



**PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT**

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

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

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

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

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

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

—————
**VERGADERING VAN
MAANDAG 6 MAART 2017**

—————
**RÉUNION DU
LUNDI 6 MARS 2017**

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

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

De verslagen kunnen geconsulteerd worden op
<http://www.parlbruparl.irisnet.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@parlement.brussels

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

INHOUD

INTERPELLATIES	6
Interpellatie van mevrouw Céline Delforge	6
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
betreffende "de bovengrondse werken in het licht van de toekomstige stations van de metro Noord".	
Bespreking – Sprekers:	7
De heer Marc-Jean Ghysse (PS) Mevrouw Cielte Van Achter (N-VA) De heer Pascal Smet, minister Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) De heer Ridouane Chahid (PS)	
Interpellatie van de heer Paul Delva	14
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
betreffende "de renovatie- en herinrichtingswerken in de zone Reyers".	
Bespreking – Sprekers:	16
Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld) Mevrouw Cielte Van Achter (N-VA) De heer Pascal Smet, minister Mme Céline Delforge (Ecolo) De heer Paul Delva (CD&V)	
Interpellatie van mevrouw Céline Delforge	21
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	

SOMMAIRE

INTERPELLATIONS	6
Interpellation de Mme Céline Delforge	6
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
concernant "les aménagements de surface liés aux futures stations du métro Nord".	
Discussion – Orateurs :	7
M. Marc-Jean Ghysse (PS) Mme Cielte Van Achter (N-VA) M. Pascal Smet, ministre Mme Céline Delforge (Ecolo) M. Ridouane Chahid (PS)	
Interpellation de M. Paul Delva	14
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
concernant "les travaux de rénovation et de réaménagement de la zone Reyers".	
Discussion – Orateurs :	16
Mme Carla Dejonghe (Open Vld) Mme Cielte Van Achter (N-VA) M. Pascal Smet, ministre Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) M. Paul Delva (CD&V)	
Interpellation de Mme Céline Delforge	21
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	

betreffende "de follow-up en de uitvoering door de regering van de resolutie van 12 juli 2013 betreffende het project "Brabantnet" van De Lijn en de aanleg van transregionale tramlijnen".		concernant "le suivi et la mise en œuvre par le gouvernement de la résolution du 12 juillet 2013 relative au projet "Brabantnet" de De Lijn concernant la création de lignes de trams transrégionales".	
Bespreking – Sprekers:	24	Discussion – Orateurs :	24
De heer Bruno De Lille (Groen) De heer Marc Loewenstein (DéFI) De heer Pascal Smet, minister Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) De heer Bruno De Lille (Groen) De heer Marc Loewenstein (DéFI)		M. Bruno De Lille (Groen) M. Marc Loewenstein (DéFI) M. Pascal Smet, ministre Mme Céline Delforge (Ecolo) M. Bruno De Lille (Groen) M. Marc Loewenstein (DéFI)	
Interpellatie van de heer André du Bus de Warnaffe	28	Interpellation de M. André du Bus de Warnaffe	28
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 uitbreiding van het Villo-netwerk en de invoering van elektrische fietsen in een freefloatingsysteem".		concernant "le développement du réseau Villo et l'introduction des vélos électriques en libre-service".	
Bespreking – Sprekers:	31	Discussion – Orateurs :	31
De heer Bruno De Lille (Groen) De heer Marc Loewenstein (DéFI) De heer Pascal Smet, minister Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)		M. Bruno De Lille (Groen) M. Marc Loewenstein (DéFI) M. Pascal Smet, ministre Mme Cieltje Van Achter (N-VA)	
MONDELINGE VRAGEN	34	QUESTIONS ORALES	34
Mondelinge vraag van de heer Fabian Maingain	34	Question orale de M. Fabian Maingain	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 "het beroep en het verzet tegen een stedenbouwkundige vergunning voor de heraanleg van de Franklin Rooseveltlaan"		concernant "le recours et l'opposition au permis d'urbanisme relatif au réaménagement de l'avenue Franklin Roosevelt".	
Mondelinge vraag van mevrouw Joëlle Maison	35	Question orale de Mme Joëlle Maison	35
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 coördinatie van de S-verbindingen en de communicatie ter zake".	concernant "la coordination du réseau S et la communication en la matière".
Mondelinge vraag van mevrouw Cieltje Van Achter 38	Question orale de Mme Cieltje Van Achter 38
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 spoorlopers in Schaarbeek Station op weg naar Docks Brussel".	concernant "les personnes qui se rendent de la gare de Schaerbeek à Docks Brussel en longeant la voie ferrée".
Mondelinge vraag van de heer Paul Delva 42	Question orale de M. Paul Delva 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 gewestelijke vrijstellingskaarten uitgereikt door het Parkeeragentschap".	concernant "les cartes de dérogation régionales délivrées par l'Agence du Stationnement".

*Voorzitterschap: de heer Marc Loewenstein, eerste ondervoorzitter.
Présidence : M. Marc Loewenstein, premier vice-président.*

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

**betreffende "de bovengrondse werken in
het licht van de toekomstige stations van de
metro Noord".**

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Enkele jaren geleden huldigde u het nieuwe Flageyplein in. U gaf toen blijk van scherpzinnigheid door te opteren voor burgerparticipatie en een architectuurwedstrijd, en niet voor een ingenieursproject. Bovengrondse en ondergrondse werken zijn immers een totaal verschillende zaak.*

Helaas lijkt u nu op die aanpak terug te komen. Momenteel worden de eerste informatievergaderingen over de noordelijke metrolijn georganiseerd, maar niemand weet waar en wanneer het participatieproces doorgang zal vinden.

Ik ben het met u eens dat de aanleg van pleinen niet aan een consortium van ingenieurs mag worden toevertrouwd. Vandaar mijn vragen over de inrichting van de nieuwe stations op de noordelijke metrolijn.

Aan wie wordt de aanleg van de openbare ruimte rond de stations toevertrouwd? Wie zal het participatieproces organiseren? Wanneer en hoe

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE MME CÉLINE DELFORGE

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

**concernant "les aménagements de surface
liés aux futures stations du métro Nord".**

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Je me souviens, il y a quelques années, d'un jour ensoleillé, où vous étiez venu inaugurer la place Flagey, dont le réaménagement était le résultat d'un concours d'architecture. Il y avait beaucoup de monde, à commencer par les citoyens.

Clairvoyant, vous aviez décidé d'en finir avec les projets d'ingénieurs pour aménager les espaces publics - car les mêmes corps de métier ne peuvent s'occuper des sous-sols et de la surface - et d'impliquer les riverains dans la conception des projets.

Hélas, le temps a passé, et vous semblez faire machine arrière. À l'inauguration de la place Flagey, vous affirmiez : "Au XXI^e siècle, on pourrait difficilement comprendre que Bruxelles confie l'aménagement d'une place au sous-traitant du bureau d'études techniques du bassin d'orage". Pourtant, aujourd'hui, alors que des réunions d'information dans le cadre de l'aménagement du métro Nord ont commencé à se tenir, personne encore n'a réussi à comprendre où et quand le processus participatif trouvait sa place.

zal dat gebeuren? Komt er een eenvormige aanpak voor alle stations of krijgt elk station een eigen look?

Is er een architectuurwedstrijd gepland, die tot een kwaliteitsvol en emblematisch project zal leiden?

Zal het advies worden ingewonnen van adviesbureaus die gespecialiseerd zijn in de doorlichting van projecten op hun toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit? In welk stadium van de projecten zal dat gebeuren?

Welke gevolgen zal de aanleg van de eindhalte in Haren hebben op de bestaande bovengrondse infrastructuur?

Bespreking

De voorzitter.- De heer Ghysseels heeft het woord.

De heer Marc-Jean Ghysseels (PS) *(in het Frans).*- *Ik ben het eens met mevrouw Delforge dat de burgers een rol zouden moeten spelen bij de totstandkoming van het project.*

Kunt u iets meer kwijt over uw contacten met Beliris en over de samenwerking tussen de federale overheid en de gewesten?

De architecturale kwaliteit is vanzelfsprekend

À ma connaissance, nous sommes toujours au XX^e siècle et, comme vous, j'estime qu'on pourrait difficilement comprendre que Bruxelles confie l'aménagement d'une place à Beliris, qui la sous-traiterait ensuite à un consortium d'ingénieurs.

Enfin, outre la question des places publiques qui accueilleront les stations de la ligne de métro Nord, une série d'autres interrogations subsistent, telle celle du terminus à Haren. Les implications en sont quelque peu différentes, mais non sans conséquences.

C'est pourquoi j'aimerais vous entendre nous expliquer à qui sont confiés la conception et le suivi des espaces publics liés à la ligne de métro Nord, qui organise le processus participatif incontournable pour ce type de projet, à quel moment et selon quel dispositif. Dans la mesure où plusieurs places d'importance sont concernées, je souhaiterais également savoir si ce dispositif est similaire pour toutes les places concernées ou spécifique à chacune.

Un ou des concours d'architecture sont-ils prévus ? C'est en effet une clé de voûte d'un aménagement qualitatif et emblématique.

La consultation de bureaux spécialisés dans l'audit des projets d'aménagement en fonction de l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite (PMR) est-elle prévue ? Si oui, à quel stade des projets de surface ?

Enfin, quelles sont les implications de l'installation du terminus à Haren pour les infrastructures existant en surface ?

Discussion

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

M. Marc-Jean Ghysseels (PS).- Je rejoins tout à fait Mme Delforge sur la nécessité de faire participer davantage les citoyens à la conception d'un tel projet.

Pourriez-vous nous en dire un peu plus sur les rapports avec Beliris et la coopération entre l'État fédéral et les Régions pour l'établissement de ce projet important ?

belangrijk maar metrostations moeten vooral ook praktisch en functioneel zijn. Ik denk daarbij aan de toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit, maar ook aan aandacht voor het veiligheidsgevoel. Zo moeten lange gangen, dode hoeken en onvoldoende verlichting vermeden worden. Ook zijn de gebruikte materialen en het onderhoudsgemak belangrijk om de architecturale kwaliteit van het geheel te vrijwaren.

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Ook ik heb de informatievergaderingen over de metrostations bijgewoond. De uiteenzetting over de stations aan het Colignonplein en het Verboekhovenplein in het gemeentehuis van Schaarbeek was zeer interessant en werd druk bijgewoond.

Eén concrete vraag kreeg er echter geen duidelijk antwoord. De enorme hoeveelheid aarde die voor de tunnel wordt weggegraven, wordt afgevoerd via de eindhalte Bordet of Haren. Hoe zal dat georganiseerd worden: met vrachtwagens, over het water of via het spoor? De buurtbewoners stelden daarover heel wat vragen. Ik had de indruk dat dat nog niet beslist was of vergis ik me?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Ik kan mevrouw Delforge geruststellen: ik ben nog altijd even overtuigd van de waarde van architectuurwedstrijden.*

Ik denk bijvoorbeeld aan het project aan de Ninoofsepoort, waar we de openbare ruimte zeer sterk hebben verbeterd door een betere inpassing van de tramlijn en de sociale woningen. Dat is de manier waarop ik altijd te werk ga.

J'attire aussi votre attention sur le fait que, si la qualité architecturale est évidemment très importante, l'aspect pratique et fonctionnel des stations de métro l'est, à mon avis, tout autant, si pas plus. Je vise en l'occurrence l'accès aux PMR, bien sûr, mais aussi toutes les infrastructures qui pourraient créer un sentiment d'insécurité comme de longs couloirs, des angles morts ou un éclairage insuffisant.

J'aimerais aussi attirer l'attention sur le choix des matériaux utilisés en fonction de leur entretien. Par exemple, un très beau matériau qui recouvrirait le sol mais qui serait très rapidement souillé ou dont le nettoyage serait extrêmement difficile aurait pour conséquence d'altérer très rapidement la qualité architecturale de l'ensemble.

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

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).*- *J'ai également assisté aux réunions d'information sur les stations de métro Colignon et Verboekhoven à la maison communale de Schaerbeek. Elles étaient très intéressantes et ont attiré beaucoup de monde.*

La question du mode de transport des déblais issus de l'excavation du tunnel est, en revanche, restée sans réponse.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Je souhaiterais d'abord rassurer Mme Delforge : je suis plus mature et posé qu'auparavant, mais toujours aussi déterminé, passionné par notre ville et, plus que jamais, convaincu du bien-fondé des concours architecturaux et de l'amélioration de tous les endroits de la ville où nous pouvons intervenir.

Je pense, par exemple, au projet de parc situé Porte de Ninove auquel nous travaillons avec mes collègues Rudi Vervoort et Céline Fremault. Nous

Voor de noordelijke metrolijn, en meer bepaald het deel tussen Brussel-Noord en Bordet, is niet het gewest maar wel Beliris verantwoordelijk. Het is de vorige regering - waarvan Ecolo deel uitmaakte - die beslist heeft om Beliris aan te wijzen als bouwheer voor de aanleg van de metro en de openbare ruimte rond de stations.

Toen ik minister werd, heb ik de beslissingsstructuur rond het dossier van de noord-zuidmetrolijn gewijzigd opdat het gewest zich meer in het dossier zou mengen en de coherentie groter zou zijn.

Voor de noordelijke metrolijn werkt Beliris samen met de tijdelijke vennootschap Bureau Metro Noord (BMN), waarvan niet alleen adviesbureaus zoals AREP deel uitmaken, maar ook Brussel Mobiliteit, Brussel Stedelijke Ontwikkeling (BSO) en de MIVB.

De minister-president en ikzelf hebben de bouwmeester gevraagd om de voorontwerpen van Beliris te bestuderen. De regering heeft in juli 2016 ingestemd met mijn voorstel om de bovengrondse perimeter van de heraanleg uit te breiden om tot een logisch stedenbouwkundig geheel te komen, waarin de volledige heraanleg van het Vredeplein, het Liedtsplein en het Colignonplein zijn opgenomen. Daartoe werd een bedrag van 8,5 miljoen euro aan de begroting toegevoegd.

Beliris maakt momenteel een dossier op voor de aanvraag van de bouwvergunning. In de fase van de uitgebreide effectenstudie kunnen de bewoners, de gemeenten en de regering dan advies uitbrengen over de invulling van de openbare ruimte. De voorstellen van Beliris zullen dus niet noodzakelijk behouden blijven. We kunnen op verschillende manieren op het dossier wegen.

Bovendien werd een bestek opgemaakt voor de aanwijzing van een extern bureau gespecialiseerd in de begeleiding van grote werken, dat zal instaan voor de communicatie en de burgerparticipatie voor het hele project.

Het was zeer moeilijk om de andere beleidsniveaus ervan te overtuigen dat de metrolijnen niet in het midden van hun traject stoppen. Mensen zien een metrolijn immers als een geheel en delen ze niet op in een noordelijk en een zuidelijk deel. Er bestaat

avons considérablement amélioré l'espace public dans le cadre de ce projet, en supprimant la ligne de tram qui y était prévue et en déplaçant les logements sociaux à côté du parc pour obtenir un ensemble urbanistique cohérent. C'est toujours dans cette optique que je travaille.

En ce qui concerne le dossier de la ligne de métro Nord, à savoir le tronçon reliant la gare de Bruxelles-Nord à Bordet, c'est Beliris, et non la Région, qui est le maître d'ouvrage. Or, c'est le gouvernement - dont faisait partie Ecolo - qui a décidé de la délégation à Beliris de la maîtrise d'ouvrage pour l'aménagement du métro et de l'espace public en surface. Par conséquent, les espaces publics entourant les stations de métro et les stations elles-mêmes relèvent de Beliris.

Bruxelles Mobilité, Bruxelles Développement urbain (BDU) et la Société de transport intercommunal bruxellois (STIB) collaborent au développement de la ligne de métro Nord dans le cadre d'un comité de pilotage. Quand je suis devenu ministre, j'ai modifié la gouvernance des lignes de métro Nord et Sud, pour inciter la Région à s'impliquer davantage dans le dossier et garantir une cohérence qui n'existait pas auparavant.

Pour gérer le dossier de la ligne de métro Nord, Beliris travaille avec une société temporaire, Bureau Métro Nord (BMN), qui regroupe des bureaux d'études comme AREP, une structure d'études pluridisciplinaire au sein du groupe SNCF qui dispose d'une vaste expérience, et, comme je l'ai dit, avec Bruxelles Mobilité, BDU et la STIB.

Entendant les remarques de certains, le ministre-président et moi-même avons décidé de demander au maître-architecte d'étudier les avant-projets de Beliris. En outre, le gouvernement bruxellois a accepté, en juillet 2016, ma proposition d'augmenter le périmètre de réaménagement en surface, pour parvenir à un ensemble logique sur le plan urbanistique, en incluant le réaménagement complet des places de la Paix, Liedts et Colignon. Pour ce faire, un budget de 8,5 millions a été ajouté au budget initial.

Aujourd'hui, Beliris se situe dans la phase de préparation du dossier à déposer pour l'obtention du permis de bâtir. Au cours de la phase suivante, celle de l'étude d'incidence approfondie, les habitants et les communes, ainsi que le

niet zoiets als een lijn die van Beliris is, en een andere van de MIVB.

De ervaring in verband met Beliris heeft ons geleerd dat het logischer zou zijn als die structuur in de gewestelijke administratie zou opgaan. In dat geval zou we sterker staan bij het aangaan van de Brusselse uitdagingen.

Het depot voor metrolijn 3 komt op een terrein van de MIVB te liggen, naast de huidige tram- en busdepots langs lijn 26. De nieuwe infrastructuur omvat twee delen: een administratief gebouw en een atelier-depot waar de voertuigen worden onderhouden. Voor deze nieuwbouw moeten twee gebouwen worden gesloopt: het opleidings- en sportcentrum van de MIVB en een gebouw waar het archief van de Europese Commissie bewaard werd.

De voornaamste toegangsweg tot de werf is de Houtweg en niet de Tweedekkerstraat, die voorbehouden is voor het personeel. De verschillende mogelijkheden voor de afvoer van de aarde (met de trein, via het kanaal ...) moeten nog verder bestudeerd worden.

Rond het nieuwe depot komt groene ruimte, die de omgeving ten goede zal komen. De werken zouden in 2019 moeten starten met de afbraak en werken van de concessiehouders. Daarna wordt de put voor de tunnelboormachine gegraven. Beliris zal maatregelen treffen om de hinder voor de buurtbewoners te beperken.

Ik ben het met u eens dat we de kwaliteit van de openbare ruimte moeten bewaken. Bij alle gewestelijke projecten worden de buurtbewoners van meet af aan betrokken. De bevolking wordt wel degelijk gehoord. Ik heb de stuurgroep gevraagd om met hun opmerkingen rekening te houden. Het participatieproces kan trouwens nog altijd uitgebreid worden.

gouvernement, pourront encore donner leur avis sur les espaces publics qui seront réaménagés. Ce qui est proposé aujourd'hui n'est donc pas forcément ce qui sera retenu. Toute une procédure doit être suivie, et il existe de nombreuses possibilités d'intervenir dans ce dossier.

Certes, cela a pris du temps, mais nous avons finalement abouti à un cahier des charges pour la désignation d'un bureau externe spécialisé dans l'accompagnement des grands chantiers, de manière à coordonner la communication et la participation en ce qui concerne la ligne de métro dans son ensemble.

Ce fut un véritable combat que de convaincre certaines personnes à d'autres niveaux de pouvoir que les lignes de métro prévues ne s'arrêtaient pas au milieu du trajet qu'elles forment ensemble. En effet, les gens identifient une ligne de métro aux stations Bordet, Bruxelles-Nord et Albert, qui ne se divise pas en une zone nord et une zone sud ; ils la conçoivent comme une ligne complète. Il n'existe pas une ligne dépendant de Beliris et une autre, de la STIB.

Pour ce qui est de Beliris, comme l'expérience l'a démontré, il est plus logique de s'appuyer, en Région bruxelloise, sur cette structure ancrée dans une administration régionale complète. En effet, les communes sont nombreuses, tout comme les concertations à organiser, ce qui conduit finalement à une perte de temps et ne se traduit pas toujours par une amélioration de la qualité du projet. Il faut simplifier les structures, et je suis heureux de constater que de plus en plus de gens suivent cette logique : il serait souhaitable d'intégrer l'administration de Beliris à l'administration régionale pour être en mesure de s'attaquer, toutes forces unies, aux vrais défis des Bruxellois.

Pour ce qui est de la zone de chantier prévue pour l'infrastructure de dépôt de la ligne de métro 3, elle se situe sur un terrain de la STIB, à côté des dépôts actuels de bus et de trams le long de la ligne 26, où les incidences sont nulles.

La nouvelle construction comprend deux entités : le bâtiment administratif et l'atelier-dépôt où les véhicules seront entretenus. Pour construire ce dépôt, nous devons démolir deux bâtiments : le centre sportif et de formation de la STIB que l'on

cherche à recaser dans des infrastructures existantes, et un bâtiment utilisé pour les archives de la Commission européenne, pour lequel un échange de terrains a déjà été conclu.

L'accès principal à la zone du chantier se situe sur le Houtweg et non dans la rue du Biplan, où l'accès est réservé au personnel du chantier. L'évacuation de la terre du tunnel doit faire l'objet d'un examen plus approfondi, et aucune piste définitive (évacuation en train, via le canal...) n'a encore été adoptée.

Autour du nouveau dépôt, il y aura aussi des espaces verts, ce qui permettra d'améliorer l'environnement. Le chantier devrait commencer en 2019, avec la démolition des bâtiments et les travaux des concessionnaires. Ensuite, un puits sera creusé pour le tunnelier avant que commence l'aménagement de la nouvelle infrastructure. Nous avons tiré les leçons de l'expérience de la Porte de Ninove et Beliris prendra diverses mesures pour réduire les nuisances pour les riverains.

Je suis d'accord avec vous : le réaménagement qualitatif de l'espace public est important. Dans tous les projets dont la Région a la charge, nous impliquons la population dès le début. Je peux en donner maints exemples. Si ce dossier n'a pas suivi cette logique depuis le début, nous ne pouvons en réécrire l'histoire, mais devons améliorer les choses quand nous en avons la possibilité. La population s'exprime bel et bien et je suis certain qu'au final, l'espace public concerné par ce dossier sera plus agréable. J'ai demandé au comité de pilotage de se pencher à nouveau sur les plans au regard des remarques exprimées. Par ailleurs, la participation peut encore s'élargir.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Uw antwoord is bedroevend, aangezien sommige pleinen zonder participatie van de burgers zullen worden aangelegd. De communicatie- en participatiemaatregelen waarnaar u verwijst, vormen geen volwaardig participatief proces zoals bij de heraanleg van het Flageyplein.*

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Votre réponse est plutôt navrante puisque vous me dites, en substance, qu'une série de places bruxelloises d'importance seront réaménagées d'une façon que nous ne souhaitons pas dans cette Région, c'est-à-dire sans participation. Car le volet dédié à la communication et à la participation auquel vous faites allusion pendant les chantiers n'a rien du processus réellement participatif dont vous vous félicitez tant, tout comme moi, lorsqu'il s'est agi de

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *U hebt niet goed geluisterd.*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- *Ik heb heel goed geluisterd. Ik heb gehoord dat er in het kader van het openbaar onderzoek participatie mogelijk is, maar dat is zo bij elk openbaar onderzoek en elke vergunningsprocedure. Het tegenovergestelde zou verontrustend zijn.*

U zegt ook dat het gewest Beliris voortaan zal kunnen sturen, maar daar geloof ik niet in. Een stuurgroep heeft niets te maken met de moderne aanpak, waar u zo prat op ging in het dossier van het Flageyplein. Dit is een zwakke poging tot goed bestuur: de werken worden uitbesteed aan Beliris en via een stuurcomité zal het gewest de zaak proberen recht te trekken.

U hebt tal van aspecten aangesneden die niets met mijn vragen te maken hebben. Ik begrijp uw afleidingsmanoeuvre, maar dat verandert niets aan de zaak: over de bovengrondse inrichting van de openbare ruimte komt er geen volwaardige participatie.

Wat is er met de Europese Commissie afgesproken? Welke gebouwen zal ze kunnen gebruiken voor haar archieven?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De plannen worden ingediend door Beliris, die een andere methode hanteert. Dat is gedeeltelijk te wijten aan de opdracht die uw partij, toen die nog*

réaménager la place Flagey. Les deux situations ne sont pas comparables.

M. Pascal Smet, ministre.- *Vous n'avez pas bien écouté.*

Mme Céline Delforge (Ecolo).- *J'ai très bien écouté et j'ai entendu que l'existence d'une demande de permis de bâtir et d'une enquête publique implique la possibilité de modifier certaines choses. Mais n'est-ce pas le propre de toute enquête publique et la procédure normale de tout permis de bâtir? Le contraire serait inquiétant!*

J'ai bien entendu également l'histoire d'un échec annoncé, et j'ai bien entendu que, désormais, la Région peut influencer Beliris dans le cadre du réaménagement d'une série de places publiques.

Je suis donc déçue et inquiète pour la suite des événements. Certes, un comité de pilotage va susciter les débats et tenter d'influencer le cours des choses, mais nous ne nous inscrivons plus dans la démarche moderne que vous vantiez tant, à juste titre, dans le cadre du dossier de la place Flagey. Ici, nous nous situons dans une tentative de bonne gestion selon laquelle nous sous-traitons et essayons, puisque Beliris a la main, de donner malgré tout notre avis au travers d'un comité de pilotage. Mais personne ne s'y trompe!

Vous avez abordé de nombreux aspects qui ne concernaient pas mes questions. Je comprends votre tentative de noyer le poisson. Il n'en reste pas moins qu'une série de places et de réaménagements de surface seront réalisés selon une méthode ancienne, avec un processus qui tient davantage de la consultation que de la participation.

Par ailleurs, quelle est la nature de l'échange conclu avec la Commission européenne? Quels bâtiments recevra-t-elle en échange pour ses archives? Il s'agit d'un détail par rapport au reste de mes considérations, mais je suis curieuse de l'apprendre.

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

M. Pascal Smet, ministre.- *Les plans sont déposés par Beliris. Certes, la méthode choisie n'est pas celle que j'utilise en tant que ministre des Travaux publics. Je le constate en toute honnêteté: cela*

deel uitmaakte van de regering, aan Beliris heeft toevertrouwd.

De minister-president en ikzelf beseffen dat de buurtbewoners een betere openbare ruimte willen. We zullen rekening houden met de opmerkingen die ze tijdens de openbare vergaderingen formuleren. In de stuurgroep denken we na hoe we zo goed mogelijk met hun vragen rekening kunnen houden.

Ik hoop dat we in de toekomst een consensus vinden voor alle openbare werken. De beste oplossing zou zijn dat Beliris samen met de regering de projecten kiest en financieel volgt, maar de uitvoering aan het gewest overlaat. Dat is de logica die zowel meerderheid als oppositie moeten verdedigen.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).- Het heeft geen zin de voorgeschiedenis van het dossier te blijven oprakelen.*

(De heer Boris Dilliès, voorzitter, treedt als voorzitter op)

Het is jammer dat uw voornaamste verdediging er vandaag nog altijd in bestaat dat de beslissingen niet door uw regering, maar door de vorige regeringen genomen zijn.

(Opmerkingen van de heer Smet)

Als u van oordeel bent dat de beslissingen van uw voorgangers u verhinderen om uw ministerschap uit te oefenen, moet u daar de nodige conclusies uit trekken en aftreden. Ik onthoud uit uw antwoord dat we terugkeren naar een ouderwetse raadplegingsmethode.

(Opmerkingen van de heer Smet)

s'explique partiellement par les missions que votre parti, lorsqu'il siégeait au gouvernement, a confiées à Beliris.

Cela étant, le ministre-président et moi-même sommes conscients du fait que les habitants souhaitent que l'espace public soit amélioré. Les demandes, qui s'expriment lors des réunions publiques, seront prises en considération. Avec le comité de pilotage, nous réfléchissons déjà à la manière de mieux répondre aux attentes des gens.

Est-ce la méthode idéale ? Non, je viens de vous le dire.

Est-il encore possible de corriger de nombreux éléments ? Oui, je le crois.

J'espère qu'à l'avenir, nous arriverons à un consensus pour tout ce qui concerne les travaux publics. Il faudrait que Beliris se limite à choisir les projets avec le gouvernement et à les suivre sur le plan budgétaire, mais que leur réalisation s'effectue au niveau régional. C'est la logique derrière laquelle majorité comme opposition doivent se ranger dans l'intérêt de Bruxelles.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Puisque le ministre se plaît à rappeler à chaque fois les décisions prises au sein d'un gouvernement où siégeait Ecolo, je peux également vous remémorer une série d'incartades par rapport à ce qui avait été convenu à l'époque. Par exemple, le bureau d'études qui devait conclure à la faisabilité ou non de la ligne de métro Nord était également celui qui était chargé de la suite, alors que nous avons demandé d'éviter absolument ce cas de figure.

(M. Boris Dilliès, président, prend place au fauteuil présidentiel)

Nous pourrions retracer sans arrêt l'historique de ce dossier, M. le ministre. Passé la mi-législature, je juge regrettable que vous vous justifiez principalement par le fait que les décisions n'ont pas été prises par votre gouvernement, mais par les précédents.

(Remarques de M. Smet)

Si vous pensez que vous êtes empêché dans votre rôle de ministre par ceux qui étaient là avant vous,

De heer Ridouane Chahid (PS) *(in het Frans)*. - *De gemeenten hebben, ook al was dat niet formeel opgelegd, informatievergaderingen georganiseerd in overleg met het gewest en federaal minister Reynders. In mijn gemeente waren er meer dan 350 personen aanwezig op twee vergaderingen.*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans)*. - *Mijnheer Chahid, het participatieproces voor de heraanleg van het Flageyplein ging veel verder dan enkele informatievergaderingen.*

De heer Ridouane Chahid (PS) *(in het Frans)*. - *In mijn gemeente werden de plannen al tweemaal gewijzigd. Er wordt dus zeker naar de burgers geluisterd.*

- *Het incident is gesloten.*

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 renovatie- en
herinrichtingswerken in de zone Reyers".

De voorzitter. - De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V). - De omgeving van de Reyerslaan zal de komende jaren een grondige transformatie ondergaan. Op de Reyerssite zal een nieuwe wijk ontwikkeld worden met onder meer een mediapark voor de openbare omroepen.

tirez-en les conclusions et arrêtez d'assumer ce rôle ! À un moment donné, vous devez décider si vous êtes responsable ou non. Concéder que ce qui se passe aujourd'hui n'est pas ce que nous avons accepté devrait a priori clore le débat. De toute façon, ce que je retiens de votre réponse, c'est qu'il y a capitulation et que désormais, on retourne à la vieille méthode, caractérisée par une consultation à l'ancienne.

(Remarques de M. Smet)

M. Ridouane Chahid (PS). - Je rappelle que des séances d'information non prévues par la procédure ont été menées dans ce dossier par les communes en concertation avec la Région et le ministre fédéral Didier Reynders. Dans ma commune, plus de 350 personnes se sont déplacées à deux réunions.

Mme Céline Delforge (Ecolo). - M. Chahid, je crois que vous ne comprenez pas bien : le processus suivi pour réaménager la place Flagey n'a rien à voir avec des réunions d'information.

M. Ridouane Chahid (PS). - Les plans en matière d'aménagement ont déjà été modifiés deux fois sur ma commune. Il y a donc une écoute, hors procédure !

- *L'incident est clos.*

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 "les travaux de rénovation et de
réaménagement de la zone Reyers".

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

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais)*. - *Les abords du boulevard Reyers vont subir de profondes transformations dans les prochaines années, avec le développement d'un nouveau quartier et le projet mediapark.brussels.*

Van het Reyersviaduct blijft ondertussen niets meer over. Voorts wordt de Reyerslaan heraanlegd tot een stadsboulevard, krijgt het Meiserplein een totale make-over met een tramtunnel maar geen autotunnel, en wordt het einde van de E40 omgevormd tot een parkway. Al die mooie projecten zullen elkaar beïnvloeden.

Volgens de meest recente nieuwsberichten zal de heraanleg van de tunnels nog voor de zomer van start gaan. Die renovatie kadert in de globale plannen van de regering om de gewestelijke tunnels te onderhouden en verbeteren. Na de renovatie zouden de tunnels Reyers-Meiser, Meiser-Reyers en Montgomery-E40 één rijstrook hebben, zoals dat vandaag al het geval is. De tunnel E40-Montgomery zou opnieuw twee rijstroken hebben.

Eerder besliste de Brusselse regering al dat de dakplaten van de tunnels Reyers-Meiser en Montgomery-E40 in beide richtingen gerenoveerd zouden worden voor de start van de werken aan de Reyerslaan. De twee overige tunnels van het Reyerscomplex, de Belliardtunnel en de tunnel van de E40 naar het Schumanplein, zouden niet in die renovatie opgenomen zijn.

Gezien de omvang van de werken en de impact op de omwonenden en het doorgaand verkeer, stel ik u graag de volgende vragen.

Kunt u de renovatie van de tunnels aan de Reyerssite toelichten? Welke beslissingen werden genomen en op basis van welke bevindingen?

In welke middelen is er voorzien? Behoort die renovatie tot het meerjarenplan voor de renovatie van de tunnels en hoe zwaar weegt ze door in het totale vooropgestelde budget?

Wanneer starten en eindigen de werken aan de tunnels van de Reyerssite? Hoe zijn de verschillende werven in de Reyersbuurt qua timing op elkaar afgestemd? Hoe worden de stakeholders geïnformeerd over de geplande werken?

Hoever staan de afbraak van het Reyersviaduct en de tijdelijke heraanleg van de Reyerslaan? Hoe evalueert u de huidige verkeersoplossingen ter hoogte van het voormalige Reyersviaduct?

Voor de definitieve aanleg van de Reyerslaan zou

Le viaduc Reyers a été entièrement démonté, le boulevard Reyers va se transformer en boulevard urbain, un tunnel réservé aux trams passera sous la place Meiser et la sortie de l'autoroute sera modifiée, conformément au projet Parkway-E40.

La rénovation des tunnels Reyers-Meiser, Meiser-Reyers, Montgomery-E40 et E40-Montgomery devrait quant à elle débiter avant l'été.

Le gouvernement avait déjà décidé antérieurement de rénover les dalles de couverture des tunnels Reyers-Meiser et Montgomery-E40 dans les deux sens avant d'entamer les travaux sur le boulevard Reyers. Les deux autres tunnels du complexe Reyers, le tunnel Belliard et celui qui va de l'E40 vers le rond-point Schuman ne feraient pas partie du projet de rénovation.

Pourriez-vous détailler les décisions qui ont été prises concernant la rénovation des tunnels du site Reyers et les constats qui étayent celles-ci ?

Cette rénovation fait-elle partie du plan pluriannuel de rénovation des tunnels et quel est son poids dans le budget total prévu ?

Quand les travaux de rénovation des tunnels du site Reyers débiteront-ils et s'achèveront-ils ? Comment sont coordonnés les différents chantiers prévus dans ce quartier ? Comment les parties prenantes seront-elles informées du déroulement des travaux ?

Où en sont la démolition du viaduc Reyers et l'aménagement provisoire du boulevard Reyers ? Comment évaluez-vous les solutions mises en place actuellement pour régler le trafic à hauteur de l'ancien viaduc ?

Le marché public pour l'aménagement définitif du boulevard Reyers a-t-il été lancé ? Quand le projet nous sera-t-il présenté ? Un échéancier des travaux est-il déjà fixé ?

Quelles études Beliris a-t-il menées sur le tunnel pour les trams sous la place Meiser ? Comment se passe la collaboration avec Beliris sur ce dossier ?

Avez-vous des projets concrets d'aménagement en surface de la place Meiser ? Des demandes de permis ont-elles été introduites ? Quel est le calendrier du projet ?

een openbare aanbesteding uitgeschreven worden. Is dat gebeurd? Wanneer kunnen we een presentatie van het project verwachten? Is er al een tijdsplan bekend voor de werken?

De regering besliste om onder het Meiserplein geen autotunnel aan te leggen. Welke studies heeft Beliris uitgevoerd aangaande de tramtunnel onder het Meiserplein? Hoe verloopt de samenwerking met Beliris ter zake?

Wat is de stand van zaken voor de bovengrondse heraanleg van het Meiserplein? Hebt u daarvoor concrete plannen en welke vergunningen werden reeds aangevraagd? Hoe ziet de timing van het project eruit?

Ik wil graag een algemene stand van zaken van die gigantische werf aan de oostkant van Brussel, die veel Brusselaars maar ook personen van buiten Brussel interesseert.

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).- Over de afbraak van het Reyersviaduct is er al heel wat gediscussieerd. Die afbraak heeft een impact op de mobiliteit. Ik heb de indruk dat het verkeer zich meer naar de omliggende wijken heeft verplaatst. De regering moet dan ook voorzichtig zijn met al te drastische ingrepen op de as Montgomery - Brand Whitlocklaan - Reyers. Dat is niet alleen een doorstromingsas, maar ook een verkeersas met heel wat invalswegen. Momenteel is er rond Reyers voor een tussenoplossing gezorgd, maar hopelijk is die niet lang meer nodig.

Ik sluit me aan bij de vragen over de timing. Naast de heel complexe verkeerssituatie is er nog de ontwikkeling van mediapark.brussels. Er komt niet alleen een groot aantal bedrijven bij, maar ook heel wat huisvesting. Ik neem aan dat daarmee in alle prognoses rekening wordt gehouden? Hoe gebeurt dat dan?

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Discussion

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

Mme Carla Dejonghe (Open Vld) (*en néerlandais*).- *La démolition du viaduc Reyers a entraîné un report du trafic vers les quartiers avoisinants. De ce fait, il convient d'éviter les initiatives trop drastiques sur l'axe Montgomery-boulevard Brand Whitlock-Reyers.*

Comment le calendrier intègre-t-il la création des nombreuses entreprises prévues dans le cadre du développement de mediapark.brussels, ainsi que la construction de nombreux logements ?

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

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Eerder al heb ik getracht om, in het kader van de wet betreffende de openbaarheid van bestuur, het masterplan voor de heraanleg van de omgeving van de Reyerslaan te pakken te krijgen. Die wet is bindend, wat betekent dat de minister-president of de minister aan wie ik mijn verzoek richt, mij zijn beslissing moet bezorgen.

Hoewel de nota over het masterplan enige tijd geleden in de ministerraad werd goedgekeurd, krijg ik maar geen antwoord op mijn brief. Wordt het masterplan openbaar gemaakt of staan er zoveel geheime plannen in dat het parlement er geen inzage in krijgt? Hoe kan ik een kopie van het masterplan krijgen?

De minister besliste op basis van een onafgewerkte studie om aan de Reyerslaan geen autotunnel aan te leggen. Die gegevens zouden terug te vinden zijn in het masterplan, maar dat krijg ik maar niet te pakken.

Als ik het goed begrijp, moet de Brusselse regering Beliris de opdracht geven om een studie uit te voeren voor de aanleg van een tramtunnel en de heraanleg van het Meiserplein. Is dat ondertussen al gebeurd?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Wat de tunnels aan Reyers betreft, hebben we ervoor gekozen om het bouwvallige dakwerk volledig te vervangen door nieuw dakwerk met afmetingen op basis van de recentste berekeningsnormen en dus met een grotere draagkracht. We vonden dat een betere keuze dan een gedeeltelijke vervanging van het dakwerk, waarbij we het behouden gedeelte structureel hadden moeten verstevigen, evenals een nieuwe waterdichting hadden moeten plaatsen. Met een volledige vervanging leggen we een duurzamer fundament aan voor de heringerichte laan.

De beslissing vloeit voort uit de analyses van het draagvermogen van het geheel van de ondergrondse infrastructuur en van de bouwvalligheid van het dakwerk, op basis van de fysicochemische analyse van het gewapend beton.

We hebben ook beslist om de breedte van de tunneltoegangen te versmallen van twee rijstroken

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *J'ai déjà fait une tentative, dans le cadre de la loi relative à la publicité de l'administration, pour obtenir le plan directeur de réaménagement du quartier du boulevard Reyers.*

Alors que la note concernant le plan directeur a été approuvée il y a quelque temps par le conseil des ministres, mon courrier est demeuré sans réponse.

Je n'ai donc pas accès aux données qui fondent la décision de ne pas aménager un tunnel pour voitures au boulevard Reyers.

Le gouvernement bruxellois a-t-il mandaté Beliris pour une étude sur l'aménagement d'un tunnel pour les trams et sur le réaménagement de la place Meiser ?

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

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *Nous avons opté pour le remplacement intégral de la couverture des tunnels, avec des dimensions basées sur les dernières normes de calcul.*

Il a également été décidé de rétrécir la largeur des trémies - à l'exception de celle du tunnel Reyers, qui relie l'E40 à Montgomery -, afin d'élargir l'espace en surface le long des façades.

(poursuivant en français)

J'espère que Mme Delforge a bien écouté... Je vais le répéter en français. Nous avons limité l'espace dédié aux voitures dans les sorties de tunnel pour avoir plus de surface pour les pistes cyclables et les piétons.

(Applaudissements de M. De Lille)

naar één rijstrook, behalve die van de Reyerstunnel die de E40 met Montgomery verbindt. Door die versmalling vergroten we de bovengrondse ruimte langsheen de gevels.

(verder in het Frans)

Mevrouw Delforge, ik herhaal nog eens voor u dat de ruimte voor auto's aan de uitgang van de tunnels wordt beperkt om meer plaats te maken voor fietsers en voetgangers.

(Applaus van de heer De Lille)

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *En de overige regeringsleden hebben u geen strobreed in de weg gelegd?*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Neen, de kogel is door de kerk. U hebt misschien ook gelezen dat de heer Reynders vindt dat ik te veel mijn zin mag doen van de regering. Ik wil dat Brussel een stad wordt die minder is gericht op auto's en meer op mensen, en dat stoort hem.*

(verder in het Nederlands)

Het budget voor de werken is geraamd op 24 miljoen euro inclusief btw. In het meerjarenplan voor de renovatie van de tunnels was er voorzien in een bedrag van 18,4 miljoen euro inclusief btw, maar de regering heeft dat bedrag verhoogd omdat ook het premetrostation Diamant moet worden verstevigd en de tunneltoegangen moeten worden versmald. Die beslissingen waren nog niet in het meerjarenplan opgenomen. Tegelijk wordt de openbare ruimte op een kwalitatieve manier heringericht tot grote tevredenheid van de bewoners, mevrouw Delforge.

Het is de bedoeling dat de werken - het gaat om zware ingenieurswerken en hopelijk verloopt alles goed - uiterlijk eind augustus 2018 worden afgerond en dat de definitieve herinrichting van de Reyerslaan daarna meteen van start kan gaan, zodat die rond de zomer van 2019 klaar is.

Volgens de planning worden de lopende werken aan de inritten onder het oude viaduct tegen begin mei afgewerkt, vinden de werken aan de tunnels van midden mei 2017 tot eind augustus 2018 plaats en de herinrichting van de Reyerslaan van september 2018 tot april 2019. Die timing zal nog

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Et le gouvernement vous a laissé faire ?

M. Pascal Smet, ministre.- Mais c'est décidé ! Vous avez lu les propos de M. Reynders ? Il trouve que le gouvernement me laisse faire trop de choses, que je vais faire de Bruxelles une ville non plus pour les voitures, mais pour les gens. Et ça l'énerve ! La question de l'espace aux sorties des tunnels est un bon exemple de notre démarche.

(poursuivant en néerlandais)

Le budget des travaux est estimé à 24 millions d'euros, TVA comprise. Un montant de 18,4 millions d'euros, TVA comprise, était prévu dans le plan pluriannuel de rénovation des tunnels, qui a dû être revu à la hausse en raison des travaux à la station de prémétro Diamant. L'espace public fait dans le même temps l'objet d'un réaménagement qualitatif, à la grande satisfaction des habitants, Mme Delforge.

Les travaux devraient être terminés pour fin août 2018 au plus tard. Le réaménagement définitif du boulevard Reyers devrait débuter dans la foulée, en vue d'une finalisation à l'été 2019.

Selon le calendrier, les travaux en cours aux trémies sous l'ancien viaduc devraient s'achever début mai. Les travaux aux tunnels devraient être réalisés entre la mi-mai 2017 et fin août 2018 et le réaménagement du boulevard Reyers de septembre 2018 à avril 2019. La coordination entre Bruxelles Mobilité, la Direction de l'urbanisme, les autres services et les cabinets est optimale.

Bruxelles Mobilité et mon cabinet ont déjà fait une

worden verfijnd. Iedereen werkt momenteel hard om de deadlines te halen. De coördinatie tussen Brussel Mobiliteit, de Directie Stedenbouw, de andere diensten en de kabinetten verloopt optimaal, want de timing is heel strak.

Brussel Mobiliteit en mijn kabinet hebben een reeks mededelingen gedaan over de voortgang van de studies en de werken. Reeds in 2016 werden de buurtbewoners, de politie en de gemeenten geïnformeerd over de huidige fase. We organiseren regelmatig informatiesessies. Daar zijn veel mensen aanwezig en we krijgen meestal heel veel applaus. Dat is een goed teken. Die inspanningen zullen we tijdens het hele project volhouden. Bij nieuwe belangrijke fasen of beslissingen zullen de wijkbewoners rechtstreeks worden ingelicht.

Het viaduct is momenteel volledig afgebroken en de dekplaten van de tramzone worden afgewerkt. De betonning dient in gunstige weersomstandigheden te gebeuren, wellicht in mei 2017.

In juli 2016 besliste de regering om af te zien van een voorlopige herinrichting en het dakwerk van de tunnels die de E40 met de Reyerslaan verbinden, te herstellen. De reden daarvoor was dat de tunnels ondertussen gerenoveerd moesten worden.

Het aanvankelijke plan was om, na de afbraak, de Reyerslaan tijdelijk in te richten en intussen de vergunningsprocedures te starten. Pas nadien zouden we voor de definitieve herinrichting zorgen. Maar aangezien het verkeer bij werken aan een tunnel telkens opnieuw moet worden omgeleid, hebben we daartoe de bovengrondse ruimte nodig en kunnen we ons dus geen tijdelijke inrichting permitteren.

De nodige bestekken werden reeds goedgekeurd.

Er komt, in afspraak met Brussel Stedelijke Ontwikkeling (BSO) en met de bewoners, een effectenstudie aan de hand van een voorlopig plan om zo alle opmerkingen te kunnen verzamelen en alle mogelijkheden te onderzoeken. Daaruit worden dan de definitieve plannen gedistilleerd, en op basis daarvan zullen we vervolgens de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning indienen. Het is een beetje een speciale procedure die ons in staat stelt om tijd te winnen.

série de communications à propos de l'état d'avancement des études et des travaux. Des réunions d'information sont régulièrement organisées, qui attirent un public nombreux. Cet effort sera maintenu pendant toute la durée du projet.

Le viaduc a été totalement démolit et les dalles de couverture de la zone du tram sont en cours de parachèvement. Le bétonnage doit avoir lieu dans des conditions climatiques favorables, probablement en mai 2017.

En juillet 2016, le gouvernement a décidé de procéder à la réparation de la toiture des tunnels routiers qui relie l'E40 au boulevard Reyers, puisque les tunnels devaient être rénovés.

La solution du réaménagement provisoire n'a pu être retenue, après que la nécessité de la rénovation des tunnels ait été mise en lumière. Elle implique en effet une déviation du trafic en surface.

Les cahiers des charges ont été approuvés.

Une étude d'incidences sera menée sur la base d'un plan provisoire, en concertation avec Bruxelles Développement urbain (BDU) et les habitants, afin de recueillir toutes les observations et d'examiner les diverses options. La demande de permis s'appuiera sur les plans définitifs résultant de ce travail.

L'étude d'incidences est en cours d'adjudication. Un marché public sera également lancé pour le réaménagement.

Une nouvelle étude doit voir le jour pour la place Meiser, où Beliris prendra le sous-sol à sa charge et Bruxelles Mobilité le réaménagement en surface. L'objectif est de préparer le dossier pour une adjudication d'ici la fin de la législature.

Mme Van Achter, je ne suis pas en mesure de répondre à votre question aujourd'hui, puisque toutes les discussions sont simultanément en cours. Les choses ne dépendent pas que de moi, mais aussi du ministre-président et de Beliris.

Je vais me renseigner, y compris concernant votre question à propos du plan directeur, coordonné par le ministre-président.

Er is op dit ogenblik een effectenstudie in aanbesteding. We zullen ook een overheidsopdracht uitschrijven voor de herinrichting.

Wat het Meiserplein betreft, moet er een nieuwe studie komen, waarbij Beliris de ondergrond voor zijn rekening neemt en Brussel Mobiliteit de bovengrondse heraanleg van het plein. Het is de bedoeling dat het volledige dossier tegen het einde van de legislatuur aanbestedingsklaar is.

Mevrouw Van Achter, ik kan uw vraag nu niet beantwoorden. Alle gesprekken lopen immers gelijktijdig. De zaken hangen niet alleen van mij af, maar ook van minister-president Vervoort en van Beliris. Ik zal het nakijken en u het antwoord later bezorgen.

Ook uw vraag in verband met het masterplan zal ik nakijken. Vandaag kan ik daar geen antwoord op geven. Wel kan ik u zeggen dat de minister-president het masterplan coördineert.

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- U wilt de uitritten van de tunnels versmallen, zodat er meer plaats komt voor de voetgangers en de fietsers. Dat zou echter meer kosten. Hoe komt dat? Een tunnel wordt toch niet plots duurder omdat je hem smaller maakt?

De heer Pascal Smet, minister.- De uitgang van de tunnel, die nu uit twee rijstroken bestaat, wordt tot een enkele rijstrook teruggebracht. Die andere rijstrook zullen we moeten overdekken en dat leidt tot extra kosten.

(Opmerkingen van mevrouw Van Achter)

De heer Paul Delva (CD&V).- Hebt u het nu over de tunnel die de E40 met Montgomery verbindt?

De heer Pascal Smet, minister.- Neen, daar blijven de twee rijstroken behouden. Het is bij de andere tunnels dat er maar één rijstrook overblijft.

De heer Paul Delva (CD&V).- Er komt geen voorlopige herinrichting van de Reyerslaan. Ik begrijp waarom. De herinrichting zou immers samenvallen met de werken aan de dekplaten van

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

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- *Pourquoi l'option consistant à rétrécir les trémies est-elle plus coûteuse ?*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Parce que nous devons recouvrir la bande de circulation qui n'est plus utilisée.*

(Remarques de Mme Van Achter)

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- *S'agit-il du tunnel qui relie l'E40 à Montgomery ?*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Non, ce tunnel est le seul qui conserve deux bandes de circulation.*

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- *L'abandon du projet de réaménagement provisoire est-il synonyme d'économies ?*

de tunnels. Betekent dat dat er middelen worden uitgespaard?

De heer Pascal Smet, minister.- Neen, want het geld zal nodig zijn voor de versmalling van de rijstroken.

De heer Paul Delva (CD&V).- U zegt dat er een effectenstudie komt en dat u op basis daarvan de plannen zult laten opstellen. Daarna zult u de nodige vergunningen aanvragen. Ik ga ervan uit dat u daarvoor een openbare procedure volgt? U hebt het over een speciale, snellere procedure, maar ik zie niet wat er zo bijzonder is aan de procedure die u wilt volgen.

De heer Pascal Smet, minister.- Het bijzondere is dat we een effectenstudie starten op basis van een plan dat niet het definitieve plan is. We hebben eerder al plannen laten tekenen die enkel een voorlopige richting aangeven.

Op het moment van de effectenstudie zullen, in overleg met de wijkcomités, alle varianten van het plan bestudeerd worden. Zo kunnen we alle mogelijke opties onderzoeken. Op basis van de resultaten kunnen we dan een definitief plan opstellen waarover de wijkcomités zich al hebben uitgesproken.

De heer Paul Delva (CD&V).- U zegt dat u het dossier aanbestedingsklaar wilt hebben tegen het einde van de regeerperiode.

De heer Pascal Smet, minister.- Ik had het dan over het Meiserplein.

De heer Paul Delva (CD&V).- Zal dat dossier klaar zijn voor het einde van de regeerperiode?

De heer Pascal Smet, minister.- Dat hopen we alleszins, maar ook Beliris is erbij betrokken.

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *Non, car cet argent servira pour le rétrécissement des trémies.*

M. Paul Delva (CD&V) (*en néerlandais*).- *En quoi la procédure que vous suivez diffère-t-elle d'une procédure normale ?*

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *Cette procédure a ceci de particulier que l'étude d'incidences se base sur un plan provisoire, qui sera transposé en plan définitif par la suite, en intégrant les observations des comités de quartier.*

M. Paul Delva (CD&V) (*en néerlandais*).- *Vous dites que le dossier doit être prêt pour l'adjudication à la fin de cette législature.*

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *Je parlais du dossier de la place Meiser.*

M. Paul Delva (CD&V) (*en néerlandais*).- *Ce dossier sera-t-il prêt pour la fin de la législature ?*

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *C'est ce que nous espérons, mais Beliris est également impliqué.*

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATION DE MME CÉLINE DELFORGE

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

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

betreffende "de follow-up en de uitvoering door de regering van de resolutie van 12 juli 2013 betreffende het project "Brabantnet" van De Lijn en de aanleg van transregionale tramlijnen".

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (*in het Frans*).- *Het parlement nam in 2013 nagenoeg unaniem een resolutie aan om met het oog op het Brabantnet te pleiten voor samenwerking met de andere twee gewestelijke vervoersmaatschappijen met betrekking tot de lijnen die ze exploiteren op het grondgebied van het Brussels Gewest.*

Wat heeft de regering daarmee gedaan? Heeft ze bijvoorbeeld de aanleg van P+R's in de buurt van de toekomstige tramhaltes, dus ook buiten de Brusselse Ring, aangekaart bij de Vlaamse regering en is die daarop ingegaan?

Zijn er net zoals bij het gewestelijk expresnet (GEN) begeleidingsmaatregelen genomen om een ingrijpende modal shift teweeg te brengen? Het is natuurlijk niet de bedoeling om een stadsexodus te veroorzaken, maar wel dat pendelaars die met de auto naar Brussel komen, in de toekomst het openbaar vervoer nemen.

Heeft de regering vooruitgang geboekt op het vlak van de tariefintegratie? Hebben de MIVB, TEC en De Lijn intussen al, conform de resolutie, opnieuw onderhandeld over het samenwerkingsakkoord? Welke aanpassingen zijn er aangebracht?

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

concernant "le suivi et la mise en œuvre par le gouvernement de la résolution du 12 juillet 2013 relative au projet "Brabantnet" de De Lijn concernant la création de lignes de trams transrégionales".

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- En 2013, dans le cadre du projet de lignes de tram "Brabantnet" (Réseau Brabant), le parlement adoptait à la quasi-unanimité une résolution destinée à préciser ses demandes et exigences concernant la collaboration avec les deux autres opérateurs régionaux dont certaines lignes sont en partie exploitées sur le territoire de la Région bruxelloise.

Vu que cette résolution était le fruit d'un travail constructif entre la majorité et l'opposition, je souhaiterais savoir ce que le gouvernement a mis en œuvre depuis lors pour y répondre.

Ainsi, l'augmentation de parkings de dissuasion aux abords des futurs arrêts de tram en Brabant flamand et donc au-delà du ring de Bruxelles a-t-elle été discutée avec le gouvernement flamand et celui-ci a-t-il apporté une réponse à cette demande ?

À l'instar de ce qui s'est fait pour le réseau express régional (RER), des mesures d'accompagnement ont-elles été déterminées pour assurer un report modal performant ? Le but n'est évidemment pas de provoquer un exode urbain, mais bien de faire en sorte que les gens qui viennent aujourd'hui en voiture à Bruxelles s'y rendent à l'avenir en transports publics.

Des avancées ont-elles été observées en ce qui concerne le plan tarifaire intégré ? Par ailleurs, la résolution demandait une renégociation de l'accord de coopération entre la Société de transport intercommunal bruxellois (STIB) et les sociétés TEC et De Lijn. Je souhaiterais savoir si cette renégociation a eu lieu et, le cas échéant, connaître les modifications qui y ont été apportées.

Die vraag is zeker pertinent, omdat ze ook over de huidige lijnen gaat en sommige routes alleen door TEC en of De Lijn worden aangedaan. Het probleem is dat noch TEC, noch De Lijn realtime-informatie biedt, de dienstregeling slechts af en toe wordt gerespecteerd en beide bedrijven geen structureel overleg met elkaar plegen, wat resulteert in een gebrekkige cadansregeling van de bussen op die lijnen.

Daarnaast wordt het aanbod op een aantal lijnen uitsluitend ingevuld door schoolbussen, die dus niet het hele jaar door rijden en geen aanvulling betekenen voor het algemeen stadsvervoer.

Bovendien wordt er geen tweetalige informatie gegeven op de bussen van TEC of De Lijn.

Aangezien u de Brusselse reizigers verwijst naar de busverbindingen van TEC en De Lijn, zouden beide maatschappijen dezelfde service moeten bieden als de MIVB. Als dat niet kan, dan moet de MIVB haar aanbod uitbreiden voor het hele grondgebied van Brussel!

Cette question est d'autant plus pertinente qu'elle ne concerne pas que les futures lignes de tram, mais également des lignes existantes. En effet, certains axes bruxellois ne sont desservis que par les sociétés TEC et/ou De Lijn. D'ailleurs, dans le cadre du Plan bus, vous n'avez pas entendu que, pour certaines de ces lignes, la STIB puisse reprendre la main. Or, ces opérateurs n'offrent aux voyageurs aucune information en temps réel, ce qui représente un réel problème puisque que les heures de passage réelles ne respectent que très aléatoirement les horaires sur papier.

En outre, les horaires ne prêtent aucune attention particulière au cadencement, en particulier lorsque ce sont les sociétés TEC et De Lijn qui circulent sur le même tronçon puisque, à ma connaissance, il n'existe pas de concertation structurelle entre ces deux opérateurs.

Une partie de la desserte est d'ailleurs uniquement liée à des bus scolaires ou qui ne circulent que durant certaines périodes de l'année et qui ne sont en aucun cas complémentaires aux autres passages, puisque ce sont des opérateurs qui, dans ce cas-ci, assurent principalement de longs trajets. Il ne s'agit donc pas d'une desserte qu'il est possible d'adapter à un milieu urbain tel que Bruxelles, selon des fréquences que nous sommes en droit d'attendre dans un milieu dense.

Les tronçons desservis par les sociétés TEC et De Lijn ne le sont pas de manière acceptable au regard d'un milieu dense comme Bruxelles. Par ailleurs, dans les véhicules concernés, il n'y a aucune information bilingue, qu'il s'agisse du néerlandais sur les lignes de la société TEC ou du français sur celles de De Lijn, même si la bonne volonté de certains chauffeurs permet de répondre à certaines questions des usagers. Ce n'est toutefois pas structurel.

Autrement dit, dès lors vous renvoyez les usagers bruxellois vers ces deux opérateurs pour une série de liaisons, il est normal que ces deux opérateurs soient désormais soumis à l'offre d'un service équivalent à celui de la STIB. Dans le cas contraire, qu'ils soient considérés comme inexistants ou accessoires tant leur usage se révèle pénible pour l'utilisateur bruxellois dans ses déplacements intrarégionaux ! Décidez, dans ce cas-là, que la STIB a bel et bien pour mission de

Bespreking

De voorzitter.- De heer De Lille heeft het woord.

De heer Bruno De Lille (Groen).- Ik heb een specifieke vraag over de luchthaventram. Op de website van De Lijn staat daarover: “Van het hart van de hoofdstad naar de luchthaven op 25 minuten. Dit traject loopt via de Leopold III-laan en een nieuw viaduct over de Brusselse Ring. Binnen de Ring zal de tram gebruikmaken van de bestaande infrastructuur van de MIVB”.

Het project zou nog tijdens deze regeerperiode van start kunnen gaan. Voor de maatschappelijke kosten-batenanalyse is er immers al gezorgd en het milieueffectenrapport (MER) wordt binnen afzienbare tijd opgesteld. We stellen echter vast dat de Vlaamse begroting niet in middelen voor de luchthaventram voorziet. De bevoegde Vlaamse minister zei daarover dat het project niet relevant was, aangezien er nog steeds geen samenwerkingsakkoord met het Brussels Gewest bestond.

Het Brabantnet bestaat uit drie lijnen. Over twee daarvan rijzen er al een hele tijd problemen aan Vlaamse zijde, maar iedereen is het erover eens dat de derde lijn heel snel en vlot kan worden gerealiseerd. Vermits het Brusselse deel van het werk al klaar is, kan de verbinding van de eindhalte met de luchthaven van Zaventem snel op punt worden gesteld. Daarvoor is er echter wel een samenwerkingsakkoord nodig.

Klopt het dat er nog geen samenwerkingsakkoord met Vlaanderen werd gesloten over de luchthaventram? Indien dat zo is, hoe komt dat dan? Is er over het dossier overleg gepleegd met Vlaams minister Weyts? Welke hindernissen belemmeren een samenwerkingsakkoord met het Vlaams Gewest? Dit lijkt mij bij uitstek een project waarbij zowel Brussel als Vlaanderen baat hebben.

Hoe ver staat de ontwikkeling van het project van de luchthaventram in het kader van het Brabantnet?

De voorzitter.- De heer Loewenstein heeft het woord.

couvrir l'ensemble du territoire !

Discussion

M. le président.- La parole est à M. De Lille.

M. Bruno De Lille (Groen) (*en néerlandais*).- *Le projet de tram rapide reliant le cœur de la capitale à l'aéroport, annoncé sur le site de De Lijn, pourrait encore voir le jour au cours de cette législature. L'analyse coûts-bénéfices a en effet déjà été réalisée et le rapport d'incidences sur l'environnement (MER) sera bientôt établi.*

Le projet n'est cependant pas encore inscrit au budget flamand. Pour le ministre flamand compétent, il n'est d'ailleurs pas pertinent, faute d'accord de coopération avec la Région bruxelloise.

Le Réseau Brabant de De Lijn rencontre depuis longtemps des problèmes du côté flamand pour deux de ses trois lignes. Tout le monde estime cependant que la troisième ligne, vers l'aéroport de Zaventem, pourrait être réalisée rapidement, puisque la partie bruxelloise des travaux est déjà achevée.

Est-il exact qu'aucun accord de coopération n'a été signé avec la Flandre à propos du tram vers l'aéroport ? Dans l'affirmative, qu'est-ce qui empêche la conclusion d'un tel accord ? Vous êtes-vous concerté avec le ministre flamand M. Weyts à ce propos ?

Où en est le développement du projet de tram vers l'aéroport dans le cadre du Réseau Brabant ?

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

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *Ik sluit me volledig aan bij de vragen van mevrouw Delforge.*

We hebben de opeenvolgende ministers meermaals over dit dossier geïnterpelleerd, maar nooit echt een antwoord gekregen.

Ik heb geen goed oog in het overleg. Uit uw antwoord blijkt dat de zaken niet zo snel vooruitgaan als het gewest zou willen. We hebben de indruk dat Vlaanderen de gaspedaal induwt wanneer dat goed uitkomt, maar voor de rest geen enkele inspanning levert om Brussel te helpen.

In het kader van het mobiliteitsoverleg werden verschillende werkgroepen opgericht. Een daarvan buigt zich over de samenwerking tussen de MIVB en De Lijn. Hoe ver is die werkgroep gevorderd? Hoe zit het met de wederkerigheid en de tariefintegratie?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De Brusselse regering is uiteraard voorstander van overstapparkings, zowel in het gewest als in Vlaanderen en Wallonië. De nieuwe Vlaamse tramlijnen zijn een goede zaak, aangezien ze ertoe kunnen bijdragen dat minder pendelaars met de wagen naar Brussel komen.*

Tijdens het jongste Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit (ECMM) van november 2016 hebben de vier ministers beslist:

- de interoperabiliteit opnieuw centraal te plaatsen in de strategieën van de openbaarvervoermaatschappijen;

- het Mobibproject te voltooien en verder uit te rollen, zodat de reizigers hun vervoerbewijzen op een enkele kaart kunnen laden;

- de interoperabiliteit van Mobib te waarborgen;

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Je me joins totalement aux questions posées par Mme Delforge.

C'est un sujet que nous suivons depuis longtemps, notamment dans le cadre de la mise en œuvre de l'application de l'accord de principe de 1991. Nous avons interrogé les ministres successifs à de nombreuses reprises, sans véritablement recevoir de réponses pour diverses raisons.

Je suis assez pessimiste sur l'évolution de la concertation. Je vous l'ai déjà dit. Si j'en juge par vos précédentes réponses, les choses ne vont pas aussi vite que la Région le souhaiterait. Nous avons l'impression que la Flandre accélère quand cela l'arrange mais ne fait sinon aucun effort pour aider Bruxelles.

En réponse à mes questions sur les concertations autour de la mobilité, vous évoquiez l'existence de différents groupes de travail, dont un sur la collaboration entre la STIB et la société De Lijn. J'aimerais avoir plus de précisions sur l'état d'avancement des travaux de ce groupe de travail. Qu'en est-il de la réciprocité et de l'intégration tarifaire, par exemple ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- L'accord gouvernemental fait état de plusieurs parkings de type Park and Ride (P+R) dans la Région, mais également en dehors de celle-ci. Nous sommes évidemment partisans de ces projets en Flandre, dans le cadre du Réseau Brabant, mais aussi du RER en Wallonie. Nous sommes en faveur des nouvelles lignes de tram "flamandes", car elles sont susceptibles de contribuer à la réduction du nombre de navetteurs qui se rendent à Bruxelles en voiture.

Lors du dernier Comité exécutif des ministres de la mobilité (CEMM), en novembre 2016, les quatre ministres se sont engagés à renforcer l'interopérabilité des entreprises de transports publics afin de répondre de manière plus efficace aux besoins de mobilité.

Différents aspects seront abordés :

- remettre l'interopérabilité au centre des stratégies des entreprises de transports publics ;

- een strategie uit te werken voor onder andere de verkoopkanalen, de informatie en de tariefintegratie.

De ministers zullen de openbaarvervoermaatschappijen ook vragen om binnen zes maanden een stand van zaken en voorstellen aan het ECMM voor te leggen.

Er is een studie aan de gang over het geïntegreerd tariefplan. De andere gewesten hebben bijkomende vragen gesteld. We wachten het antwoord op die vragen af.

Voor de bussen op de lijnen die enkel door TEC en De Lijn worden uitgebaat, geldt niet altijd dezelfde cadansregeling, maar die bussen zorgen wel vaak voor een verbinding met treinstations buiten het gewest.

Het klopt dat de informatie in de bussen van De Lijn en TEC in overeenstemming met de taalwetten moet zijn. Als we vaststellen dat dit niet het geval is, zullen we de betrokken maatschappijen daar schriftelijk op wijzen.

(verder in het Nederlands)

Mijnheer De Lille, u had een vraag over de luchthaventram. Het samenwerkingsakkoord tussen Brussel en Vlaanderen vormt op zich geen belemmering, maar Vlaanderen moet wel de nodige vergunningen aanvragen en bepaalde werken uitvoeren. De Brusselse regering stemt ermee in dat Vlaanderen de infrastructuurkosten draagt en Brussel de kosten voor de exploitatie van de trams. De nieuwe tramlijn komt immers grotendeels op Vlaams grondgebied te liggen, maar de Brusselse trams zullen wel het grootste deel van hun traject op Brussels grondgebied afleggen. De Vlaamse regering weet dat we daarmee akkoord gaan.

Het grote probleem met luchthaventramlijn 62 is dat de Vlaamse ministers het eerst onderling eens moeten worden over de timing en de financiering. Ik weet niet waar de Vlaamse regering ondertussen staat. Voor zover ik begrepen heb, is er geen inhoudelijk probleem, maar ondervinden de ministers moeilijkheden om het project in hun andere beleidsopties in te passen.

De Vlaamse en Brusselse ministers-presidenten en

- achever le projet Mobib et continuer de l'implanter afin de garantir aux clients l'utilisation d'un support commun à chaque titre de transport ;

- garantir l'interopérabilité de Mobib en fonction des évolutions technologiques ;

- définir une stratégie pour le rapprochement des canaux de vente, des informations et de l'intégration tarifaire, etc.

Il a également été convenu que les quatre ministres de la mobilité chargeraient les opérateurs de transports publics de soumettre un point de la situation et des propositions concrètes au CEMM dans un délai de six mois.

En ce qui concerne le plan tarifaire intégré, une étude est en cours. Des questions supplémentaires ont été formulées par les autres Régions et nous attendons les réponses à celles-ci.

Il est exact qu'il n'existe pas de cadencement sur les axes parcourus uniquement par les bus des sociétés TEC et De Lijn. Ces bus n'ont pas tous la même vitesse commerciale. En outre, ils permettent des correspondances avec des lignes de trains situées en dehors de la Région.

En ce qui concerne l'information bilingue dans les bus des sociétés TEC et De Lijn, il est exact que cette information doit se conformer aux lois linguistiques en vigueur dans la Région. Un courrier sera donc adressé aux deux opérateurs concernés en cas de non-respect de ces obligations.

(poursuivant en néerlandais)

M. De Lille, en ce qui concerne le tram vers l'aéroport, l'absence d'accord de coopération entre Bruxelles et la Flandre n'est pas un obstacle en soi, mais la Flandre doit demander les permis nécessaires et réaliser certains travaux. Comme le sait le gouvernement flamand, le gouvernement bruxellois est d'accord pour prendre à sa charge les frais d'exploitation des trams sur la ligne, la Flandre supportant quant à elle les frais d'infrastructure.

Le principal problème est que les ministres flamands doivent d'abord se mettre d'accord à propos des délais et du financement. J'ignore où ils

ministers van Mobiliteit plegen momenteel overleg. Dat verloopt momenteel wat moeilijker door de perikelen rond de geluidsnormen voor het vliegverkeer. Hopelijk kunnen we het dossier in de loop van de komende weken afronden.

Voor de luchthaventram is het op dit moment dus vooral de Vlaamse regering die beslissingen moet nemen, en niet de Brusselse.

Voor de rest verloopt de samenwerking en de coördinatie tussen de mobiliteitsministers vlot, waarvoor ik minister Bellot bedank. Wij zullen in die geest voortwerken.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- *Als ik het goed begrijp, wordt er enkel vooruitgang geboekt in de onderhandelingen over het Mobibstelsysteem en de tariefintegratie.*

Natuurlijk is het gebrek aan cadansregeling te wijten aan het feit dat de voertuigen een verschillende reissnelheid en frequentie hebben. U trekt daar echter niet de juiste conclusie uit, namelijk dat aangezien de TEC en De Lijn zich minder zorgen maken over een voor de Brusselaars aangepast aanbod - zo is er minder avond- en weekendaanbod, omdat er minder vraag naar is -, het eigenlijk gaat om een bijkomend openbaarvervoeraanbod naast het basisaanbod van openbaar vervoer voor verplaatsingen in het Brussels Gewest. Dat verontrust mij.

Bovendien hebt u niets gezegd over het probleem in verband met de realtimeaankondigingen. Die vormen nochtans een waardevol hulpmiddel voor de reizigers, vooral voor lijnen met een lage busfrequentie.

Ten slotte dank ik dat u de kwestie van de tweetaligheid bij de twee openbaarvervoermaatschappijen zult aankaarten, ook al twijfel ik eraan of ze er gevolg aan zullen geven.

en sont. Pour autant que je sache, ils éprouvent des difficultés à intégrer le projet dans leurs autres options politiques.

La concertation entre les ministres-présidents et les ministres de la Mobilité flamands et bruxellois est en cours, mais les péripéties autour des normes de bruit du trafic aérien ne la facilitent pas. J'espère que nous pourrions boucler le dossier dans les prochaines semaines.

Pour le reste, la collaboration et la coordination entre les ministres de la Mobilité se déroulent bien. J'en remercie le ministre M. Bellot.

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Je constate qu'on prévoit encore et toujours des discussions.

Si je comprends bien, seules les discussions autour du système Mobib et de l'intégration tarifaire progressent doucement.

Ce qui m'inquiète davantage, c'est que vous ne tirez pas les bonnes conclusions de l'absence de cadencement. Certes, les véhicules ont des vitesses commerciales et des rythmes différents parce que les besoins ne sont pas les mêmes que ceux des Bruxellois. Quoi qu'il en soit, les sociétés TEC et De Lijn se soucient moins de l'offre en soirée et le week-end car elles sont moins sollicitées. Toutefois, comme il s'agit d'une offre additionnelle, elle ne doit absolument pas être prise en considération dans l'offre de base des transports publics pour les déplacements intrabruuxellois.

Par ailleurs, je ne vous ai pas entendu vous exprimer sur les horaires en temps réel, qui sont pourtant un outil très précieux pour les usagers, en particulier pour les lignes qui circulent peu. S'il est impossible de prévoir l'arrivée d'un bus, c'est comme s'il n'existait pas. Au lieu d'attendre, il vaut parfois mieux marcher ou se diriger vers un arrêt d'une ligne de la STIB car il est au moins possible de savoir quand il sera desservi. Tant que le service n'est pas équivalent à celui de la STIB, ce n'est pas un transport public qui doit être pris en considération en tant que tel pour les déplacements intrabruuxellois.

De voorzitter.- De heer De Lille heeft het woord.

De heer Bruno De Lille (Groen).- Het lijkt wel alsof de Vlaamse en de Brusselse regering de hete aardappel naar elkaar doorschuiven. U zegt dat we geen samenwerkingsakkoord nodig hebben en dat Vlaanderen eerst over de nodige vergunningen moet beschikken, maar dat de Vlaamse ministers het daarover onderling niet eens zijn. Vlaams minister Weyts van zijn kant beweert dat het project niet van start kan gaan omdat er geen samenwerkingsakkoord is. Op die manier is het natuurlijk eindeloos wachten op de luchthaventram!

We zullen minister Weyts confronteren met het antwoord van zijn Brusselse collega en zien hoe hij erop reageert. Ik hoop alleszins dat het geen eindeloze soap wordt.

De voorzitter.- De heer Loewenstein heeft het woord.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans)*.- *We willen allemaal een kwaliteitsvolle dienstverlening voor de burger. Daarmee zeg ik niet dat enkel de MIVB die kan bieden. Het belangrijkste is dat de reizigers kunnen rekenen op openbaar vervoer dat beantwoordt aan hun noden. Ook een geïntegreerde communicatie van alle openbaarvervoermaatschappijen is van fundamenteel belang.*

- *Het incident is gesloten.*

**INTERPELLATIE VAN DE HEER ANDRÉ
DU BUS DE WARNAFFE**

Je vous remercie d'envisager d'écrire aux deux opérateurs pour ce qui relève de la question du bilinguisme, même si j'ai quelques doutes sur les suites qui y seront données. Mais l'espoir fait vivre.

M. le président.- La parole est à M. De Lille.

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais)*.- *On dirait que les gouvernements flamand et bruxellois se renvoient la patate chaude! Nous allons confronter le ministre flamand M. Weyts à votre réponse et voir comment il réagit.*

J'espère que ce ne sera pas un feuilleton interminable.

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

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Notre souhait à tous est de travailler dans l'intérêt des Bruxellois et de leur offrir un service de qualité. Nous ne prétendons pas que seule la STIB puisse circuler sur le territoire bruxellois. Ce qui importe aux usagers, c'est de bénéficier d'un service optimal et d'une communication intégrée des différents acteurs.

Nous pouvons également évoquer le train sur lequel mon excellente collègue, Joëlle Maison, posera une question orale dans quelques instants.

Cette communication intégrée entre tous les réseaux et la prise en considération de l'intérêt des usagers et des Bruxellois me semblent essentielles dans ce dossier.

- *L'incident est clos.*

**INTERPELLATION DE M. ANDRÉ DU BUS
DE WARNAFFE**

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

**betreffende "de uitbreiding van het Villo-
netwerk en de invoering van elektrische
fietsen in een freefloatingsysteem".**

De voorzitter.- De heer du Bus de Warnaffe heeft het woord.

De heer André du Bus de Warnaffe (cdH) *(in het Frans).*- *Het belang van de zachte mobiliteit staat centraal in het regeerakkoord. De fiets is een snelle en betrouwbare manier om zich op een milieuvriendelijke manier in de stad te verplaatsen. Bovendien vergt hij geen grote investeringen.*

Heel wat Brusselaars hebben dat ondertussen ingezien, want nooit eerder reden er zo veel fietsers door de Brusselse straten. Vorig jaar was er sprake van een gevoelige stijging met 30% tegenover 2015.

Het verheugt me dat ook het Villogebruik zowel op korte als op lange termijn vorig jaar opnieuw is toegenomen. In juni jongstleden verwachtte u een voorstel van JCDecaux om 24 Villostations uit te breiden. Bestaat er daarvan al een definitieve lijst? Waarom worden net die stations uitgekozen? Wat houdt de uitbreiding in?

Uit een vergelijking van het systeem in Brussel met dat van Antwerpen, Rijsel, Lyon, Madrid en Milaan bleek dat het netwerk van stations daar veel fijnmaziger is. Wat wilt u daaraan doen?

Vooraf in de gemeenten die verder van het centrum liggen, zijn er te weinig stations. Hebt u contact met die gemeenten om het aanbod in heel Brussel meer homogeen te maken?

Welke gemeenten zijn geïnteresseerd in een uitbreiding van het netwerk? Heeft de vergelijkende studie andere belangrijke elementen aan het licht gebracht?

Op 30 juni moest het gebruikerscomité een lijst met elementen bezorgen voor uw overleg met de firma JCDecaux over de evolutie van het Villonetwerk.

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

**concernant "le développement du réseau
Villo et l'introduction des vélos électriques
en libre-service".**

M. le président.- La parole est à M. du Bus de Warnaffe.

M. André du Bus de Warnaffe (cdH).- Dans son chapitre consacré à la mobilité, notre accord de majorité met en évidence tout l'intérêt que nous avons à développer la mobilité douce, qui est la plus adaptée pour circuler en milieu urbain. À cet effet, le vélo est, à l'heure actuelle, le mode de transport le plus fiable et le plus rapide, tout en étant le plus respectueux de l'environnement et en ne nécessitant pas d'investissements importants.

Nombre de Bruxellois l'ont d'ailleurs bien compris, puisqu'il n'y a jamais eu autant de cyclistes dans les rues de Bruxelles. Récemment, l'Observatoire du vélo indiquait que le nombre de cyclistes avait augmenté de 30% en 2016 par rapport à 2015. Je pense que c'est l'une des plus fortes progressions jamais enregistrées sur notre territoire.

Je souhaite revenir sur une discussion que nous avons tenue en juin dernier concernant le développement du réseau de vélos en libre-service. Je me réjouis également que les chiffres de Villo soient repartis à la hausse en 2016, aux niveaux tant des abonnements de longue durée que des tickets de courte durée. Cela confirme la grande attente des Bruxellois et des Bruxelloises quant à l'évolution du système de vélos partagés.

En juin dernier, vous étiez en attente d'une proposition de la firme JCDecaux afin d'agrandir 24 stations. Quelle est la liste définitive de ces stations ? Quels éléments ont-ils déterminé ce choix ? Pouvez-vous nous en dire davantage sur l'extension de ces stations ?

Une comparaison du système bruxellois avec les villes d'Anvers, Lille, Lyon, Madrid et Milan avait démontré la faible densité des stations sur notre territoire. Quelle stratégie avez-vous définie pour

Welke elementen stonden er op die lijst? Welke strategische visie overweegt u voor de ontwikkeling van het netwerk?

Overall in Europa is de elektrische fiets aan een steile opgang bezig, zowel wat betreft de aankoop als het gebruik in het freefloatingsysteem. Frankrijk heeft recent nog een premie van 200 euro ingevoerd voor de aankoop van een elektrische fiets.

Het Brussels Gewest besliste onlangs om een Brussels bedrijf te steunen dat een lichte, plooibare elektrische fiets ontwikkelt. Dat is een goed initiatief. In de pers stond onlangs dat de helft van de fietsen die vandaag in Brussel worden verkocht, elektrisch is en dat nu al een op tien fietsen in onze stad elektrisch wordt aangedreven.

Wat zijn de resultaten van de vergelijkende studie over de elektrische deelfietsen? Welke beslissing hebt u genomen over de introductie van de elektrische fiets binnen een freefloatingsysteem? Werd er een planning opgesteld? Wanneer zullen de gebruikers over de eerste elektrische fietsen kunnen beschikken? Welke stations krijgen voorrang? Gaat het om fietsen met een draagbare batterij of moeten ze via een stopcontact opgeladen worden? Wat zal de invoering van de elektrische fietsen kosten?

Kunt u ons meer vertellen over studie van de Europese Commissie, waarover u het in juni had?

répondre à ce problème de densité ?

Vous pointiez notamment le fait que la distance entre deux stations était encore trop grande en deuxième couronne. Avez-vous pris contact avec les communes concernées afin de renforcer l'offre et de la rendre plus homogène sur l'ensemble du territoire bruxellois ?

Quelles sont les communes qui ont témoigné d'un intérêt pour une extension du réseau ? Quels autres éléments pertinents cette étude comparative avait-elle mis en évidence ?

Le 30 juin dernier, la réunion du comité d'usagers devait fournir une liste d'éléments servant de base pour vos discussions avec la firme JCDecaux concernant l'évolution du réseau Villo. Pouvez-vous nous détailler ces éléments et la vision stratégique du développement du réseau que vous envisagez pour la Région ?

J'aimerais ajouter un mot au sujet du vélo électrique. Qu'il s'agisse de l'acquisition de ces vélos via des primes ou de son utilisation en libre-service, des initiatives liées à ce moyen de transport voient le jour un peu partout en Europe. Je souhaiterais rappeler l'initiative récente prise par la France, qui a octroyé une prime de 200 euros destinée à l'acquisition d'un vélo électrique.

Récemment, notre Région a décidé de soutenir une société bruxelloise développant un vélo électrique pliable et léger. C'est une très bonne initiative. La presse a encore fait état récemment du succès que rencontrait ce mode de transport, puisqu'un vélo sur dix à Bruxelles est électrique et un vélo vendu sur deux à Bruxelles est électrique. On relève également une progression de l'intérêt des femmes à l'égard des vélos à assistance électrique dont elles font plus usage que les hommes. Il est donc dans l'intérêt de Bruxelles de développer et de déployer ce type de vélos.

Pouvez-vous nous faire part des résultats de l'étude comparative attendue depuis plus d'un an pour la mise en place d'un système de vélos électriques partagés ? Quelle décision avez-vous prise concernant l'introduction du vélo électrique en libre-service ? Un calendrier a-t-il été fixé ? Quand les usagers pourront-ils disposer des premiers vélos électriques ? Quelles sont les stations prioritaires ?

S'agit-il de vélos à assistance dotés d'une batterie

Bespreking

De voorzitter.- De heer De Lille heeft het woord.

De heer Bruno De Lille (Groen).- Samen met de heer du Bus de Warnaffe zijn we voorstander van de uitbreiding van het netwerk. Op enkele plaatsen kan het Villonetwerk worden verbeterd en op de plaatsen waar er intensief gebruikgemaakt wordt van de Villo's, moeten er extra fietsen worden ingezet. We steunen elk initiatief dat u daaromtrent neemt.

Mijnheer de minister, het is alweer een paar maanden geleden dat ik samen met mijn collega Pinxteren een voorstel van resolutie indiende met de vraag om echt werk te maken van het gebruik van elektrische Villo's. De meerderheid wou destijds het voorstel niet goedkeuren, omdat de minister ermee bezig was. We konden op onze twee oren slapen, want de elektrische Villo's zouden weldra ter beschikking zijn. Intussen vierden de elektrische deelfietsen al bijna hun derde verjaardag. Het wordt hoog tijd dat we vooruitgang zien op dat vlak.

U onderstreept dat u zeer hard gelooft in het gebruik van elektrische fietsen als oplossing voor het mobiliteitsprobleem. Door de vele hellingen is Brussel de ideale omgeving voor elektrische fietsen. Het is ook een onmisbaar instrument om oudere en minder mobiele personen op de fiets te krijgen, maar we mogen niet enkel van de burger verlangen dat hij een elektrische fiets koopt. We moeten ook een aanbod aan elektrische Villo's aanbieden.

Hoe komt het dat die er nog steeds niet zijn? Waar loopt het vast? Wanneer mogen we vooruitgang verwachten?

portative ou convient-il de les brancher à une prise de courant pour les recharger ?

Quel est le coût estimé de la mise en place de ces vélos ?

En juin dernier, vous évoquiez également une étude de la Commission européenne. Je n'étais pas au courant de son existence. Pouvez-vous nous en dire davantage sur cette étude et ses résultats éventuels ? Que nous apprennent-ils ?

Discussion

M. le président.- La parole est à M. De Lille.

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).*- *Comme M. du Bus de Warnaffe, nous sommes partisans de l'extension du réseau. À certains endroits, le réseau Villo peut être amélioré, et là où son usage est intensif, étendu avec des vélos supplémentaires. Nous soutenons toutes vos initiatives sur ce plan.*

Monsieur le ministre, il y a plusieurs mois, la majorité n'a pas voulu approuver la proposition de résolution demandant des vélos électriques Villo, que j'avais introduite avec M. Pinxteren, sous prétexte que vous vous en occupiez et qu'il y en aurait bientôt. Il est grand temps que les choses avancent !

Vous êtes convaincu que le vélo électrique est une solution aux problèmes de mobilité. Avec ses nombreuses côtes, Bruxelles est un environnement idéal pour les vélos électriques, en particulier pour permettre aux personnes plus âgées et moins mobiles de devenir des adeptes du vélo. Nous ne pouvons cependant pas nous contenter de demander aux citoyens d'en acheter : nous devons aussi leur proposer des vélos électriques Villo.

Pourquoi n'y en a-t-il pas encore ? Où cela coince-t-il ? Quand pouvons-nous les attendre ?

De voorzitter.- De heer Loewenstein heeft het woord.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).*- *Ik sluit me aan bij de vragen van de heer du Bus de Warnaffe, in het bijzonder over de verdichting van de Villostations in de tweede kroon. Het verheugt me dat hij verwees naar de premie voor de aankoop van een elektrische fiets in Frankrijk. Ik heb daarover een voorstel ingediend. Ik veronderstel dat hij dat met overtuiging zal steunen.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Die maatregel gaat in tegen het regeerakkoord!*

De heer Bruno De Lille (Groen) *(in het Frans).*- *We waren bereid om te wachten met ons voorstel, omdat uw voorstel spoedig zou worden besproken. Ik ben benieuwd wanneer dat zal gebeuren.*

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).*- *Ik heb gehoord dat de minister de mobiliteitsschepenen van de randgemeenten heeft ontmoet met het oog op de uitbreiding van het Villosysteem. Hoever staat dat dossier? Gaat het om de zes faciliteitengemeenten of over alle randgemeenten? Hoe zult u te werk gaan?*

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- *Hoever staat de procedure inzake staatssteun die loopt bij de Europese Commissie? Ik had begrepen dat u daarover meer duidelijkheid wilde, alvorens verder te gaan met de elektrische fietsen. Wat is het tijdschema van die procedure? Zijn de resultaten ervan al gekend?*

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- *Mevrouw Van Achter heeft de vorige keren aandachtig geluisterd en het antwoord gegeven op de vraag van de heer*

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

M. Marc Loewenstein (DéFI).- *Je rejoins les questions de M. du Bus de Warnaffe, notamment sur l'aspect de la densification des stations Villo en seconde couronne. Je voudrais aussi saluer son rappel de ce qui existe en France, notamment les primes à l'achat pour les vélos électriques, et souligner la proposition que j'ai déposée en la matière. Je suppose qu'il la soutiendra avec conviction le moment venu.*

M. Pascal Smet, ministre.- *C'est contre l'accord de gouvernement !*

M. Bruno De Lille (Groen).- *Nous étions d'accord d'attendre pour présenter notre proposition, parce que la vôtre allait être discutée assez rapidement. Je suis donc curieux de voir quand ce sera le cas.*

M. Marc Loewenstein (DéFI).- *Comme diraient certains, il ne faut pas confondre vitesse et précipitation. Elle viendra en son temps.*

J'ai entendu que le ministre avait rencontré les échevins de la Mobilité des communes de la périphérie pour étendre le système Villo à différentes communes. Où en est ce dossier? Quelles sont les communes concernées? S'agit-il des six communes à facilités ou de toutes les communes limitrophes? Comment comptez-vous procéder?

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

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).*- *Où en est la procédure relative aux aides d'État en cours à la Commission européenne? Vous vouliez des éclaircissements à ce propos avant d'avancer sur le dossier des vélos électriques. Quel est le calendrier de cette procédure? Ses résultats sont-ils déjà connus?*

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

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).*- *Mme Van Achter a écouté attentivement les dernières fois et a donné la réponse à la question de M. De*

De Lille. De procedure bij de Europese Commissie werd inderdaad nog niet afgerond.

Ondertussen heeft JCDecaux het model van de elektrische fietsen gewijzigd. Hopelijk ligt een en ander nu definitief vast. Het gewest werd bij die beslissing niet betrokken.

(verder in het Frans)

De stations aan Brussel-Noord, Schuman, Luxemburg en Fernand Cocq werden al uitgebreid. Er volgen nog stations, namelijk aan het Jubelpark, Jean Rey, Maalbeek, Montgomery, Sainctelette, Picard, Simonis, Kelten, Naamse Poort en Wet.

De beslissing om een station uit te breiden, hangt af van het aantal fietsen dat in het station wordt ontleend en teruggebracht en van de strategische ligging van het station.

De conclusies van de vergelijkende studie moeten nog aan de regering worden voorgesteld. Een van de vaststellingen is dat de dichtheid onvoldoende is binnen de eerste kroon. Er werd wel al gevraagd om het systeem uit te breiden, maar het contract met JCDecaux kan niet zo gemakkelijk worden gewijzigd.

Bedrijven kunnen altijd een Villostation kopen. Zo hebben Docks Brussel en Sibelga al een Villostation gekocht.

De gesprekken met JCDecaux lopen volop, maar ik kan er nog niet veel over kwijt.

De procedure die Clear Channel gestart is bij de Europese Commissie loopt nog steeds. Ik ga ervan uit dat die voor de zomer afloopt en dat we daarna verder kunnen. Dat belet ons niet om nu al over andere systemen dan Villo na te denken, zoals de freefloating e-bike.

Lille. La procédure auprès de l'Union européenne n'est pas encore bouclée.

Entretemps, JCDecaux a modifié le modèle des vélos électriques. La Région n'a pas été impliquée dans cette décision.

(poursuivant en français)

Concernant l'agrandissement des stations, vous pourrez constater que certaines d'entre elles ont déjà fait l'objet d'une extension et sont opérationnelles. Je pense notamment aux deux stations aux abords de la gare de Bruxelles-Nord, à la station Schuman ou encore aux stations Luxembourg ou Fernand Cocq à Ixelles. Pour le reste, je peux vous donner une liste non-exhaustive des stations concernées par des extensions : Parc du Cinquantenaire, Jean Rey, Maelbeek, Montgomery, Sainctelette, Picard, Simonis, Celtes, Porte de Namur et Loi.

Par ailleurs, certains agrandissements de stations font l'objet d'un repositionnement ou de discussions avec certaines communes. Les éléments qui ont été déterminants dans le choix des stations à agrandir sont les chiffres de prises et de déposes dans les stations concernées, ainsi que l'emplacement stratégique de celles-ci.

L'étude comparative a été délivrée, mais n'a pas encore été validée. Ses conclusions doivent encore être présentées au gouvernement. L'un de ses constats est que la densité dans la première couronne n'est pas assez élevée. Des demandes d'extension du système sont exprimées, mais le contrat qui nous lie à JCDecaux ne peut pas facilement être modifié.

Il est cependant toujours possible, pour les entreprises, d'acheter une station Villo et de lui donner un nom. Par exemple, Docks Brussel et Sibelga ont acheté une station Villo.

Actuellement, des discussions sont en cours avec JCDecaux, ce qui ne me permet pas d'aborder ce dossier dans les détails.

Je viens de dire que la procédure introduite par Clear Channel auprès de la Commission européenne est toujours en cours. Je reste confiant : avant l'été prochain, ce dossier sera conclu. À ce moment-là, nous pourrions avancer.

De voorzitter.- De heer Loewenstein heeft het woord.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).*- *Ik heb geen antwoord gekregen op mijn bijkomende vraag.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Ik werd gecontacteerd door de provincie Vlaams-Brabant en door enkele gemeenten die geïnteresseerd zijn in een uitbreiding van het Villosysteem. We hebben met die gemeenten vergaderd.*

Ik heb duidelijk gemaakt dat ik er geen enkel probleem mee heb dat de randgemeenten het Villosysteem gebruiken. Het gaat wel om een ander gewest. Er zullen dus op gemeentelijk of provinciaal vlak andere procedures moeten worden gevolgd.

Het initiatief ligt nu bij de gemeenten en de provincie. Ik heb in elk geval mijn principeakkoord gegeven voor een samenwerking.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER FABIAN MAINGAIN

Cela ne nous empêche pas de réfléchir à d'autres systèmes à côté de Villo, comme le free floating e-bike. Nous examinons actuellement cette possibilité.

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

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Je n'ai pas eu de réponse à ma question complémentaire.

M. Pascal Smet, ministre.- J'ai été sollicité par la province du Brabant flamand et par certaines communes à propos d'une éventuelle extension du système Villo. Nous avons organisé une réunion avec les communes concernées et intéressées. Il ne me revient pas de les citer. Tout le monde était présent.

J'ai clairement dit que je ne voyais aucun problème à ce que le système Villo soit utilisé dans les communes périphériques de Bruxelles. Évidemment, il s'agit d'une autre Région, la Région flamande. Ce n'est pas la Région bruxelloise qui peut prendre une initiative. Il faudra donc y suivre d'autres procédures, soit au niveau communal, soit au niveau provincial. Dans la mesure de nos possibilités, nous collaborerons entièrement. C'est ma position.

Je suis en faveur de l'instauration du même système dans les communes périphériques de Bruxelles. Pour ce faire, il faudra évidemment s'adapter aux réglementations. Nous avons discuté de tout cela durant cette réunion. Il revient à présent à ces communes et à la province de prendre l'initiative. En tout cas, j'ai marqué mon accord de principe pour une collaboration.

- L'incident est clos.

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE M. FABIAN MAINGAIN

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

**betreffende "het beroep en het verzet tegen
een stedenbouwkundige vergunning voor de
heraanleg van de Franklin Rooseveltlaan"**

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

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW
JOËLLE MAISON**

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

**betreffende "de coördinatie van de S-
verbindingen en de communicatie ter zake".**

De voorzitter.- Mevrouw Maison heeft het woord.

Mevrouw Joëlle Maison (DéFI) *(in het Frans).*- *Ondanks de dichtheid van het treinnetwerk, de meer dan dertig treinstations in ons gewest en de snelle verbindingen, wordt de trein weinig gebruikt voor verplaatsingen in het gewest. Ondanks de vele voordelen die de trein biedt, wordt hij vooral gebruikt voor middellange tot lange afstanden.*

De redenen hiervoor zijn veelvuldig. Enerzijds laat de frequentie van de treinen te wensen over. Anderzijds wordt aan het S-net weinig ruchtbaarheid gegeven, waardoor het door de burgers ondergewaardeerd wordt. Bijna tien treinstations zijn aangesloten op het metronetwerk en de meesten beschikken over een verbinding met de MIVB. Er bestaat echter geen visuele identiteit voor het treinaanbod in het Brussels Gewest.

Voor de meeste Brusselaars blijft het S-net gekoppeld aan het gewestelijk expresnet (GEN), dat pas op langere termijn werkzaam zal zijn.

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

**concernant "le recours et l'opposition au
permis d'urbanisme relatif au
réaménagement de l'avenue Franklin
Roosevelt".**

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

**QUESTION ORALE DE MME JOËLLE
MAISON**

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

**concernant "la coordination du réseau S et
la communication en la matière".**

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

Mme Joëlle Maison (DéFI).- Malgré la densité du réseau ferré, la présence de plus de 30 gares sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale et la rapidité des connexions, le train est un mode de transport peu utilisé par les usagers dans le cadre de leurs déplacements intrabruellois. En dépit de ses nombreux avantages, il demeure surtout l'apanage des navetteurs et son usage reste cantonné à de moyennes ou longues distances.

Les raisons en sont multiples. D'une part, la fréquence de passage des trains laisse à désirer. D'autre part, ce réseau S est, au contraire de ce qui se fait dans bon nombre de grandes villes des pays voisins, peu valorisé auprès du citoyen en termes de communication. Or, si près de dix gares sont connectées au métro et si la plupart de celles-ci disposent de liaisons avec le réseau de la Société de transport intercommunal bruxellois (STIB), il n'existe aucune communication spécifique et aucune identité visuelle à propos de l'offre ferroviaire en Région de Bruxelles-Capitale.

Om dit gebrek aan communicatie en het negatief imago bij te stellen, zou de reiziger gebruik moeten kunnen maken van een tool die hem in staat stelt te reizen op het MIVB-en het S-netwerk, zonder zelfs te spreken van de andere verplaatsingsmiddelen die mevrouw Delforge vermeldde.

Welke maatregelen zal de regering nemen om het treinnetwerk beter bekend te maken en het treingebruik aan te moedigen?

De voorzitter. - De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Federaal minister Bellot, de openbaarvervoermaatschappijen en ikzelf voeren hierover een zeer constructieve dialoog met de NMBS. Een tiental dagen geleden heb ik met de NMBS overlegd over de manier waarop we het aanbod van het S-net in Brussel kunnen integreren in de communicatie van de MIVB. Er werden hierover principeakkoorden gesloten.*

De marketing- en communicatiedirecteur van de NMBS was op de vergadering aanwezig. Er werd beslist om de stations beter aan te duiden. Aan sommige stations zullen er palen worden geplaatst. Ik heb zelf voorgesteld om er een vlag aan te bevestigen om de aandacht te trekken.

Er zal een aparte communicatie komen voor de metro (M) en het S-net. Dit onderscheid zal worden opgenomen in de zoekmachines. De communicatiecampagnes zullen beter worden gecoördineerd.

We streven naar een efficiëntere communicatie. Ik geloof niet in huis-aan-huisbladen. Mensen gooien die gewoon weg. Ik geef de voorkeur aan een gerichte communicatie die de nadruk legt op het

Dans l'esprit de la plupart des Bruxellois, ce réseau S reste malheureusement immédiatement associé au projet de réseau express régional (RER), qui fait couler beaucoup d'encre, génère beaucoup d'investissements, suscite beaucoup de recours et ne sera effectif qu'à une date si éloignée qu'il ne les concernera plus directement.

Pour pallier ce manque de communication ou cette image négative, la signalétique doit être claire, attractive, intégrée et offrir au citoyen un outil aisé pour construire son trajet d'un point A à un point B en utilisant de manière indifférenciée le réseau de la STIB pour le tram, le bus et le métro, ainsi que le réseau S pour les trains intrabruellois, sans même évoquer ici les autres modes de déplacement, dont Mme Delforge a parlé un peu plus tôt.

Quelles mesures votre gouvernement prendra-t-il pour mieux faire connaître et accroître l'utilisation du réseau ferré par les usagers bruxellois ?

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

M. Pascal Smet, ministre. - Le ministre fédéral de la Mobilité et des Transports, M. Bellot, les opérateurs et moi-même, menons un dialogue très constructif avec la SNCB à ce sujet.

J'ai également des contacts directs avec la SNCB. J'ai d'ailleurs eu une réunion avec elle il y a une dizaine de jours pour examiner comment promouvoir l'offre du réseau S à Bruxelles et l'intégrer dans la communication de la STIB. Nous avons des accords de principe à ce sujet.

Le directeur du marketing et de la communication de la SNCB assistait à cette réunion. Il a été convenu de mieux indiquer les stations elles-mêmes. Des bornes statiques vont également équiper certaines stations. Elles seront généralisées d'ici la fin de l'année. J'ai proposé pour ma part qu'on y adjoigne un drapeau, parce que cela attire l'attention des usagers.

Une communication distincte sera créée pour le métro (M) et le réseau S, comme en Allemagne. Lorsque des changements sont prévus, cette distinction sera intégrée dans les moteurs de recherche. Les campagnes de communication seront en outre beaucoup mieux coordonnées.

voordeel en de tijdswinst. Onze communicatie zal geen theoretische tabellen bevatten, maar wel voorbeelden.

De zaken lopen goed en ik merk dat er wederzijds vertrouwen is. Anderzijds blijft de NMBS een logge structuur.

De voorzitter. - Mevrouw Maison heeft het woord.

Mevrouw Joëlle Maison (DéFI) *(in het Frans).* - *U zei dat zo'n dialoog in het verleden niet mogelijk was. In de jaren negentig hebben de MIVB en de NMBS nochtans de krachten gebundeld voor een campagne om lijn 26 te promoten. Misschien moeten we een gelijkaardige campagne overwegen voor het S-net?*

Uw suggestie om vlaggen of signalen bij de treinstations te plaatsen is interessant. Kunnen we ook in de stations geïntegreerde plannen ophangen, zoals in Parijs?

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).* - *Er bestaan geïntegreerde kaarten van de S- en M-netten. U zult er binnenkort een met de post ontvangen.*

Mevrouw Joëlle Maison (DéFI) *(in het Frans).* - *De post is niet efficiënt. Ik houd meer van moderne technologieën.*

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

Nous sommes en train d'y travailler.

Nous souhaitons aussi une communication plus efficace. Je ne crois pas à l'efficacité des toutes-boîtes. Les gens ont tendance à les jeter sans les regarder. Je préfère une communication ciblée, qui rend d'emblée visible l'avantage et le gain de temps. Il faut par exemple dire que le trajet entre Jette et la gare de Bruxelles-Nord dure dix minutes. Notre communication ne présentera donc pas des grilles théoriques, mais des exemples concrets.

Les choses se passent bien depuis quelques mois et nous progressons. J'observe une écoute et un respect mutuel. Cela dit, la SNCB reste une grosse structure qu'il n'est pas toujours facile de faire bouger. Avec M. Bellot, nous efforçons pourtant d'y parvenir.

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

Mme Joëlle Maison (DéFI). - Je vous remercie pour vos réponses et pour cet élan qui me semble tout à fait positif dans la communication et l'échange de communication.

Vous disiez que, par le passé, un tel échange n'était pas possible. Dans les années 90, la STIB et la SNCB avaient cependant uni leurs forces dans le cadre d'une initiative intéressante, sous la forme d'une campagne publicitaire visant à promouvoir la ligne 26. Il serait peut-être intéressant d'envisager une telle campagne pour le réseau S.

En outre, votre suggestion d'apposer des drapeaux ou une signalétique systématique à l'entrée des gares bruxelloises, ainsi que de créer des plans intégrés du réseau de la STIB et du réseau S, est également intéressante. Outre les drapeaux, nous pourrions également créer des plans intégrés à l'intérieur des gares, comme cela se fait à Paris.

M. Pascal Smet, ministre. - Ce système existe. De petites cartes intégrées des réseaux S et M existent et sont déjà distribuées. Un exemplaire vous sera envoyé demain par courrier.

Mme Joëlle Maison (DéFI). - Par courrier, ce n'est pas efficace. Ce serait mieux par des moyens plus modernes.

M. Pascal Smet, ministre. - Une petite carte vous

ontvangt morgen een kaart.

Mevrouw Joëlle Maison (DéFI) *(in het Frans).*- *Bedankt. Folders die in de wijken worden verspreid zijn niet zo efficiënt. Ik geef toe dat ik niet van het bestaan van de geïntegreerde kaarten afwist. De MIVB-app vind ik wel heel efficiënt en duidelijk. Misschien kan daar het S-net in geïntegreerd worden?*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Dat is de bedoeling.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER

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

**betreffende "de spoorlopers in Schaarbeek
Station op weg naar Docks Brussel".**

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Naar verluidt wordt het station van Schaarbeek al een tijdje getroffen door spoorlopers die langs de achterkant het station verlaten. Mensen lopen over de sporen in de richting van het terrein daarachter, omdat de ondergrondse tunnel niet volledig werd doorgetrokken tot onder de laatste sporen en omdat de toegang tot de sporen onvoldoende is afgesloten. In 2014 werden er nog twee jongens doodgereden op het traject tussen het station van Schaarbeek en dat van Brussel-Noord. Spoorlopen is levensgevaarlijk en totaal onaanvaardbaar.

Met de opening van Docks Brussel is het aantal spoorlopers blijkbaar alleen maar toegenomen. Docks Brussel promoot het station van Schaarbeek als de dichtstbijzijnde treinhalte. Dat klopt, want in principe zou je maar 200 meter moeten wandelen van de achterkant van het station naar het winkelcentrum, mocht er een ondergrondse tunnel

sera envoyée demain.

Mme Joëlle Maison (DéFI).- Je vous en remercie. Les petits fascicules distribués tous azimuts dans les quartiers ne sont pas toujours efficaces. J'avoue que j'ignorais l'existence de plans présentant l'offre intégrée, comme à Paris. Enfin, j'ajouterais que l'application de la STIB est très efficace et lisible. Peut-être pourrions-nous également y intégrer le réseau S.

M. Pascal Smet, ministre.- C'est en projet. Les grands esprits se rencontrent !

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME CIELTJE VAN ACHTER

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

**concernant "les personnes qui se rendent de
la gare de Schaarbeek à Docks Brussel en
longeant la voie ferrée".**

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

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).*- *Ils semblerait que depuis quelque temps, des personnes sortent de la gare de Schaarbeek par l'arrière et marchent sur les voies en direction du terrain situé à l'arrière, parce que le tunnel souterrain n'a pas été prolongé jusque sous les dernières voies et parce que l'accès aux voies est insuffisamment clôturé. Ce faisant, ces personnes mettent leur vie en péril.*

Avec l'ouverture de Docks Brussel, le nombre de personnes empruntant les voies n'a fait qu'augmenter. Docks Brussel présente à raison la gare de Schaarbeek, située à deux cents mètres à vol d'oiseau mais à un kilomètre de marche, comme la gare la plus proche. Mais comme les gens peuvent voir le centre commercial depuis la gare, ils marchent dans sa direction en empruntant le tunnel souterrain jusqu'au dernier quai, puis la dernière voie, où circulent les trains à grande

zijn. Vandaag moet je eigenlijk 1 kilometer omlopen. Omdat de mensen van in het station het winkelcentrum al kunnen zien, lopen ze blijkbaar meteen die richting uit. Volgens onze informatie stappen de meeste mensen eerst door de ondergrondse tunnel tot het laatste perron en zetten dan hun weg voort over het laatste spoor. Dat is dan nog het spoor voor hogesnelheidstreinen, als de Thalys en de ICE. De spoorlopers begeven zich dan in de richting van de afsluiting, die niet zo hoog is, en zo verder naar Docks Brussel. Dat is zonder meer een levensgevaarlijke situatie.

Ik heb de minister al eerder vragen gesteld over de uitbouw van de tunnel in de richting van het winkelcentrum of op z'n minst in de richting van de achterkant. Helaas werd die uitbouw niet als verplichting opgenomen in de vergunning van Docks Brussel. Nu de situatie steeds kritieker wordt, komt er niet meteen schot in de zaak, zozegged omdat de middelen niet beschikbaar zijn.

Dat neemt niet weg dat aan deze gevaarlijke situatie paal en perk moet worden gesteld. In de eerste plaats zou de minister kunnen nagaan of Infrabel niet dringend het spoor veilig kan afsluiten, zodat spoorlopen onmogelijk wordt. Vervolgens moet de veilige weg vanuit het station naar het winkelcentrum duidelijk bewegwijzerd worden, want dat is vandaag niet het geval. Een plannetje op de website van Docks Brussel zou al een stap in de goede richting zijn, want momenteel kan je daar enkel lezen dat het station van Schaarbeek op 10 minuten wandelafstand ligt.

Bent u op de hoogte van het probleem van spoorlopers in het station van Schaarbeek en de toename ervan sinds de opening van Docks Brussel?

Hebt u daarover al contact opgenomen met de NMBS of met Infrabel? Hebt u weet van acties die ze op het getouw zetten om spoorlopen tegen te gaan, zoals het plaatsen van een veilige afsluiting?

Hebt u contact opgenomen met de verantwoordelijken van Docks Brussel, opdat ze bezoekers via hun website de correcte en veilige weg wijzen naar het winkelcentrum? Kan er geen efficiëntere bewegwijzering van het station naar het winkelcentrum aangebracht worden?

Hoe staat het met de plannen om de tunnel door te

vitesse. Ils franchissent ensuite la clôture, qui n'est pas très haute, pour continuer en direction de Docks Brussel.

J'ai déjà interrogé le ministre à propos de la construction du tunnel vers le centre commercial, ou du moins vers l'arrière de la gare. Malheureusement, le permis de Docks Brussel n'a pas rendu sa construction obligatoire. Maintenant, les choses n'avancent pas, sous prétexte que les moyens ne seraient pas disponibles.

Quoi qu'il en soit, il faut mettre un terme à cette situation dangereuse. Le ministre devrait d'abord vérifier si Infrabel ne peut pas sécuriser de toute urgence la voie, de manière à rendre toute intrusion impossible. Ensuite, le trajet entre la gare et le centre commercial devrait être clairement signalisé. L'ajout d'un petit plan sur le site web de Docks Brussel serait déjà une bonne chose.

Êtes-vous au courant de ce problème et de son aggravation depuis l'ouverture de Docks Brussel ?

Avez-vous pris contact avec la SNCB ou Infrabel à ce propos ? Que mettent-ils en œuvre pour empêcher que les gens n'empruntent les voies ?

Avez-vous pris contact avec les responsables de Docks Brussel afin qu'ils indiquent le chemin d'accès correct sur leur site internet ? Le trajet de la gare au centre commercial ne pourrait-il être mieux signalisé ?

Où en sont les plans pour prolonger le tunnel ? Combien le prolongement coûterait-il ? Pourquoi une partie des frais n'a-t-elle pas été imputée à Docks Brussel ?

Envisagez-vous de créer une ligne de bus entre la gare de Schaarbeek et Docks Brussel ? Le centre commercial envisage-t-il la mise en place d'une navette ?

Quand espérez-vous avoir résolu ce problème ?

trekken? Hoeveel zou dat kosten? Waarom werd er niet geopteerd om Docks Brussel hiervoor gedeeltelijk te laten opdraaien?

Bent u van plan om een busverbinding in te leggen van het station van Schaarbeek naar Docks Brussel of plant het winkelcentrum om zelf een pendelbus in te leggen?

Tegen wanneer hoopt u dit probleem te kunnen oplossen?

De voorzitter. - De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister. - We hebben geen informatie gekregen over een beduidende toename van het aantal personen dat de treinsporen zou oversteken. Als u wel over die informatie beschikt, dan zou het interessant dat u die aan ons bezorgt, alsook de bron ervan.

In eerste instantie betreft het een bevoegdheid van Infrabel. De spoorinfrastructuurbeheerder staat in voor de fysieke beveiliging van de treinsporen. Enkel in bijzonder problematische zones worden de sporen uitgerust met hekken. Met uw informatie kunnen we de aandacht hierop vestigen.

Op de bereikbaarheidsfiche van Docks Brussel kunt u uw route automatisch laten berekenen. Het voetgangerstraject van het station van Schaarbeek naar Docks Brussel is een traject van 1,9 km ofwel 23 minuten te voet langs de Leeuwoprit en de Léon Monnoyerkaai. Dat is geen ideale route, maar ze is wel verkeersveilig.

De website houdt ook rekening met de voorschriften van het bedrijfsvervoersplan en de bereikbaarheidsfiche is opgesteld volgens het STOP-principe.

Uiteraard vergaderen alle betrokken partijen. In januari was er nog een vergadering over de aanleg van fiets- en voetpaden in de buurt van het terrein. De verbetering van de verkeerssignalisatie is ook op tafel gekomen en zal de komende weken hopelijk worden aangepakt door de wegbeheerders.

Uiteraard willen we dat de ondergrondse gang van het station van Schaarbeek wordt verlengd. Infrabel raamt de kosten daarvan op 2,5 miljoen euro. De NMBS is eveneens overtuigd van de

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais). - *Nous n'avons pas reçu d'informations à propos d'une augmentation considérable du nombre de personnes franchissant les voies. Il serait intéressant que vous nous transmettiez les informations dont vous disposez, ainsi que leur source.*

C'est Infrabel qui est responsable de la sécurisation physique des voies de chemin de fer. Ce n'est que dans les zones particulièrement problématiques que les voies sont sécurisées avec des grilles. Avec l'information dont vous disposez, nous pouvons attirer l'attention sur ce sujet.

La fiche d'accessibilité de Docks Brussel permet de calculer automatiquement son itinéraire. À pied, le trajet entre la gare de Schaarbeek et Docks Brussel est de 1,9km et passe par la rampe du Lion et le quai Léon Monnoyer. Ce n'est pas idéal, mais le piéton est en sécurité.

Le site web tient compte du plan de déplacements de l'entreprise et la fiche d'accessibilité est réalisée d'après le principe STOP.

Toutes les parties se rencontrent régulièrement. En janvier, une réunion a eu lieu à propos de l'aménagement de pistes cyclables et de trottoirs aux environs du terrain. Il a aussi été question de l'amélioration de la signalisation routière et j'espère que les gestionnaires de voirie s'en occuperont dans les prochaines semaines.

Nous voulons en effet que le couloir souterrain de la gare de Schaarbeek soit prolongé. Infrabel estime le coût de ce prolongement à 2,5 millions d'euros. La SNCB est également convaincue de sa

noodzaak hiervan, maar in de praktijk schiet het niet op.

Ik hoop dat de verlenging wordt opgenomen in het investeringsplan, dat de federale regering moet goedkeuren. Misschien kunt u uw partijgenoot, de vicepremier van de N-VA, daarvan overtuigen.

Ondertussen neemt Docks Brussel de kosten op zich voor de heraanleg van de rotonde op de Van Praetlaan.

De Brusselse regering neemt die kosten niet voor haar rekening, omdat dit een ongewenst precedent zou scheppen. De federale overheid probeert immers investeringen die ze zelf moet doen, systematisch op Brussel af te schuiven. Ze doet dat nu al in andere dossiers, zoals voor het onderhoud van de spoorwegbruggen, wat de taak van Infrabel is.

Er rijdt geen bus tussen het station van Schaarbeek en Docks Brussel en er zijn ook geen plannen voor een buslijn. Dat betekent niet dat daar geen verandering in kan komen. Op basis van de evolutie ter plaatse en de vragen die daarbij rijzen, zal ik de gepaste beslissingen nemen.

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Ik heb die informatie gekregen van werknemers bij Docks Brussel. Het is verontrustend dat u die niet hebt ontvangen. Ik hoop dat Infrabel of alleszins de NMBS op de hoogte is van het probleem. Ik ben ter plekke gaan kijken. Het is echt niet moeilijk om over een paar sporen te lopen en dan over het hekje te kruipen, zodat je direct aan Docks Brussel bent. Dat is heel dichtbij. Ik kan me voorstellen dat het verleidelijk is om dat te doen.

De werknemers ervaren het spoorlopen als een probleem. Ik zal vragen dat de informatie aan u wordt bezorgd, zodat er iets aan kan worden gedaan. U kunt zelf ook informeren bij Infrabel of er een probleem van spoorlopers is.

Als een bezoeker van de website van Dockx Brussel op het icoon met de trein klikt, dan krijgt hij enkel de informatie dat het station van Schaarbeek op tien minuten wandelen ligt.

nécessité, mais dans la pratique, les choses n'avancent pas.

J'espère que ce prolongement est repris dans le plan d'investissement que le gouvernement fédéral doit approuver. Peut-être le vice-Premier ministre N-VA pourra-t-il l'en convaincre.

Dans l'intervalle, c'est Docks Brussel qui prend le réaménagement du rond-point sur l'avenue Van Praet à sa charge, et non le gouvernement bruxellois.

Dans la mesure où les autorités fédérales essayent systématiquement de rejeter sur Bruxelles les investissements qu'elles devraient réaliser elles-mêmes, cela aurait créé un précédent indésirable.

Il n'y a ni bus, ni projet de ligne de bus, entre la gare de Schaerbeek et Docks Brussel. Les choses pourraient toutefois changer, car sur la base de l'évolution sur place et des questions qui se poseront, je prendrai les décisions qui s'imposent.

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

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *J'ai reçu cette information de personnes travaillant à Docks Brussel. Il est inquiétant que vous ne l'avez pas reçue. J'espère qu'Infrabel ou la SNCB sont au courant du problème.*

Je vais demander que l'information vous soit transmise, de manière à ce que quelque chose puisse être entrepris. Vous pouvez aussi vous informer auprès d'Infrabel.

En cliquant sur l'icône "train" du site web de Docks Brussel, la seule information qui s'affiche est que la gare de Schaerbeek est à dix minutes à pied. Il devrait être possible de donner une information plus complète et simple, indiquant par exemple quelle sortie de la gare il faut emprunter. Une carte pourrait aussi être ajoutée.

La signalisation à la gare est-elle en voie

Misschien kan er meer en eenvoudiger informatie worden gegeven, bijvoorbeeld langs welke uitgang je het station moet verlaten en dat je een blokje moet omlopen. Eventueel kan er ook een kaartje aan worden toegevoegd.

Wordt er gewerkt aan een betere bewegwijzering aan het station? Op dit moment is er niets.

De heer Pascal Smet, minister.- Ja, dat is op de vergadering van eind januari besproken.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Beschikt u over gegevens in verband met het aantal bezoekers dat met de trein naar Docks komt?

De heer Pascal Smet, minister.- Leefmilieu Brussel monitort dat in het kader van de milieuvergunning. Die gegevens moet u daar dus opvragen.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- In elk geval zou het een goede zaak zijn om de tunnel door te trekken. Mijn partij wil ook het investeringsplan dringend kunnen inkijken. Of die verlening daarin wordt opgenomen, daar heb ik evenmin zicht op.

Als het maar 2,5 miljoen euro kost om die tunnel door te trekken, is het toch wel een gemiste kans dat we Docks Brussel er niet toe verplicht hebben om dat voor zijn rekening te nemen. Ik begrijp niet goed waarom u daar niet voor gekozen hebt.

- *Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER
PAUL DELVA**

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

**betreffende "de gewestelijke
vrijstellingskaarten uitgereikt door het
Parkeeragentschap".**

d'amélioration ?

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Oui, il en a été question lors de la réunion de fin janvier.*

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *Disposez-vous de données relatives au nombre de visiteurs qui se rendent en train à Docks Brussel ?*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *C'est à Bruxelles Environnement, qui suit cela dans le cadre du permis d'environnement, que vous devez les demander.*

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *En tout cas, il serait bon d'allonger le tunnel. Mon parti voudrait aussi pouvoir consulter rapidement le plan d'investissement et voir si ce prolongement y est repris.*

Nous aurions dû obliger Docks Brussel à prendre à sa charge le coût du prolongement du tunnel. Je ne comprends pas pourquoi vous ne l'avez pas fait.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE 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 "les cartes de dérogation
régionales délivrées par l'Agence du
Stationnement".**

De voorzitter.- Bij afwezigheid van de indiener, die verontschuldigd is, wordt de mondelinge vraag naar een volgende vergadering verschoven.

M. le président.- En l'absence de l'auteur, excusé, la question orale est reportée à une prochaine réunion.
