du Port. Pouvez-vous me dire si l'agenda et l'objectif définitif de ce chantier sont connus ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Je connais très bien ce dossier. Bruxelles Mobilité a effectivement travaillé sur un projet, mais celui-ci ne tient pas suffisamment compte de l'importance de la zone du Canal. En outre, le lien avec le parc sur la zone de Tour & Taxis n'est pas bien intégré dans le projet actuel. C'est la raison pour laquelle avec le ministre-président, le maître-architecte et les administrations concernées, nous travaillons sur les plans afin d'introduire le plus rapidement possible le permis d'urbanisme.

M. le président.- La parole est à Mme Huytebroeck.

Mme Evelyne Huytebroeck (Ecolo).- Nous y reviendrons donc.

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW EVELYNE HUYTEBROECK

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

betreffende "de werken aan de westelijke kant van de kleine Ring".

De voorzitter.- Mevrouw Huytebroeck heeft het woord.

Mevrouw Evelyne Huytebroeck (Ecolo) (*in het Frans*).- *De heraanleg van de kanaalkaai tussen het Saincteletteplein en de Ninoofsepoort wordt voor 15,5 miljoen euro gefinancierd door Beliris en voor 1,5 miljoen euro door Brussel Mobiliteit.*

Het project omvat de volledige openbare ruimte langs beide zijden van het kanaal. Er komen een esplanade en een voetgangersbrug, tramhaltes en nieuwe kruispunten. De eerste fase van het project is achter de rug.

Als de informatie van Beliris klopt, omvat de volgende fase van de werken de bouw van een voetgangersbrug over het kanaal en de heraanleg van de Ninoofsepoort. Daarna volgen nog een voet- en fietspad.

Wanneer zal alles klaar zijn? Is er rekening gehouden met het onderhoud en de kwaliteit van het gebruikte materiaal? Wie zal voor het onderhoud van de infrastructuur instaan?

QUESTION ORALE DE MME EVELYNE HUYTEBROECK

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

concernant "le chantier de la Petite ceinture ouest".

M. le président.- La parole est à Mme Huytebroeck.

Mme Evelyne Huytebroeck (Ecolo).- Le budget de ce chantier, qui prévoit le réaménagement des abords du canal entre la place Sainctelette et la porte de Ninove, est réparti de la sorte : près de 15,5 millions d'euros sont financés par Beliris et 1,5 million d'euros par Bruxelles Mobilité.

Ce chantier a pris du temps pour démarrer. Lancé en 2007, il a été en partie réalisé mais pas complètement. Ce projet englobe l'ensemble de l'espace public situé le long des rives du canal et prévoit une esplanade, une passerelle, l'aménagement des arrêts de tram et des carrefours qui débouchent sur ces boulevards.

Les prochaines phases du projet, si l'on en croit les informations données par Beliris, seraient le placement de la passerelle piétonne qui enjambe le canal et le réaménagement de la porte de Ninove.

Une promenade piétonne et cycliste est également prévue, mais des éléments importants tels que cette passerelle feraient défaut pour la finaliser. Un agenda concret est-il prévu pour ce chantier ? Quand pourrons-nous le voir terminé ?

Je voudrais également parler de l'entretien de ces ouvrages. Vous connaissez la situation à la place Flagey, par exemple. Il s'agit d'un sérieux dossier en matière d'entretien. Malheureusement, les ouvrages construits nécessitent souvent des rénovations, soit parce qu'on s'est trompé de matériaux, soit parce que les matériaux n'étaient pas de qualité. Dans le cas de ce chantier, une prise en charge du suivi et de l'entretien de l'ouvrage est-elle prévue ?

De voorzitter. - De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans). - *U hebt het over twee verschillende werven: de westelijke Kleine Ring en de Ninoofsepoort.*

De voetgangersbrug ter hoogte van metrostation Graaf van Vlaanderen moet nog gebouwd worden. In juli 2010 werd een wijzigingsvergunning toegekend, maar de riolering en de metrotunnel zorgen voor technische problemen die eerst opgelost moeten worden.

Beliris diende in de zomer van vorig jaar een nieuwe aanvraag in, maar het grote niveauverschil tussen de brug en de kaai zorgt aan Molenbeekse zijde voor problemen. We proberen die samen met Brussel Mobiliteit en Beliris op te lossen, en de vergunning te krijgen. Brussel Mobiliteit is verantwoordelijk voor de signalisatie en de verkeerslichten zodra de werken opgeleverd worden. Tot dan ligt de verantwoordelijkheid bij Beliris en de aannemer.

De werken aan de Ninoofsepoort gebeuren in meerdere fases: afbraak van de leegstaande gebouwen, bodemsanering, nieuwe riolering, aanleg van een nieuw tramspoor, heraanleg van de weg enzovoort. De verschillende fases zijn over drie jaar gespreid.

Er moet een coördinator komen in het dossier van de Ninoofsepoort. Mijn standpunt is duidelijk: het gaat om een gewestweg en het gewest moet dan ook het voortouw nemen, ook al voert Beliris de werken uit. De coördinatie van de werken aan de Ninoofsepoort moet ervoor zorgen dat alle neuzen in dezelfde richting staan.

Ter hoogte van het hotel moet een tweede voetgangers- en fietsersbrug komen, maar die moet nog ontworpen worden. De vergunning hebben we al.

- *Het incident is gesloten.*

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

M. Pascal Smet, ministre. - Il faut bien distinguer les deux dossiers : la Petite ceinture ouest et la porte de Ninove.

La passerelle piétonne au niveau de la station de métro Comte de Flandre doit encore être réalisée. Une demande de permis modificatif a été délivrée en juillet 2010, mais l'égout et le tunnel métro posent des problèmes techniques qui doivent être résolus pour exécuter ce nouveau permis. Une nouvelle demande a été introduite par Beliris à l'été 2014, mais présente une différence de niveau trop importante entre la passerelle et les quais, qui rend l'utilisation de celle-ci très difficile côté Molenbeek. Ce fut une surprise totale, mais je n'ai pas été à la barre depuis cinq ans ! Nous essayons, avec Bruxelles Mobilité et Beliris, de résoudre ce problème et d'obtenir le permis. Concernant l'entretien et les rénovations, Bruxelles Mobilité est en charge de la signalisation et des feux tricolores. Cependant, le chantier n'ayant pas encore été réceptionné par Bruxelles Mobilité, ceci relève encore de la responsabilité de Beliris et de son entrepreneur.

Les travaux à réaliser à la porte de Ninove comportent plusieurs phases : démolition de bâtiments désaffectés, dépollution de sols, pose d'un nouvel égout, déplacement du concessionnaire, construction d'une nouvelle voie de tram, travaux d'aménagement de voirie, travaux d'aménagement du nouveau parc, etc. L'ensemble s'étalera sur trois ans.

Pour cette raison, un coordinateur est nécessaire dans ce dossier. Ma position est très claire : il s'agit d'une voirie régionale, et même si Beliris est l'opérateur, la Région reste à la tête du projet. Le chantier de la porte de Ninove sera coordonné pour que tous les acteurs concernés, même s'ils sont nombreux, travaillent dans la même direction, afin d'éviter des problèmes similaires à ceux du chantier de la Petite ceinture ouest.

Au niveau de l'hôtel, une deuxième passerelle piétons-cyclistes est nécessaire, mais elle doit encore être dessinée. Nous disposons néanmoins du permis.

- *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 interactieve infoborden in de MIVB-stations".

De voorzitter (in het Frans).- *Ik geef mezelf het woord voor mijn mondelinge vraag.*

Volgens de pers is de MIVB van plan om 70 interactieve infoborden in de metrostations te plaatsen, waar de reizigers informatie kunnen opvragen over het MIVB-netwerk, de wachttijden, de tarieven, de handelszaken en diensten in het metrostation, of de locatie van het dichtstbijzijnde Villostation.

Tegen het einde van het voorjaar zouden 43 van de 69 (pre)metrostations met 1 à 3 interactieve borden uitgerust moeten zijn. De borden zouden op de tussenverdiepingen komen, in de nabijheid van de verkooppunten, in de niet-betalende zone.

We kunnen de inspanningen van de MIVB om de informatie aan de reizigers te verbeteren alleen maar toejuichen. Het is niettemin jammer, gezien het streven naar een geïntegreerde mobiliteit, dat bepaalde informatie ontbreekt, met name de treinuren, de taxistandplaatsen of de standplaatsen voor deelauto's.

Welke stations zullen als eerste met interactieve borden uitgerust worden? Wat is de totale kostprijs? Hoeveel bedraagt de bijdrage van JCDecaux? Zullen de reizigers ook worden geïnformeerd over de treinuren, de taxistandplaatsen en de standplaatsen voor autodelen in de buurt? Zullen de interactieve borden toegankelijk zijn voor slechtzienden?

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 "les panneaux d'informations interactifs dans les stations de la STIB".

M. le président.- Je vais me donner la parole pour ma question orale.

La presse nous apprenait récemment que la STIB comptait installer 70 panneaux d'information interactifs dans ses stations. Ces derniers permettraient aux usagers de consulter diverses informations, dont notamment le plan du réseau, les temps d'attente, les tarifs, un plan particulier avec les différents commerces et services, et encore l'emplacement de la station Villo la plus proche.

D'ici la fin du printemps, 43 des 69 stations de métro et de pré métro du réseau bruxellois seraient équipées d'un à trois panneaux interactifs. Ces derniers seraient répartis en fonction de la fréquentation de chaque réseau. De plus, les dits panneaux seraient déployés dans les mezzanines à proximité des points de vente, en zone non payante.

Il est clair que l'amélioration de l'information donnée aux usagers de la STIB va dans le bon sens. Néanmoins, dans le cadre d'une volonté affichée de mobilité intégrée, certaines informations telles que les horaires des trains, l'emplacement des stations d'autopartage ou les aires de stationnement réservées aux taxis manqueraient à l'appel.

Monsieur le ministre, quelles sont les premières stations qui disposeront des dits panneaux ? Quel est le coût total pour la STIB de ces 70 panneaux d'information interactifs ? Quelle est la part d'investissement de la société JCDecaux dans le cadre de l'implémentation des dits panneaux ? Est-il retenu d'informer les usagers des stations d'autopartage à proximité, des emplacements de taxis, ou encore des horaires de train ? Si non, pourquoi ? Ces panneaux interactifs seront-ils accessibles aux personnes atteintes de cécité,

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Tegen eind april 2015 zouden de volgende stations met interactieve borden uitgerust moeten zijn: De Brouckère, Centraal Station, Zuidstation, Troon, Simonis, Weststation, Madou, Roodebeek, Montgomery, Naamse Poort, Rogier, Bockstael, Park, Noordstation en Kruidtuin.*

De borden maken deel uit van de reclameovereenkomst die met JCDecaux werd gesloten voor een periode van een jaar en die in februari 2014 van start is gegaan. In het kader van die overeenkomst is JCDecaux verplicht om op haar kosten 70 interactieve infoborden te plaatsen.

Op die borden zijn verscheidene apps geïnstalleerd om de reizigers te helpen bij hun verplaatsingen en de intermodaliteit te bevorderen. Op het stratenplan zullen binnenkort de Cambiostandplaatsen worden aangeduid. Voor de taxistandplaatsen heeft de MIVB voor de Collecto-haltes gekozen.

De Google-app op de interactieve borden vermeldt niet de precieze uurregeling, maar wel de slimste weg voor een bepaald traject op een gegeven tijdstip. Daarbij wordt enkel het aanbod van de gewestelijke openbaarvervoermaatschappijen MIVB, TEC en De Lijn vermeld, maar niet dat van de NMBS. De MIVB zal later een eigen app ontwikkelen waarin de vier vervoermaatschappijen en de precieze uurregeling opgenomen zijn. Ondertussen zal ik Google vragen om de NMBS in hun app op te nemen.

De interactieve borden zullen toegankelijk zijn voor personen met een beperkte mobiliteit en voor slechtzienden, die de kaarten kunnen vergroten. Aangezien het om touchscreens gaat, zijn de borden evenwel niet toegankelijk voor blinden.

comme c'est le cas pour les distributeurs de billets ? Si non, pourquoi ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Les premières stations disposant de bornes interactives ou qui devaient en disposer pour la fin du mois d'avril 2015 sont les suivantes : De Brouckère, Gare centrale, Gare du Midi, Trône, Simonis, Gare de l'Ouest, Madou, Roodebeek, Montgomery, Porte de Namur, Rogier, Bockstael, Parc, Gare du Nord et Botanique.

L'implémentation de ces bornes interactives d'information aux voyageurs s'inscrit dans le cadre du contrat publicitaire négocié avec JCDecaux pour la STIB pour une durée de douze ans, lequel a pris cours en février 2014. Dans ce contexte, JCDecaux est tenu de mettre à disposition, à ses frais, 70 bornes interactives d'information aux voyageurs afin d'améliorer et de dynamiser le parcours client.

Concernant le transfert modal et l'intégration de l'ensemble des acteurs en charge de la mobilité, différentes applications sont installées sur ces bornes dans le but d'aider le voyageur dans ses déplacements et de favoriser l'intermodalité. Les plans de quartier afficheront prochainement les emplacements des stations de voitures partagées Cambio. Pour les stations de taxi, la STIB a retenu l'option Collecto.

Les bornes interactives n'affichent pas les horaires mais proposent l'application "Chemin le plus malin", qui fait actuellement appel à l'algorithme de recalcul d'itinéraire de Google. Cette application informe le voyageur sur les transports publics à utiliser pour un itinéraire demandé à un moment précis. Actuellement, seuls les transports publics régionaux - STIB, TEC, De Lijn - sont mentionnés, l'application Google ne reprenant pas la SNCB. La STIB déployera ensuite une application propre intégrant les quatre opérateurs de transports et les horaires précis pour l'itinéraire demandé. Je vais néanmoins rencontrer bientôt Google pour leur demander d'inclure la SNCB.

Ces bornes interactives sont prévues pour être accessibles aux personnes à mobilité réduite et aux personnes malvoyantes, via de multiples possibilités d'agrandir les cartes proposées. Par

contre, dans la logique des écrans tactiles, elles ne sont pas prévues pour les personnes souffrant de cécité.

- *Het incident is gesloten.*

- *L'incident est clos.*