

## PARLEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

---

SESSION ORDINAIRE 2012-2013

26 JUIN 2013

---

### PROPOSITION DE RÉOLUTION

**relative au projet « Brabantnet »  
de De Lijn, concernant la création  
de lignes de trams transrégionales**

### RAPPORT

fait au nom de la commission  
de l'Infrastructure,  
chargée des Travaux Publics et  
des Communications

par Mmes Céline DELFORGE (F)  
et Anne-Charlotte d'URSEL (F)

---

---

Ont participé aux travaux de la commission :

*Membres effectifs* : MM. Philippe Close, Jamal Ikazban, Mmes Céline Delforge, Anne-Charlotte d'Ursel, M. Gaëtan Van Goidsenhoven, Mmes Béatrice Fraiteur, Cécile Jodogne, M. Hervé Doyen, Mme Carla Dejonghe, M. Jef Van Damme, Mme Brigitte De Pauw.

*Membres suppléants* : Mmes Olivia P'tito, Viviane Teitelbaum, Annemie Maes.

*Autre membre* : Mme Françoise Dupuis.

## BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

---

GEWONE ZITTING 2012-2013

26 JUNI 2013

---

### VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**betreffende het project « Brabantnet »  
van De Lijn en de aanleg  
van transregionale tramlijnen**

### VERSLAG

uitgebracht namens de commissie  
voor de Infrastructuur,  
belast met Openbare Werken en  
Verkeerswezen

door mevrouw Céline DELFORGE (F)  
en mevrouw Anne-Charlotte d'URSEL (F)

---

---

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen :

*Vaste leden* : de heren Philippe Close, Jamal Ikazban, mevr. Céline Delforge, mevr. Anne-Charlotte d'Ursel, mevr. Béatrice Fraiteur, mevr. Cécile Jodogne, de heer Hervé Doyen, mevr. Carla Dejonghe, de heer Jef Van Damme, mevr. Brigitte De Pauw.

*Plaatsvervangers* : mevr. Olivia P'tito, mevr. Viviane Teitelbaum, mevr. Annemie Maes.

*Ander lid* : Mevr. Françoise Dupuis.

**TABLE DES MATIERES**

I. Présentation du plan De Lijn (réunion du 5 décembre 2012).....	3
A. Exposé de M. Joost Swinnen, senior project manager Brabantnet chez de Lijn.....	3
B. Echange de vues.....	3
II. Questions de procédure.....	11
III. Travaux en sous-commission.....	13
A. Objectifs et méthode de travail (réunion du 20 décembre 2012).....	13
B. Audition de la STIB et de Bruxelles Mobilité (réunion du 30 janvier 2013).....	16
– Exposés de M. Eric Cooremans, de Bruxelles Mobilité, et de MM. Briec de Meeûs et Yves Fourneau, de la STIB.....	16
– Echange de vues.....	21
C. Audition de la SNCB et d’Infrabel.....	28
D. Audition d’experts académiques (réunion du 20 mars 2013).....	29
– Exposé de Mme Cathy Macharis, Présidente de la Commission régionale de Mobilité et Professeur à la VUB.....	29
– Exposé de M. Frédéric Dobruszkes, Maître de conférences à l’IGEAT (ULB), actuellement chercheur à Oxford, vice-président de la Commission régionale de Mobilité.....	31
– Echange de vues.....	34
E. Dépôt d’un texte et discussion (réunions des 19 et 26 juin 2013).....	42
IV. Discussion et vote du texte en commission.....	43
– Discussion des considérants et des tirets du dispositif.....	44
– Vote sur l’ensemble de la proposition de résolution.....	44
V. Texte adopté par la commission.....	45
VI. Annexes.....	49

**INHOUDSTAFEL**

I. Voorstelling van het plan van De Lijn (vergadering van 5 december 2012).....	3
A. Uiteenzetting van de heer Joost Swinnen, senior project manager Brabantnet bij De Lijn.....	3
B. Gedachtewisseling.....	3
II. Procedurekwesties.....	11
III. Werkzaamheden van de subcommissie.....	13
A. Doelstellingen en werkmethode (vergadering van 20 december 2012).....	13
B. Hoorzitting met de MIVB en Brussel Mobiliteit (vergadering van 30 januari 2013).....	16
– Uiteenzettingen van de heer Eric Cooremans van Brussel Mobiliteit en de heren Briec de Meeûs en Yves Fourneau van de MIVB.....	16
– Gedachtewisseling.....	21
C. Hoorzitting met de NMBS en Infrabel.....	28
D. Hoorzitting met universitaire deskundigen (vergadering van 20 maart 2013).....	29
– Uiteenzetting van mevrouw Cathy Macharis, voorzitter van de Gewestelijke commissie voor Mobiliteit en professor aan de VUB.....	29
– Uiteenzetting van de heer Frédéric Dobruszkes, Lector aan het IGEAT (ULB), thans onderzoeker in Oxford, ondervoorzitter van de Gewestelijke Commissie voor de Mobiliteit....	31
– Gedachtewisseling.....	34
E. Indiening van een tekst en bespreking (vergaderingen van 19 en 26 juni 2013).....	42
IV. Bespreking en stemming van de tekst in de commissie.....	43
– Bespreking van de consideransen en de streepjes van het verzoekend gedeelte.....	44
– Stemming over het geheel van het voorstel van resolutie.....	44
V. Tekst aangenomen door de commissie.....	45
VI. Bijlagen.....	49

## I. Présentation du plan De Lijn (réunion du 5 décembre 2012)

### A. Exposé de M. Joost Swinnen, senior project manager Brabantnet chez de Lijn

M. Joost Swinnen expose aux membres de la commission le projet de lignes de tram transrégionales de De Lijn, en se basant sur des transparents (cf. Annexe 1) <sup>(1)</sup>.

### B. Echange de vues

Mme Anne-Charlotte d'Ursel se réjouit du lancement d'un projet prévoyant des lignes de tram qui ne s'arrêtent pas aux frontières de la Région bruxelloise. Ceci dit, d'un point de vue global, il serait opportun que ces lignes entrent dans Bruxelles soient également sortantes pour aboutir en périphérie. Il y a des demandes en ce sens depuis plusieurs années. Cette situation donne l'impression que la Région subit des décisions prises par d'autres. En outre, la question des parkings aux abords des gares RER n'est pas abordée.

Comment s'articuleront les quatre nouvelles lignes avec les lignes existantes ? Des suppressions ou remaniements de lignes existantes sont-ils prévus ? Combien de voyageurs seraient affectés par ceux-ci ? Une estimation du nombre de voyageurs qui emprunteront les nouvelles lignes est également demandée. L'impact sur la mobilité est-il bien anticipé ? Enfin, en ce qui concerne l'accessibilité de Zaventem, une extension du métro Nord semble tomber sous le sens.

Madame Céline Delforge demande si l'implantation des nouvelles lignes de tram dépend de la desserte des lignes de la SNCB. Il y a des cafouillages du côté du RER, avec des retards à prévoir. En outre, vu la qualité de leur exploitation, certaines lignes de la SNCB sont en fait virtuelles. Quelles sont les infrastructures de la SNCB intégrées dans ce plan ? La fréquence des dessertes a-t-elle été intégrée dans les études ? La députée s'inquiète de l'absence de projet vers Overijse et Jezus-Eik, où des flux importants de circulation sont quotidiennement à l'œuvre.

Madame Olivia P'tito demande une confirmation du caractère commun de l'étude présentée aux commissaires. Elle souhaiterait connaître le point de vue de la STIB et de Bruxelles Mobilité sur ce projet, notamment en rapport avec le plan Iris.

Des informations sur ce projet sont distillées depuis août 2011. Néanmoins, est-il possible d'avoir des échéances précises, notamment sur la localisation des arrêts de tram qui seront prévus sur ces lignes ? Ces arrêts doivent être

(1) Ce document est également disponible sur le site du Parlement : [http://www.parlbruparl.irisnet.be/annexes/20121205\\_Brabantnet\\_F.pptx](http://www.parlbruparl.irisnet.be/annexes/20121205_Brabantnet_F.pptx)

## I. Voorstelling van het plan van De Lijn (vergadering van 5 december 2012)

### A. Uiteenzetting van de heer Joost Swinnen, senior project manager Brabantnet bij De Lijn

De heer Joost Swinnen zet aan de commissieleden het project van de transregionale tramlijnen van De Lijn uiteen, aan de hand van dia's (Bijlage 1) <sup>(1)</sup>.

### B. Gedachtewisseling

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel verheugt zich over de lancering van een project met tramlijnen die niet stoppen aan de grenzen van het Brussels Gewest. Globaal bekeken zou het een goed idee zijn dat de lijnen die in Brussel binnenkomen ook buiten het Gewest naar de rand gaan. Daar is vraag naar sedert verscheidene jaren. Dat geeft de indruk dat het Gewest door anderen genomen beslissingen ondergaat. Bovendien komt de kwestie van de parkings in de buurt van de GEN-stations niet aan bod.

Hoe zullen de vier nieuwe lijnen worden afgestemd op de bestaande lijnen ? Wordt voorzien in afschaffingen of herwerkingen van bestaande lijnen ? Hoeveel reizigers zullen daardoor getroffen worden ? Tevens wordt een raming gevraagd van het aantal reizigers die de nieuwe lijnen zullen nemen. Is de impact op de mobiliteit wel degelijk bestudeerd ? Tot slot, inzake de toegankelijkheid van Zaventem, lijkt een uitbreiding van de metro Noord vereist.

Mevrouw Céline Delforge vraagt of de ligging van de nieuwe tramlijnen afhankelijk is van de bediening van de NMBS-lijnen. Het GEN zorgt voor problemen en krijgt waarschijnlijk ook te maken met vertragingen. Bovendien, gelet op de kwaliteit van hun uitbating, zijn sommige lijnen van de NMBS in feite virtueel. Welke infrastructuur van de NMBS is opgenomen in dit plan ? Is de frequentie van de lijnen opgenomen in de onderzoeken ? De volksvertegenwoordigster is ongerust over de afwezigheid van een project naar Overijse en Jezus-Eik, waar dagelijks grote verkeersstromen voorbijkomen.

Mevrouw Olivia P'tito vraagt om bevestiging van het gemeenschappelijk karakter van de aan de commissieleden voorgelegde studie. Zij wenst het standpunt van de MIVB en van Mobiliteit Brussel over dit project te kennen, met name in het licht van het Iris 2-plan.

Sedert augustus 2011 worden inlichtingen over dit project vergaard. Is het mogelijk precieze termijnen te kennen, met name over de ligging van de op deze lijnen geplande tramhaltes ? Inzake die haltes moet rekening worden ge-

(1) Dit document is ook beschikbaar op de internetsite van het Parlement : [http://www.parlbruparl.irisnet.be/annexes/20121205\\_Brabantnet\\_N.pptx](http://www.parlbruparl.irisnet.be/annexes/20121205_Brabantnet_N.pptx)

localisés dans l'intérêt des Bruxellois. L'objectif de ces lignes est d'accroître l'attractivité de Bruxelles envers la Flandre mais l'inverse est également indispensable. Ayant les travailleurs les plus mobiles du pays, il est opportun de promouvoir une mobilité vers la périphérie.

La députée demande également des précisions sur le financement et sur les infrastructures. S'agira-t-il de nouvelles lignes ou de prolongements de lignes existantes, et comment vont-elles être intégrées aux plans actuels ? Elle insiste sur l'obligation de consultation des Bruxellois sur le projet, d'une manière identique à celle menée en Flandre. Les projets de coopération interrégionale sont positifs à condition de savoir qui les finance, que les relations bilatérales tiennent compte des intérêts de chaque partie et qu'ils se concrétisent en concertation avec l'ensemble des acteurs concernés.

Mme Annemie Maes adresse une demande spécifique à la STIB en demandant si ce plan aura une conséquence sur son offre. Si ce n'est pas le cas et que celui-ci s'apparente à une offre supplémentaire, il serait alors judicieux que la STIB mène une réflexion sur une éventuelle réorganisation de ses lignes. Ensuite, une hausse des tarifs est-elle envisagée comme pour le trajet Diabolo de la SNCB où un supplément de 4 euros est demandé par voyageur ?

Existe-t-il une réflexion sur les raisons pour lesquelles certains Bruxellois (et *a fortiori* les non-Bruxellois) n'utilisent pas l'offre actuelle de transport ? Par exemple, pour un pôle d'attraction comme Tour et Taxis, où l'offre de transports en commun n'est actuellement pas suffisante, il y a une grande disponibilité de places de parking. Par ailleurs, l'attribution aux employés de voitures de société joue également un rôle important pour dissuader les gens de prendre les transports en commun. Le choix du mode de déplacement n'est donc pas toujours lié à l'offre de transport.

Une question adressée à De Lijn concerne plus spécifiquement le financement de ce projet. Elle demande une copie de l'accord de coopération de 1991, s'il prévoit une clé de répartition entre le TEC, la SNCB, la STIB et De Lijn ou s'il ne concerne que ces deux dernières. L'accord est-il basé sur le nombre de voyageurs ? Concernant le financement du projet, quelles sont les lignes budgétaires pour réaliser celui-ci d'ici 2020 ?

Une dernière question concerne la vitesse de parcours pour les voyages effectués à partir de villes comme Malines ou Louvain vers le centre ville de Bruxelles, qui sont plus faciles et plus rapides que des trajets depuis certains quartiers de Bruxelles vers le centre. Est-ce un phénomène typiquement bruxellois, ou s'agit-il d'un phénomène urbain qui concerne les villes satellites en général ?

Madame Viviane Teitelbaum intervient pour indiquer que contrairement aux dires de la ministre selon laquelle il n'y a pas encore de décision pour les terminus, la pré-

houden met het belang van de Brusselaars. Het doel van deze lijnen is de aantrekkelijkheid van Brussel te verhogen voor Vlaanderen, maar het omgekeerde is ook absoluut noodzakelijk. Met de meest mobiele werknemers van het land is het goed de mobiliteit naar de rand te bevorderen.

De volksvertegenwoordigster vraagt eveneens om verduidelijkingen over de financiering en over de infrastructuur. Gaat het over nieuwe lijnen of over de verlenging van bestaande lijnen, en hoe worden die opgenomen in de huidige plannen ? Zij benadrukt de verplichting om de Brusselaars over dit project te raadplegen, op precies dezelfde manier als in Vlaanderen. De regionale samenwerkingsprojecten zijn positief op voorwaarde dat men weet wie ze financiert, dat de bilaterale relaties die worden aangeknoopt tijdens de projecten, rekening houden met de belangen van elke partij en dat ze verwezenlijkt worden in overleg met alle betrokken actoren.

Mevrouw Annemie Maes richt een specifieke vraag tot de MIVB, te weten of dit plan een gevolg zal hebben voor haar aanbod. Als dat niet zo is en dit neerkomt op een extra aanbod, zou het wijs zijn dat de MIVB nadenkt over een eventuele reorganisatie van haar lijnen. Vervolgens vraagt zij zich af of er een tariefverhoging gepland wordt, net als voor het Diabolo-traject van de NMBS, waar een supplement van 4 euro wordt gevraagd per reiziger.

Wordt nagedacht over de redenen waarom sommige Brusselaars (en *a fortiori* niet-Brusselaars) geen gebruik maken van het huidige openbaarvervoersaanbod ? Voor een aantrekkingspool zoals Thurn & Taxis, waar het openbaar vervoeraanbod thans niet volstaat, is er daarentegen een grote beschikbaarheid van parkeerplaatsen. Daarnaast speelt de toekenning van bedrijfswagens aan werknemers eveneens een belangrijke rol om de mensen te ontraden het openbaar vervoer te nemen. De keuze van de vervoerwijze heeft dus niet altijd te maken met het vervoeraanbod.

Een vraag aan De Lijn betreft meer specifiek de kwestie van de financiering van dit project. Zij vraagt om een kopie van het samenwerkingsakkoord van 1991, om te weten of er een verdeelsleutel tussen de TEC, de NMBS, de MIVB en De Lijn bestaat, of het enkel gaat over die twee laatste ? Is het akkoord gebaseerd op het aantal reizigers ? Inzake de financiering van het project, welke begrotingslijnen zullen gebruikt worden om het tegen 2020 te verwezenlijken ?

Een laatste vraag betreft de snelheid van het traject voor de reizigers vanaf steden zoals Mechelen of Leuven naar het centrum van Brussel, die gemakkelijker en sneller zullen zijn dan de trajecten vanaf sommige wijken in Brussel naar het centrum. Is dat een typisch Brussels fenomeen of geldt dat voor de satellietsteden in het algemeen ?

Mevrouw Viviane Teitelbaum zegt dat in tegenstelling tot de bewering van de Minister dat er nog geen beslissing is voor de eindstations, uit de voorstelling blijkt dat 3 tram-

sensation indique que 3 lignes de tram arriveront bien à la Gare du Nord. Elle demande s'il y a réellement une concertation à ce propos. La ministre a également indiqué qu'il y aurait une enquête publique. La députée souhaite une réelle consultation des Bruxellois. Enfin, en ce qui concerne la ligne Boom-Bruxelles, n'y aura-t-il pas une superposition avec la ligne de train existante ?

Mme Béatrice Fraiteur indique qu'en principe, étant donné l'objectif d'amélioration de la mobilité à Bruxelles, le projet est positif. Elle a néanmoins certaines questions à adresser à De Lijn. Il est annoncé qu'il s'agira de lignes rapides. Mais quelle est leur vitesse envisagée dans la mesure où, à Bruxelles, Région densément peuplée, une vitesse excessive peut s'avérer dangereuse ? En outre, des arrêts seront-ils situés à Bruxelles, permettant aux habitants de bénéficier de cette nouvelle offre ?

Quant au financement du projet, il serait utile de savoir quels arbitrages ont été effectués. Au détriment de quels projets celui de De Lijn sera-t-il financé ? Il est également évident que le tarif devra être identique entre la STIB et De Lijn.

La nécessité d'un accord profitable aux deux parties est évoquée. Il semble évident qu'il faut nouer une relation win-win, mais la Région doit aussi être proactive. Il y a des points noirs comme la jonction entre Stalle et la Gare de Ruisbroek, le lien entre le terminus du tram 39 à Ban Eik et celui du tram 44 à Tervuren. Il n'y a aucune offre de transport au niveau de la chaussée de Waterloo pour rejoindre Rhode-Saint-Genèse et Waterloo, et il faudrait déplacer le terminus du 55 de Van Haelen à Moensberg.

Enfin, l'article 47 du dernier contrat de gestion de la STIB prévoyait une étude sur les perspectives de liaisons transrégionales dans les zones non couvertes par le RER. La commissaire souhaite connaître l'état d'avancement de cette étude. À l'instar de ses collègues, elle insiste pour que les Bruxellois soient consultés.

Mme Brigitte De Pauw intervient pour souligner l'importance de chercher des solutions et de trouver des emplois pour le nombre élevé de demandeurs d'emploi bruxellois, étant donné l'offre insuffisante à Bruxelles au regard de leur profil. Il y a un potentiel en Flandre, entre autres avec Zaventem. Il y a une collaboration positive entre Actiris et la VDAB pour les chômeurs. Elle se réjouit d'avoir une telle collaboration entre la STIB et De Lijn à propos des problèmes de mobilité. Par contre, elle demande quelle sorte de recommandations pourraient faire les parlementaires sans connaître plus en avant le dossier de manière précise.

Monsieur Gaëtan Van Goidsenhoven demande de quelle manière et à quel moment les communes seront consultées sur un projet qui aura inévitablement un impact sur les plans de mobilité communaux. En matière de sécurité,

lijnen wel degelijk tot aan het Noordstation zullen gaan. Zij vraagt of er werkelijk overleg ter zake geweest is. Volgens de Minister zou er een openbaar onderzoek komen. De volksvertegenwoordigster wenst een echte raadpleging van de Brusselaars. Tot slot, wat de lijn Boom-Brussel betreft, is er geen overlapping met de bestaande treinlijn ?

Volgens mevrouw Béatrice Fraiteur is het project in principe positief, aangezien het tot doel heeft de mobiliteit te Brussel te verbeteren. Zij heeft echter enkele vragen aan De Lijn. Aangekondigd wordt dat het zal gaan om snelle lijnen. Maar wat is de geplande snelheid aangezien te Brussel, een dichtbevolkt Gewest, een overdreven snelheid gevaarlijk kan blijken ? Bovendien, komen er daarnaast haltes in Brussel, zodat de inwoners gebruik kunnen maken van dit nieuw aanbod ?

Inzake de financiering van het project zou het nuttig zijn te weten welke afwegingen plaatsgevonden hebben. Ten nadele van welke projecten wordt dit project gefinancierd ? Het is ook duidelijk dat het tarief van de MIVB en De Lijn hetzelfde moet zijn.

De nood aan een akkoord dat gunstig is voor de twee partijen komt aan bod. Het lijkt duidelijk dat er een win-win-relatie tot stand moet komen, maar het Gewest moet ook proactief optreden. Er bestaan zwarte punten zoals de verbinding tussen Stalle en het station van Ruisbroek, de verbinding tussen het eindstation van tram 39 te Ban Eik en die van tram 44 te Tervuren. Er bestaat geen enkel vervoeraanbod op de Waterloosesteenweg om naar Sint-Genesius-Rode of Waterloo te gaan, en de terminus van de 55 bij Van Haelen moet verplaatst worden naar Moensberg.

Tot slot voorziet artikel 47 van het laatste beheerscontract van de MIVB in een studie over de vooruitzichten inzake transregionale verbindingen in de zones die niet bediend worden door het GEN. Het commissielid wenst te weten hoever het staat met die studie. Tot slot dringt zij net als haar collega's, aan op een raadpleging van de Brusselaars.

Volgens mevrouw Brigitte De Pauw is het belangrijk oplossingen te zoeken en jobs te vinden voor het aanzienlijk aantal werkzoekenden in Brussel, gelet op het onvoldoende aanbod te Brussel voor hun profiel. Er is een potentieel in Vlaanderen, onder andere met Zaventem. Er bestaat positieve samenwerking tussen Actiris en de VDAB voor de werklozen. Zij verheugt zich over een dergelijke samenwerking tussen de MIVB en De Lijn inzake mobiliteitsproblemen. Daarentegen vraagt ze welk soort aanbevelingen de parlementsliden zouden kunnen doen zonder het dossier precies te kennen.

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven vraagt op welke wijze en op welk moment de gemeenten zullen worden geraadpleegd over een project dat onvermijdelijk een weerslag zal hebben op de gemeentelijke mobiliteitsplannen. Op het

s'agissant de lignes rapides, il recommande que les zones de police soient également consultées.

Il demande quel est le rôle exact de la SNCB, qui ne semble pas être considérée comme un partenaire privilégié, alors qu'il est important de tenir compte du maillage RER. Il demande également quel sera l'impact des nouvelles lignes de tram sur certains projets de lignes de bus empruntant la voirie régionale et décidés en concertation comme celui de la chaussée de Ninove. Ce dernier projet sera-t-il par exemple provisoirement paralysé en attendant des précisions sur les nouvelles lignes de tram ?

Remerciant en premier lieu le représentant de De Lijn pour son exposé, Mme Carla Dejonghe demande des précisions sur le manque de parkings de transit. Ceux-ci permettraient aux automobilistes d'accéder facilement au réseau de transport public une fois leur véhicule stationné. Ces parkings devraient être situés aux limites de la Région mais il n'en est pas fait mention dans les plans. Sera-t-il tenu compte de cette possibilité ?

Mme Cécile Jodogne, bien que se réjouissant de la collaboration entre De Lijn et la STIB, est étonnée que le projet ne soit présenté que sous sa facette « De Lijn ». Elle aurait souhaité bénéficier d'une analyse en parallèle des projets d'extension de la STIB hors des frontières régionales. Elle demande également que la complémentarité avec le TEC et la SNCB soit incorporée dans le projet.

Elle insiste pour que tant du côté de la STIB que du côté de De Lijn, les priorités soient claires. L'accord de coopération de 1991 prévoit que chaque Région investit sur son territoire, ce qui nécessiterait pour la STIB d'assumer le coût des infrastructures construites depuis les frontières jusqu'à la Gare du Nord alors qu'il serait financièrement plus intéressant d'amener ces lignes aux nœuds situés près des limites régionales (Heysel, Erasme, Bordet, Roodebeek) même si c'est plus inconfortable pour les voyageurs.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel explique que ses craintes sont avant tout liées à l'inconnue qui règne sur la localisation des arrêts mais qu'a priori, elle se réjouit d'un projet qui vise à améliorer le quotidien des Bruxellois en diminuant la pression automobile entrante et qui va permettre aux Bruxellois d'accéder aux zones industrielles de la périphérie. Du reste, c'est encore l'expectative pour juger si le projet va améliorer l'offre de transport pour les déplacements effectués au sein de la Région même.

La Ministre Brigitte Grouwels estime que ce qui est proposé par De Lijn s'inscrit dans une parfaite collaboration avec les projets bruxellois, en particulier avec les objectifs d'Iris 2.

vlak van veiligheid, wat de snelle lijnen betreft, beveelt hij aan dat de politiezones eveneens worden geraadpleegd.

Hij vraagt naar de exacte rol van de NMBS, die niet beschouwd lijkt te worden als bevoorrechte partner, hoewel het belangrijk is rekening te houden met het GEN-netwerk. Hij vraagt ook naar de impact van de nieuwe tramlijnen op sommige geplande buslijnen op de gewestwegen, waartoe in gemeenschappelijk overleg beslist is, zoals die van de Ninoofsesteenweg. Wordt dit laatste project bijvoorbeeld voorlopig stilgelegd in afwachting van verduidelijkingen over de nieuwe tramlijnen ?

Mevrouw Carla Dejonghe dankt in de eerste plaats de vertegenwoordiger van De Lijn voor zijn uiteenzetting en vraagt om verduidelijkingen over het gebrek aan transitparkings. Dankzij dergelijke parkings zouden de automobilisten makkelijker toegang krijgen tot het openbaarvervoernet zodra hun voertuig geparkeerd is. Ze zouden moeten gelegen zijn aan de grenzen van het Gewest, maar ze worden nog niet vermeld in de plannen. Wordt rekening gehouden met die mogelijkheid ?

Mevrouw Cécile Jodogne verheugt zich over de samenwerking tussen De Lijn en de MIVB. Het verbaast haar echter dat het project enkel wordt voorgesteld onder het facet « De Lijn ». Zij had liever een parallelle analyse gezien, met de uitbreidingsprojecten van de MIVB buiten de grenzen van het Gewest. Zij vraagt eveneens dat de complementariteit met de TEC en de NMBS in het project wordt opgenomen.

Zij dringt erop aan dat zowel van de kant van de MIVB als van de kant van De Lijn de prioriteiten duidelijk worden gemaakt. Het samenwerkingsakkoord van 1991 bepaalt dat elk Gewest op zijn grondgebied investeert. Dat zou de MIVB ertoe nopen de kost van infrastructuur vanaf zijn grenzen tot aan het Noordstation te betalen, hoewel het financieel interessanter zou zijn die lijnen naar de knooppunten in de buurt van de gewestgrenzen te brengen (Heizel, Erasmus, Bordet, Roodebeek), zelfs als dat niet zo comfortabel is voor de reizigers.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel heeft vooral vrees inzake de vraagtekens betreffende de ligging van de haltes, maar a priori verheugt zij zich over een project ter verbetering van de dagelijkse werkelijkheid van de Brusselaars door de druk van het binnenkomend autoverkeer te verminderen en door de Brusselaars toegang te bieden tot de industriële zones in de rand. Daarnaast is het nog te vroeg om te oordelen of het project het vervoeraanbod gaat verbeteren voor verplaatsingen binnen het Gewest zelf.

Volgens Minister Brigitte Grouwels valt wat De Lijn voorstelt perfect te combineren met de Brusselse projecten, met name de doelstellingen van Iris 2.

M. Joost Swinnen (senior project manager Brabantnet chez De Lijn) estime qu'il faut établir de bonnes relations interrégionales en transports en commun, en complémentarité avec le RER. Il faudrait interroger Infrabel pour savoir pourquoi celui-ci a pris tant de retard. Aujourd'hui, il est donné la possibilité à la Région bruxelloise, en collaboration avec la Région flamande, de prendre les choses en mains, ce qui n'est pas possible avec le RER où les décisions sont toujours dépendantes d'une instance extérieure à la Région.

En ce qui concerne les parkings de dissuasion, rien ne figure encore dans cette présentation, car on n'en est qu'au premier stade des négociations pour la construction de ces lignes interrégionales, à savoir le tracé sur le territoire de la Région flamande. Mais on ne se dirige pas nécessairement vers la construction de grands parkings de dissuasion le long de ces lignes, car il faut tenir compte du contexte local, où il existe déjà des problèmes de mobilité. La périphérie bruxelloise est déjà saturée, donc les automobilistes seraient coincés dans les bouchons avant même d'arriver à ces grands parkings. L'exemple de la ligne le long de l'A12 illustre parfaitement cette idée : il ne s'agit pas de faire venir tous les navetteurs flamands jusqu'au Heysel afin qu'ils puissent y prendre le métro, vu que le métro ne peut pas absorber des quantités infinies de voyageurs, mais de résoudre le problème en amont, en encourageant les navetteurs à laisser leur voiture le plus près possible de leur domicile, dans des parkings de petite dimension, le long du parcours de cette ligne de tram : que ce soit la gare de Boom, la gare de Bornem, le long de la N16 ou encore au croisement de la N16 et de l'A12.

L'implication de la Région de Bruxelles-Capitale a été expliquée dans la présentation, celle des communes aussi : De Lijn a toujours invité aux réunions de concertation les communes se trouvant sur le parcours potentiel des futures lignes de tram. Certaines communes ont manifesté un intérêt évident, mais d'autres communes ne sont même pas venues aux réunions d'information. En ce qui concerne la SNCB, l'implication a toujours été forte. Un représentant de la SNCB est systématiquement invité et présent lors des séances relatives à chacune des lignes.

En ce qui concerne l'emploi, il n'est pas question uniquement d'amener des navetteurs flamands qui travaillent à Bruxelles, mais aussi, dans le choix qui a été fait des quatre lignes, de mieux desservir, à partir de Bruxelles, les pôles d'emploi situés en Flandre. Que ce soit l'aéroport de Zaventem, ou Brucargo avec toutes les entreprises logistiques, qui bien souvent recrutent leur main-d'œuvre à Bruxelles malgré le fait qu'elles soient mal desservies en transports en commun, mais aussi le bassin d'emplois de Strombeek, ou toutes les entreprises situées le long de l'A12, qui ont aussi besoin d'une main-d'œuvre infraqualifiée.

Pour répondre à la question concernant l'axe Boom-Bruxelles, s'il n'existe pas une superposition avec la ligne de train existante, l'orateur rappelle que pour relier Boom

De heer Joost Swinnen (senior project manager Brabantnet bij De Lijn) vindt het nodig goede interregionale verbindingen met het openbaar vervoer te creëren, ter aanvulling van het GEN. Aan Infrabel zou gevraagd moeten worden waarom het GEN zoveel vertraging heeft. Vandaag wordt aan het Brussels Gewest de mogelijkheid gegeven om in samenwerking met het Vlaams Gewest de zaken in handen te nemen, wat niet mogelijk is met het GEN, waar de beslissingen altijd afhankelijk zijn van een instantie buiten het Gewest.

In deze presentatie wordt nog niets gezegd over de ont-radingsparkings, want we bevinden ons enkel in het eerste stadium van de onderhandelingen voor de bouw van die interregionale lijnen, te weten het traject op het grondgebied van het Vlaams Gewest. Men denkt echter niet noodzakelijk aan de bouw van grote ontradingsparkings langs die lijnen, want de lokale context moet in aanmerking genomen worden en daar bestaan al mobiliteitsproblemen. De Brusselse rand is al verzadigd en de automobilisten zouden dus vastzitten in opstoppingen alvorens tot die grote parkings te geraken. Het voorbeeld van de lijn langs de A12 illustreert perfect dat idee : het is niet de bedoeling alle Vlaamse pendelaars tot aan de Heizel te laten komen zodat ze er de metro kunnen nemen, aangezien de metro geen onbeperkte hoeveelheden reizigers kan opnemen. Het probleem moet daarvoor opgelost worden door de pendelaars aan te moedigen hun auto zo dicht mogelijk bij hun woonplaats te laten, in kleinere parkings, langs het traject van die tramlijn : het station van Boom, het station van Bornem, langs de N16 of op de kruising van de N16 en de A12.

De betrokkenheid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest werd uitgelegd in de presentatie, die van de gemeenten eveneens : De Lijn heeft de gemeenten die zich op het traject van de toekomstige tramlijnen bevinden altijd uitgenodigd op de overlegvergaderingen. Sommige gemeenten hebben blijk gegeven van veel belangstelling, andere zijn zelfs niet naar de informatievergaderingen gekomen. De NMBS is altijd sterk betrokken geweest en stuurt een vertegenwoordiger naar elke vergadering.

Op het vlak van de tewerkstelling gaat het er niet enkel om Vlaamse pendelaars naar Brussel te brengen, maar ook om bij de keuze van de vier lijnen de tewerkstellingspolen in Vlaanderen beter te bedienen vanuit Brussel. Of het nu gaat over de luchthaven te Zaventem, Brucargo met alle logistieke bedrijven die vaak werknemers in Brussel rekruteren, ondanks het feit dat zij slecht bediend worden door het openbaar vervoer, of het tewerkstellingsbekken van Strombeek, met alle bedrijven langs de A12 die ook nood hebben aan laaggeschoolde werknemers.

Op de vraag inzake de mogelijke overlapping van de as Boom-Brussel met de bestaande treinlijn, antwoordt de spreker dat er om Boom met Brussel te verbinden met

à Bruxelles en train, il faut faire deux correspondances, en changeant à Puurs et à Malines. C'est la même situation à Bornem, qui consiste aussi en un vaste pôle économique (notamment l'entreprise pharmaceutique Pfizer), et qui pourrait utilement être reliée à Bruxelles alors que pour le moment, ces entreprises recrutent essentiellement leur main-d'œuvre dans la province d'Anvers. Bornem est pourtant aussi éloignée d'Anvers que de Bruxelles. Le choix des lignes a donc bien été fait en fonction de la possibilité qui serait offerte pour les Bruxellois infraqualifiés d'aller travailler dans des zonings industriels situés en Flandre.

Au sujet des arrêts dans les différentes communes bruxelloises, des discussions ont déjà eu lieu avec la STIB, et ont abouti à un résultat consensuel. Il est sûr que si on veut relier Heist-op-den-Berg à la Gare du Nord (50 km) en une heure, on n'y arrivera jamais, à moins que le tram ne s'arrête nulle part sur la ligne. Mais telle n'est pas l'intention. Il n'est pas question de faire des « trams rapides » entre Boom ou Heist-op-den-Berg et Bruxelles-Nord. L'idée est de desservir la proche banlieue de Bruxelles, là où il existe une réelle demande. Si, après 2020, l'infrastructure de De Lijn devait être utilisée de manière plus intensive, on n'aura quand même pas la possibilité de dépasser la capacité du réseau intrabruellois. Il est impossible de dépasser les trams bruxellois roulant déjà sur leurs voies.

A la question de savoir s'il faudra construire de nouvelles infrastructures ferrées à Bruxelles, la réponse est donc négative : les lignes de De Lijn viendront se raccorder aux lignes déjà existantes à Bruxelles. On peut toujours envisager de créer de nouvelles infrastructures, mais ce n'est pas vraiment nécessaire quand on sait qu'il existe déjà une ligne de tram reliant le Heysel à la Gare du Nord (ligne 3), ou l'aéroport de Zaventem à la gare du Nord (ligne 62). Il est vrai que pour la ligne de Ninove, il faudra créer une nouvelle infrastructure entre la gare de l'Ouest et le Westland Shopping, mais ce projet existe déjà dans les cartons de la STIB. Et quand bien même ce projet ne serait-il pas prioritaire pour Bruxelles, la Flandre reportera la construction de cette ligne vers Ninove à une prochaine phase. Il est clair que sur le territoire bruxellois, les lignes transrégionales devront au maximum emprunter des sites propres, garants de la ponctualité et de la fiabilité des dessertes, ce qui est bien plus important que la vitesse. Cette fiabilité, où l'utilisateur est certain, lorsqu'il quitte son point de départ à telle heure, qu'il arrivera à temps à son travail, n'existe actuellement pas pour les trajets en voiture; si les transports en commun peuvent la lui donner, on attirera beaucoup d'utilisateurs.

Le choix de la Gare du Nord comme terminus pour les trois lignes est absolument crucial pour De Lijn, car beaucoup de Flamands ont leur emploi dans cette zone, si bien qu'il existe une demande très forte, en Flandre, pour desservir prioritairement ce pôle. Le souci actuel de De Lijn est d'acheminer ses clients vers leur destination avec au maximum une seule correspondance. Il est prouvé que le fait d'effectuer plus d'une correspondance constitue un frein important à l'usage des transports en commun. Or actuellement,

de la train twee overstappen nodig zijn, eenmaal te Puurs en eenmaal te Mechelen. Hetzelfde geldt voor Bornem, ook een groot economische pool (met name het farmaceutisch bedrijf Pfizer), die baat zou hebben bij de verbinding met Brussel, terwijl op dit ogenblik, die bedrijven voornamelijk arbeiders werven in de provincie Antwerpen. Bornem is nochtans even ver verwijderd van Antwerpen als van Brussel. De keuze van die lijnen werd dus wel degelijk gemaakt op grond van de mogelijkheid voor ongekwalificeerde Brusselaars om in industriële zonings in Vlaanderen te gaan werken.

Inzake de haltes in de verschillende Brusselse gemeenten, hebben reeds gesprekken plaatsgevonden met de MIVB, die geleid hebben tot een consensus. Het is zeker dat als men Heist-op-den-Berg wil verbinden met het Noordstation (50 km) in één uur tijd, dat niet mogelijk is, tenzij de tram nergens op de lijn stilstaat. Maar dat is niet het plan, er is geen sprake van snelle trams tussen Boom of Heist-op-den-Berg en Brussel-Noord. Het idee is de nabije rand van Brussel te bedienen, waar er een echte vraag bestaat. Indien na 2020 de infrastructuur van De Lijn zou gebruikt worden op een intensievere wijze, kan de capaciteit van het intrabruussels netwerk toch niet overschreden worden. Het is onmogelijk sneller te gaan dan de Brusselse trams die al op hun sporen rijden.

Het antwoord op de vraag of nieuwe spoorinfrastructuur nodig is te Brussel, is dus negatief : de lijnen van De Lijn zullen aansluiten op de lijnen die al bestaan in Brussel. Men kan altijd overwegen nieuwe infrastructuur te creëren, maar dat is niet echt nodig als men weet dat er al een tramlijn bestaat tussen de Heizel en het Noordstation (lijn 3) of tussen de luchthaven van Zaventem en het Noordstation (lijn 62). Het is waar dat voor de lijn van Ninove nieuwe infrastructuur moet worden verwezenlijkt tussen het Weststation en de Westland Shopping, maar dat project bestaat al lang bij de MIVB. En als die projecten niet prioritair zijn, zou Vlaanderen de bouw van die nieuwe lijn naar Ninove naar een latere fase verschuiven ! Het is duidelijk dat op het Brusselse grondgebied de regionale lijnen zoveel mogelijk eigen beddingen moeten gebruiken, die borg staan voor stiptheid en betrouwbaarheid van de bedieningen, wat veel belangrijker is dan snelheid. Betrouwbaarheid houdt in dat de gebruiker zeker is dat hij vertrekt op een bepaald uur, dat hij op tijd op zijn werk zal geraken. Dat bestaat op dit ogenblik niet voor de verplaatsingen met de wagen; als hij die zekerheid kan krijgen van het openbaar vervoer, zal het veel reizigers aantrekken.

De keuze van het Noordstation als eindstation voor de drie lijnen is van cruciaal belang voor De Lijn, want veel Vlamingen werken in die zone, zodat er in Vlaanderen een zeer grote vraag bestaat om die tewerkstellingspool bij voorrang te bedienen. De huidige bekommernis van De Lijn bestaat erin haar reizigers met maximum één enkele overstap ter bestemming te brengen. Het is bewezen dat meer dan één overstap een grote rem is op het gebruik van het openbaar vervoer. Vandaag is het echter zo dat alle trei-



tous les trains venant de Flandre et de Wallonie desservent systématiquement les trois gares principales : Nord, Central et Midi. De même, la gare du Nord est actuellement le terminus d'une trentaine de lignes de bus, qui acheminent les clients vers leur lieu de destination, qu'ils peuvent atteindre facilement avec une seule correspondance tout au plus.

L'impact sur le réseau de bus est évident : si une ligne de tram relie le Heysel et la gare du Nord, il est clair que ce moyen de transport sera plus rapide et plus fiable qu'une ligne de bus, et donc le nombre de lignes de bus sur ce trajet pourra diminuer. Mais le but n'est pas non plus de réaliser une économie généralisée sur les lignes de bus : celles-ci seront remaniées afin d'être complémentaires à la colonne vertébrale que constituera chaque ligne de tram. Le but est bien d'améliorer encore le réseau existant.

En ce qui concerne le financement, nous n'en sommes pas encore là. Dans une première phase, De Lijn cherche juste à étudier un tracé pour quatre nouvelles lignes de tram qu'elle évalue à 1,6 milliard d'euros. Cela ne pourra pas être réalisé en une seule fois. Il faudra travailler par phases successives. Du côté de la Région flamande, le gouvernement flamand s'est déjà engagé, dans son accord de gouvernement, à établir une série de lignes de tram dans chacune de ses provinces, non seulement à Gand ou à Anvers, à la côte ou dans le Limbourg, mais aussi en investissant dans un réseau tramviaire autour de Bruxelles, ce qui donne également l'occasion d'améliorer la mobilité à l'intérieur de cette Région-ci.

La Ministre Brigitte Grouwels propose d'entendre les réponses complémentaires pouvant être apportées par M. Fourneau, de la STIB, et M. Glume, de Bruxelles Mobilité.

M. Yves Fourneau (responsable de la coordination des études à la STIB) explique que le projet présenté ici tient compte de différents projets que la STIB avait déjà élaborés pour des lignes sortant du territoire de la Région bruxelloise : le prolongement du tram 4 vers la gare de Ruisbroek, ou encore le prolongement du 62 vers l'aéroport. Ces projets peuvent s'intégrer de manière plus cohérente dans ce projet de lignes transrégionales. La STIB n'avait pas l'intention d'aller très loin en périphérie, ce qui est plutôt la mission de De Lijn, mais sur quelques kilomètres seulement.

Les lignes transrégionales ne vont pas remplacer les lignes de tram existantes de la STIB, mais vont s'y ajouter. Evidemment, on ne peut pas mettre un nombre infini de véhicules sur les mêmes voies. A partir de 20-30 trams par heure, on considère que la ligne est saturée.

Faut-il promouvoir le rabattement des lignes De Lijn sur les stations de métro comme le Heysel, pour faire l'économie d'un investissement en termes de voies de tram jusqu'à la gare du Nord ? Ce serait oublier que le projet de relier le Heysel à la gare du Nord en passant par Tour & Taxis est aussi un projet de la STIB, que l'on compte réaliser pour 2020.

nen die uit Vlaanderen en Wallonië komen systematisch in de drie hoofdstations stoppen : Noord, Centraal en Zuid. Het Noordstation is tevens het eindstation van een dertigtal buslijnen die hun reizigers ter bestemming brengen, die ze gemakkelijk kunnen bereiken met hoogstens één enkele overstap.

De impact op het busnet is evident : als een tramlijn de Heizel en het Noordstation verbindt, spreekt het voor zich dat die vervoersmodus sneller en betrouwbaarder zal zijn dan een buslijn en dat bijgevolg het aantal buslijnen op dat traject zal kunnen afnemen. Het is echter evenmin het doel om een algemene besparing op de buslijnen door te voeren : ze zullen worden aangepast om elke tramlijn, die als wervelkolom van het systeem zal fungeren, aan te vullen. Het is wel degelijk de bedoeling om het bestaande net nog te verbeteren.

Het is nog te vroeg om over de financiering te spreken. In eerste instantie tracht De Lijn enkel een tracé voor vier nieuwe tramlijnen te bestuderen, die op 1,6 miljard euro worden geraamd. Die werken zullen niet in één keer worden uitgevoerd. Men zal in opeenvolgende fasen moeten werken. Wat het Vlaams Gewest betreft, heeft de Vlaamse regering er zich in haar regeerakkoord al toe verbonden een reeks tramlijnen in elk van haar provincies en niet alleen in Gent of in Antwerpen, aan de kust of in Limburg, aan te leggen, maar ook te investeren in een tramnet rond Brussel, wat eveneens de mogelijkheid biedt om de mobiliteit binnen dit Gewest te verbeteren.

Minister Brigitte Grouwels stelt voor om de aanvullende antwoorden die de heer Fourneau van de MIVB en de heer Glume van Brussel Mobiliteit kunnen verschaffen, te horen.

De heer Yves Fourneau (hoofd coördinatie van de studies bij de MIVB) legt uit dat het hier voorgestelde project rekening houdt met verschillende projecten die de MIVB al had uitgewerkt voor de lijnen die het Brussels grondgebied verlaten : het doortrekken van tramlijn 4 naar het station van Ruisbroek of nog het doortrekken van tramlijn 62 naar de luchthaven. Die projecten kunnen op coherenter wijze worden geïntegreerd in het project inzake transregionale tramlijnen. De MIVB had niet de bedoeling om de lijnen zeer ver door te trekken tot in de rand, wat veeleer de opdracht van De Lijn is, maar zich te beperken tot enkele kilometers.

De transregionale tramlijnen zullen de bestaande tramlijnen van de MIVB niet vervangen, maar aanvullen. Men kan natuurlijk geen onbepakt aantal voertuigen op dezelfde sporen gebruiken. Vanaf 20-30 trams per uur wordt de lijn als verzadigd beschouwd.

Dient men het afleiden van de lijnen van De Lijn naar metrostations zoals de Heizel te bevorderen om te besparen op een investering in tramsporen tot aan het Noordstation ? Dan vergeet men dat het project om de Heizel via Thurn und Taxis te verbinden met het Noordstation ook een project van de MIVB is, dat men tegen 2020 wenst uit te voeren.

M. Jean-Louis Glume (ingénieur à Bruxelles Mobilité) ajoute que Bruxelles Mobilité a bien été associé depuis le début à cette étude de lignes de tram de De Lijn.

La Ministre Brigitte Grouwels ajoute qu'il est encore trop tôt pour parler concrètement de la question du financement. On en est encore à étudier la manière dont on va financer le projet de métro vers le nord de Bruxelles. Mais dans l'accord de principe entre la Région de Bruxelles-Capitale et la Région flamande, il est prévu que les Régions paient l'infrastructure sur leur propre territoire. Pour ce qui concerne l'utilisation des voies, il faut voir s'il faut continuer à discuter sur la base de cet accord de principe, déjà vieux de 20 ans, ou s'il faut négocier un nouvel accord. La ministre fournira le texte des deux accords de coopération.

On se trouve à présent dans la première phase, qui consiste à négocier les parcours. Dans une deuxième phase, on décidera des terminus de ces lignes. Et dans une troisième phase, on négociera les arrêts. Il faut avancer pas après pas.

En ce qui concerne la consultation des Bruxellois, on peut déjà, dans le cadre du plan MER, consulter les notes qui se trouvent sur le site web, et y réagir comme individu. Il y aura une réaction formelle de la Région et des communes, mais le citoyen peut déjà actuellement réagir. A chaque étape, il y aura moyen de donner son avis.

Mme Olivia P'tito demande qu'on puisse se pencher plus avant sur la carte détaillée du projet de lignes interrégionales en corrélation avec les projets de lignes STIB. Il faudrait qu'on voie, à l'extérieur du territoire bruxellois, où s'implanteront les voies de tram, afin de vérifier quel(s) pôle(s) d'emplois ces lignes desserviront exactement.

Mme Béatrice Fraiteur a bien entendu le représentant de la STIB parler du projet Stalle-Ruisbroek, mais qu'en est-il du prolongement éventuel du 39 de Ban Eik à Tervuren, de la chaussée de Waterloo, ou encore du prolongement du 51 de Van Haelen à Moensberg ? Tous ces projets sont importants pour les Bruxellois.

Mme Céline Delforge estime n'avoir reçu aucune réponse satisfaisante sur le financement par PPP, même si les modes de financement ne sont pas encore arrêtés. On sait que De Lijn exploite, comme le TEC, certaines de ses lignes en affermage. Est-il trop tôt pour poser cette question ? Ici, il s'agit d'un projet d'infrastructures, mais le seul exemple connu d'infrastructures financées par PPP est celui du Diabolo, dont le coût retombe sur l'usager sous la forme d'une redevance supplémentaire de 4 euros par trajet. Vers quel type de montage financier se dirige-t-on ici ? Il ne faudrait pas que le coût retombe sur l'usager. Le privé ne fera rien à titre gratuit.

De heer Jean-Louis Glume (ingenieur bij Brussel Mobiliteit) voegt eraan toe dat Brussel Mobiliteit wel degelijk van bij het begin is betrokken bij deze studie over tramlijnen van De Lijn.

Minister Brigitte Grouwels voegt eraan toe dat het nog te vroeg is om de kwestie van de financiering concreet te behandelen. Men is nog aan het bestuderen hoe het metroproject naar het noorden van Brussel zal worden gefinancierd. In het principe-akkoord tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het Vlaams Gewest staat evenwel dat de Gewesten de infrastructuur op hun eigen grondgebied betalen. Wat het gebruik van de sporen betreft, moet men nagaan of men moet blijven vasthouden aan dat principe-akkoord, dat inmiddels twintig jaar oud is dan wel over een nieuw akkoord moet onderhandelen. De minister zal de tekst van de twee samenwerkingsakkoorden bezorgen.

Men bevindt zich thans in de eerste fase, die erin bestaat over de tracés te onderhandelen. In een tweede fase zal men beslissen waar de eindstations van die lijnen zullen worden gevestigd. In een derde fase zullen de haltes vastgesteld worden. Men moet stapsgewijze vorderen.

Wat de raadpleging van de Brusselaars betreft, kan men al in het kader van het plan-MER de nota's raadplegen die op de website staan en er individueel op reageren. Er zal een formele reactie van het Gewest en de gemeenten komen, maar de burger kan nu al reageren. Hij zal bij elke fase zijn mening kenbaar kunnen maken.

Mevrouw Olivia P'tito vraagt dat men de gedetailleerde kaart van het project inzake transregionale tramlijnen nader kan bekijken in samenhang met de plannen voor MIVB-lijnen. Men zou moeten weten waar de tramsporen buiten het Brussels grondgebied zullen worden gelegd, om na te gaan welke tewerkstellingspool/polen precies door die lijnen zal/zullen worden bediend.

Mevrouw Béatrice Fraiteur heeft de vertegenwoordiger van de MIVB horen spreken van een project Stalle-Ruisbroek, maar hoe staat het met eventuele verlenging van tramlijn 39 van Ban Eik naar Tervuren, van de Waterlooosesteenweg of nog met de verlenging van tramlijn 51 van Van Haelen naar Moensberg ? Al die projecten zijn belangrijk voor de Brusselaars.

Mevrouw Céline Delforge vindt dat ze geen bevredigend antwoord heeft gekregen over de financiering via PPS, ook al zijn de financieringswijzen nog niet vastgelegd. Men weet dat De Lijn, net als de TEC, sommige van haar lijnen uitbesteedt. Is het nog te vroeg om die vraag te stellen ? Het gaat hier om een infrastructuurproject, maar het enige bekende voorbeeld van via PPS gefinancierde infrastructuur is dat van de Diabolo, waarvan de kosten worden afgewenteld tot op de reiziger in de vorm van een extra toeslag van 4 euro per trajet. Welke soort financiële regeling heeft men hier voor ogen ? De kosten zouden niet mogen worden doorgerekend aan de reiziger. De privésector zal niets gratis doen.

M. Yves Fourneau répond que pour financer le Diabolo, la SNCB perçoit un supplément sur les tickets, mais le but est de couvrir le coût du projet. Dans un PPP, on transfère le risque de construction vers un partenaire privé. Ce risque doit être rémunéré. Mais ce n'est pas ce risque qui vaut les 4 euros du billet. Pour ce qui concerne les liaisons citées par Mme Fraiteur, la STIB est occupée à finaliser un document de vision stratégique, qui ne peut encore être révélé aujourd'hui. Mais la STIB y réfléchit.

Mme Béatrice Fraiteur estime que cette réponse est encore moins rassurante : alors que De Lijn agit concrètement, la STIB en est encore à des études confidentielles.

Le président Jamal Ikazban remercie les orateurs pour leurs explications. La discussion est mise en continuation, et se poursuivra. Il n'y a eu aucune hostilité de la part des membres de la commission, mais une série de remarques et d'inquiétudes formulées sur certains aspects comme le financement.

La commission avait déjà demandé à la ministre de lui communiquer une étude de monitoring sur les conséquences, en matière d'exode d'habitants, de tels aménagements. Il faudra certainement en reparler.

## II. Questions de procédure

Lors de la réunion du 5 décembre 2012, les deux tiers des membres de la commission se sont prononcés par écrit, selon les termes de l'article 29.2 du Règlement, sur le souhait d'exprimer le point de vue du Parlement par une proposition de résolution. La Présidente du Parlement sera amenée à donner son approbation sur cette procédure, après consultation du prochain Bureau élargi.

Mme Céline Delforge demande que l'on institue, le cas échéant, une sous-commission chargée de la rédaction de cette proposition de résolution. L'avantage d'une sous-commission est qu'elle comporte un nombre restreint de membres (un représentant par groupe).

Le président propose qu'un point soit mis à l'ordre du jour de la prochaine réunion de la commission, visant à l'institution d'une sous-commission, sous réserve de l'approbation par la Présidente et le Bureau élargi de la procédure visée au point 29.2 du Règlement. (*Assentiment*).

Mme Annemie Maes demande de pouvoir faire partie de cette sous-commission, nonobstant le fait que son groupe ne dispose d'aucun siège effectif au sein de la commission.

\*  
\* \*

De heer Yves Fourneau antwoordt dat de NMBS een supplement op de treinkaarten aanreken om de Diabolo te financieren, maar het is de bedoeling om de kosten van het project te dekken. Bij een PPS verschuift men het bouwrisico naar een privépartner. Dat risico moet vergoed worden. Dat risico verantwoordt evenwel geen toeslag van 4 euro per treinkaart. Wat betreft de verbindingen waarvan mevrouw Fraiteur heeft gesproken, legt de MIVB de laatste hand aan een document met een strategische visie, dat vandaag nog niet kan worden bekendgemaakt. De MIVB denkt er wel over na.

Mevrouw Béatrice Fraiteur vindt dit antwoord nog minder geruststellend : terwijl De Lijn concreet handelt, zit de MIVB nog in de fase van de vertrouwelijke studies.

Voorzitter Jamal Ikazban dankt de sprekers voor hun uitleg. De bespreking zal later worden voortgezet. Het voorstel lokt geen negatieve reacties bij de commissieleden uit, maar wel een reeks opmerkingen en bekommernissen over bepaalde aspecten zoals de financiering.

De commissie had de minister al gevraagd om een studie te krijgen van de gevolgen van dergelijke werken voor de stadsvlucht. Dat moet zeker opnieuw besproken worden.

## II. Procedurekwesties

Wat de procedure betreft, heeft twee derde van de commissieleden zich volgens artikel 29.2 van het Reglement ermee schriftelijk akkoord verklaard dat het standpunt van het Parlement wordt uitgedrukt via een voorstel van resolutie. De Voorzitter van het Parlement zal verzocht worden in te stemmen met deze procedure na raadpleging van het volgende Bureau in Uitgebreide Samenstelling.

Mevrouw Céline Delforge vraagt dat men in voorkomend geval een subcommissie opricht die belast wordt met de redactie van het voorstel van resolutie. Het voordeel van een subcommissie is dat ze uit een beperkt aantal leden bestaat (een vertegenwoordiger per fractie).

De voorzitter stelt voor dat er op de agenda van de volgende vergadering van de commissie een agendapunt wordt ingeschreven betreffende de oprichting van een subcommissie, op voorwaarde dat de in punt 29.2 van het Reglement bedoelde procedure wordt goedgekeurd door de Voorzitter en het Bureau in Uitgebreide Samenstelling. (*Instemming*).

Mevrouw Annemie Maes vraagt om deel te mogen uitmaken van die subcommissie, hoewel haar fractie geen vast commissielid in de commissie heeft.

\*  
\* \*

Lors de sa réunion du 12 décembre 2012, le Bureau élargi du Parlement s'est prononcé en faveur de la procédure de l'article 29.2 du Règlement, autorisant la commission à rédiger elle-même une proposition de résolution, l'examiner, la mettre aux voix et faire rapport à son sujet sans que le Parlement la prenne préalablement en considération.

La commission décide dès lors d'instituer une sous-commission spéciale, conformément aux articles 37, 38, 39 et 41 du Règlement, chargée de rédiger un texte et de le soumettre à la commission. Cette sous-commission pourra procéder, préalablement à la rédaction du texte, à des auditions complémentaires.

Le Président, M. Jamal Ikazban, déclare qu'il présidera cette sous-commission.

La commission décide que la sous-commission sera composée de 10 membres : 2 représentants du groupe PS (dont le président), 2 représentants du groupe Ecolo (dont un siège sera proposé à un membre du groupe Groen), 1 représentant du groupe MR, 1 représentant du groupe cdH, 1 représentant du groupe FDF, 1 représentant du groupe Open Vld, 1 représentant du groupe CD&V, et 1 représentant du groupe sp.a.

Les groupes ayant désigné leurs membres, la sous-commission est composée comme suit :

Membres effectifs :

PS : M. Jamal Ikazban, Mme Olivia P'tito  
 Ecolo : Mme Céline Delforge, Mme Annemie Maes (Groen)  
 MR : Mme Anne-Charlotte d'Ursel  
 FDF : Mme Cécile Jodogne  
 cdH : M. Hervé Doyen  
 Open Vld : Mme Carla Dejonghe  
 sp.a : M. Jef Van Damme  
 CD&V : Mme Brigitte De Pauw

Membres suppléants :

PS : M. Philippe Close, Mme Françoise Dupuis  
 Ecolo : M. Aziz Albishari, N  
 MR : M. Gaëtan Van Goidsenhoven  
 FDF : Mme Béatrice Fraiteur  
 cdH : N  
 Open Vld : N  
 sp.a : N  
 CD&V : M. Walter Vandenbossche

Op 12 december 2012 heeft het Bureau in Uitgebreide Samenstelling van het Parlement beslist dat de procedure van artikel 29.2 van het Parlement mag worden gevolgd. De commissie krijgt bijgevolg toestemming om zelf een voorstel van resolutie op te stellen, het te bespreken en in stemming te brengen en verslag uit te brengen zonder dat het Parlement het op voorhand in overweging neemt.

De commissie beslist bijgevolg om een bijzondere subcommissie op te richten overeenkomstig de artikelen 37, 38, 39 en 41 van het Reglement. Ze wordt ermee belast een tekst op te stellen en voor te leggen aan de commissie. Deze subcommissie zal extra hoorzittingen kunnen houden voordat ze de tekst opstelt.

Voorzitter Jamal Ikazban verklaart dat hij deze subcommissie zal voorzitten.

De commissie beslist dat de subcommissie uit 10 leden zal bestaan : 2 vertegenwoordigers van de PS-fractie (waaronder de voorzitter), 2 vertegenwoordigers van de Ecolo-fractie (waarvan 1 zetel voorgesteld zal worden aan de fractie Groen), 1 vertegenwoordiger van de MR-fractie, 1 vertegenwoordiger van de cdH-fractie, 1 vertegenwoordiger van de FDF-fractie, 1 vertegenwoordiger van de Open Vld fractie, 1 vertegenwoordiger van de CD&V-fractie, en 1 vertegenwoordiger van de sp.a-fractie.

Nadat de fracties hun leden aangesteld hebben, is de subcommissie als volgt samengesteld :

Vaste leden :

PS : de heer Jamal Ikazban, mevr. Olivia P'tito  
 Ecolo : mevr. Céline Delforge, mevr. Annemie Maes (Groen)  
 MR : mevr. Anne-Charlotte d'Ursel  
 FDF : mevr. Cécile Jodogne  
 cdH : de heer Hervé Doyen  
 Open Vld : mevr. Carla Dejonghe  
 sp.a : de heer Jef Van Damme  
 CD&V : mevr. Brigitte De Pauw

Plaatsvervangers :

PS : de heer Philippe Close, mevr. Françoise Dupuis  
 Ecolo : de heer Aziz Albishari, N  
 MR : de heer Gaëtan Van Goidsenhoven  
 FDF : mevr. Béatrice Fraiteur  
 cdH : N  
 Open Vld : N  
 sp.a : N  
 CD&V : de heer Walter Vandenbossche

### III. Travaux en sous-commission

#### A. Objectifs et méthode de travail (réunion du 20 décembre 2012)

Lors de la première réunion de la sous-commission, le 20 décembre 2012, le président rappelle que l'objectif de la sous-commission est de rédiger une proposition de résolution, conformément à l'article 29.2 du Règlement, suite à la présentation des lignes de tram transrégionales De Lijn qui a eu lieu quinze jours auparavant.

La sous-commission désigne Mmes Anne-Charlotte d'Ursel et Céline Delforge en qualité de co-rapporteuses. Elles seront chargées de faire rapport à la commission des travaux menés en sous-commission.

Le président propose que la sous-commission procède à d'autres auditions, avant d'entamer le processus rédactionnel proprement dit.

Mme Cécile Jodogne souhaite également procéder à des auditions, mais sans trop tarder, car il faut remettre un avis concernant le plan MER pour le 8 janvier.

Mme Céline Delforge demande que la sous-commission s'adresse au cabinet de la Ministre afin que celui-ci fournisse un calendrier précis des délais.

Mme Olivia P'tito appuie la demande de Mme Delforge concernant le calendrier précis. Elle souhaite obtenir la carte bruxelloise avec les tracés des lignes de tram.

Il faudrait également savoir pourquoi la Gare du Nord doit nécessairement être un point de chute : pourquoi pas, par exemple, la Gare de l'Ouest.

Concernant des propositions d'organismes à auditionner, l'oratrice propose d'entendre Inter-Environnement Bruxelles, la STIB, Bruxelles Mobilité et la SNCB.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel souhaite entendre précisément M. Briec de Meeûs, le nouvel administrateur directeur général de la STIB. Elle souhaite également entendre la SNCB ainsi qu'un spécialiste de l'IGEAT, qui a établi les cartes.

Mme Cécile Jodogne demande s'il ne faudrait pas, avant de s'intéresser à des points de détail, discuter des principes généraux, des objectifs et des points stratégiques à relier.

En effet, la députée estime que le rôle des parlementaires n'est pas de se substituer aux techniciens, mais qu'il est purement politique. La députée propose que l'on auditionne Stratec, qui est un bureau d'études qui a déjà planché sur le sujet.

### III. Werkzaamheden van de subcommissie

#### A. Doelstellingen en werkmethode (vergadering van 20 december 2012)

De voorzitter wijst erop dat de subcommissie is opgericht om een voorstel van resolutie op te stellen, overeenkomstig artikel 29.2 van het Reglement, naar aanleiding van de presentatie van de transregionale tramlijnen van De Lijn tijdens de vergadering die twee weken eerder plaats had.

De subcommissie stelt mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel en mevrouw Céline Delforge aan als corapporteurs. Zij zullen aan de commissie verslag uitbrengen over de werkzaamheden van de subcommissie.

De voorzitter stelt voor dat de subcommissie andere hoorzittingen houdt alvorens het eigenlijke redactiewerk aan te vatten.

Mevrouw Cécile Jodogne wenst eveneens hoorzittingen te houden, maar dat moet dan onverwijld gebeuren, want er moet tegen 8 januari een advies over het plan-MER worden uitgebracht.

Mevrouw Céline Delforge vraagt dat de subcommissie zich tot het kabinet van de Minister wendt om een nauwkeurig schema van de termijnen te krijgen.

Mevrouw Olivia P'tito steunt de vraag van mevrouw Delforge om een nauwkeurig tijdschema te krijgen. Zij vraagt om een kaart van Brussel met de tracés van de tramlijnen.

Men zou ook moeten weten waarom het Noordstation een uitvalsbasis moet zijn : waarom kan dat bijvoorbeeld niet het Weststation zijn ?

Wat de te horen instellingen betreft, stelt de spreekster voor om Inter-environnement Bruxelles, de MIVB, Mobiel Brussel en de NMBS te horen.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel wenst meer bepaald de heer Briec de Meeûs, de nieuwe administrateur-directeur-generaal van de MIVB te horen. Ze wenst eveneens de NMBS en een specialist van het IGEAT, die de kaarten heeft getekend, te horen.

Mevrouw Cécile Jodogne vraagt of men niet eerst de algemene principes, doelstellingen en te verbinden strategische punten zou moeten bespreken alvorens zich met details bezig te houden.

De volksvertegenwoordigster is immers van oordeel dat het niet de taak is van de parlementsleden om het werk van de technici over te nemen, maar dat ze zich met het beleid moeten bezighouden. Ze stelt voor dat men Stratec, een studiebureau dat het onderwerp al bestudeerd heeft, hoort.

Le président répond qu'il faudra nécessairement discuter à la fois des points de détail, mais aussi s'entendre sur des principes généraux.

Mme Annemie Maes estime qu'il faut saisir l'opportunité d'accepter pour Bruxelles ces nouvelles lignes de tram, peu importe que le projet vienne de De Lijn ou de la SNCB. Il ne faut pas voir cela comme quelque chose de négatif.

En ce qui concerne les auditions, la STIB est déjà venue et a expliqué qu'elle a déjà eu des contacts avec De Lijn et Bruxelles Mobilité. Si on veut encore auditionner la STIB, il faudrait voir qui et avec quels accès. Faut-il inviter M. de Meeûs ou plutôt un technicien ?

Par ailleurs, si on auditionne Inter-Environnement, la députée souhaite que l'on auditionne également le BRAL (Brusselse Raad voor Leefmilieu).

Concernant la SNCB, qui va-t-on auditionner ? S'agit-il plutôt de l'offre ou de l'infrastructure, auquel cas il faudrait auditionner Infrabel ?

Mme Céline Delforge estime que la mobilité à Bruxelles n'est pas une exclusivité de la STIB. Le cadre de la mobilité a été bien défini : c'est le PRDD. Or, l'IGEAT a contribué à établir le PRDD. Si on observe les cartes présentées par De Lijn, on remarque que les pôles à desservir prioritairement étaient plutôt la VUB et pas l'ULB. C'est donc bien un plan qui a été dessiné par De Lijn. Or l'argent ne se démultiplie pas. Il faudrait qu'on parle d'abord des besoins des Bruxellois. N'y a-t-il pas une cellule qui a été créée en concertation avec la SNCB, De Lijn et la STIB pour le RER ? Il serait intéressant d'en auditionner également un représentant.

Mme Olivia P'tito estime qu'il faut des éléments concrets, afin de voir si ces projets répondent aux besoins des Bruxellois. Il faut que les lignes aillent desservir les pôles d'emploi situés en périphérie.

Mme Cécile Jodogne suggère de se détacher des tracés tels qu'ils existent. Il faut d'abord que l'on réfléchisse à ce qui nous intéresse en priorité.

Mme Carla Dejonghe souhaite que l'on entende également des organismes économiques comme BECI.

Mme Cécile Jodogne fait observer que l'on connaît déjà les positions de BECI, d'Inter-Environnement, du BRAL, etc. Le rôle de cette sous-commission, c'est d'exprimer une résolution politique. A-t-on vraiment besoin d'entendre tous ces gens-là ? Ce qui est surtout intéressant, c'est d'entendre la STIB, Bruxelles-Mobilité et la SNCB dire ce qui est prioritaire pour eux. On n'a pas besoin de trente-six auditions pour le savoir.

De voorzitter antwoordt dat men zowel de details als de algemene principes zal moeten bespreken.

Mevrouw Annemie Maes vindt die nieuwe tramlijnen een buitenkans voor Brussel, of het project nu afkomstig is van De Lijn of de NMBS. Dat mag niet als iets negatiefs worden gezien.

Wat betreft de hoorzittingen, is de MIVB al gekomen en ze heeft laten weten dat ze al contacten heeft gehad met De Lijn en Mobiel Brussel. Als men de MIVB nog eens wil horen, wie zou er dan moeten komen ? Moet men de heer de Meeûs of veeleer een technicus uitnodigen ?

Voorts wenst de volksvertegenwoordigster dat, als men Inter-environnement hoort, eveneens de BRAL (Brusselse Raad voor Leefmilieu) wordt gehoord.

Welke vertegenwoordiger van de NMBS zal worden gehoord ? Gaat het om het aanbod of om de infrastructuur ? In dit laatste geval zou Infrabel moeten worden gehoord.

Mevrouw Céline Delforge vindt dat de mobiliteit in Brussel geen exclusieve aangelegenheid van de MIVB is. Het mobiliteitskader werd goed omlind : het gaat om het GPDO. Het IGEAT heeft evenwel bijgedragen tot het opstellen van het GPDO. Als men de door De Lijn voorgestelde kaarten bekijkt, stelt men vast dat de zones die bij voorrang moeten worden bediend, veeleer de VUB en niet de ULB zijn. Het gaat dus wel degelijk om een plan dat werd uitgewerkt door De Lijn. Het geld ligt echter niet voor het oprapen. Men zal eerst moeten spreken over de behoeften van de Brusselaars. Bestaat er geen cel die werd opgericht in overleg met de NMBS, De Lijn en de MIVB voor het GEN ? Het zou interessant zijn om er een vertegenwoordiger van te horen.

Mevrouw Olivia P'tito vindt dat men concrete elementen nodig heeft om na te gaan of die projecten tegemoetkomen aan de behoeften van de Brusselaars. Die lijnen moeten de tewerkstellingspolen in de rand bedienen.

Mevrouw Cécile Jodogne stelt voor om afstand te nemen van de bestaande tracés. Men moet eerst nadenken over de prioriteiten.

Mevrouw Carla Dejonghe wenst dat men ook economische instellingen zoals BECI hoort.

Mevrouw Cécile Jodogne merkt op dat men de standpunten van BECI, Inter-environnement, de BRAL, enz. al kent. De taak van deze subcommissie bestaat erin een resolutie op te stellen. Is het echt nodig om al die mensen te horen ? Het is vooral interessant om van de MIVB, Mobiel Brussel en de NMBS hun prioriteiten te vernemen. Om dat te weten heeft men geen zesendertig hoorzittingen nodig.

Le président suggère que l'on fasse la distinction entre d'une part, des gens que l'on pourrait auditionner, et d'autre part des gens auprès de qui on pourrait recueillir un avis écrit.

Mme Céline Delforge donne raison à Mme Jodogne : si on auditionne une quantité de personnes et d'organismes, on est parti pour le long terme. Mais la députée insiste pour que l'on auditionne quelqu'un de l'IGEAT, qui a travaillé sur le PRDD.

Mme Olivia P'tito est du même avis : qui trop embrasse mal étreint. La députée propose que l'on liste au préalable les questions que l'on pourrait poser à ces organismes.

Le président propose que l'on commence par auditionner la STIB : qui va-t-on demander précisément ?

Mme Céline Delforge estime que chaque groupe pourrait communiquer par écrit les questions qu'il souhaiterait poser.

Mme Cécile Jodogne est d'accord de commencer par la STIB pour les auditions. Mais pour ce qui concerne les questions écrites, on le fera par après, pour les autres intervenants.

M. Jef Van Damme demande que l'on auditionne en même temps que la STIB, le coordinateur VICOM de Bruxelles Mobilité.

Il estime qu'il faudrait auditionner la SNCB et Infrabel ainsi que l'IGEAT. Pour l'IEB et le BRAL, on pourrait leur demander un avis par écrit.

Mme Annemie Maes suggère que l'on invite Mme Macharis, qui est à la fois professeur à la VUB et également présidente de la Commission Régionale de Mobilité (CRM).

Mme Brigitte De Pauw appuie cette demande : si on interroge l'IGEAT, qui est une université francophone, il faut aussi une université flamande.

Le président suggère que l'on procède à deux doubles auditions : la première audition serait celle de la STIB et de Bruxelles-Mobilité, la deuxième audition serait celle de la SNCB, d'Infrabel, de l'IGEAT et de Mme Macharis en tant que présidente de la CRM.

Mme Cécile Jodogne demande ce que la SNCB et Infrabel pourraient dire par rapport à ce plan-ci.

Le président suggère que les groupes transmettent leurs questions au secrétariat de la sous-commission, pour le 8 janvier 2013.

De voorzitter stelt voor een onderscheid te maken tussen, enerzijds, mensen die men zou kunnen horen, en, anderzijds, mensen aan wie men een schriftelijk advies zou kunnen vragen.

Mevrouw Céline Delforge geeft mevrouw Jodogne gelijk : als men een heleboel personen en instellingen hoort, wordt het een werk van lange adem. De volksvertegenwoordigster dringt er evenwel op aan dat iemand van het IGEAT, dat aan het GPDO heeft gewerkt, wordt gehoord.

Mevrouw Olivia P'tito is van hetzelfde oordeel : men mag niet te veel hooi op zijn vork nemen. De volksvertegenwoordigster stelt voor dat men de vragen die men aan die instellingen zou kunnen stellen, op voorhand oplijst.

De voorzitter stelt voor dat men begint met een hoorzitting met de MIVB : wie zal men precies uitnodigen ?

Mevrouw Céline Delforge vindt dat elke fractie de vragen die ze wenst te stellen, schriftelijk zou kunnen meedelen.

Mevrouw Cécile Jodogne is het ermee eens om de hoorzittingen te beginnen met de MIVB. Wat de schriftelijke vragen betreft, zal men dat achteraf doen voor de andere sprekers.

De heer Jef Van Damme vraagt dat men tegelijk met de MIVB de coördinator van het programma ter verbetering van de reissnelheid van Brussel Mobiliteit hoort.

Hij is van oordeel dat men de NMBS, Infrabel en het IGEAT zou moeten horen. Aan Inter-environnement Bruxelles en de BRAL zou men een schriftelijk advies kunnen vragen.

Mevrouw Annemie Maes stelt voor dat men mevrouw Macharis, die hoogleraar aan de VUB en voorzitter van de gewestelijke mobiliteitscommissie is, uitnodigt.

Mevrouw Brigitte De Pauw steunt dat voorstel : als men het IGEAT, dat een Franstalige universitaire instelling is, uitnodigt, moet men ook een Vlaamse universiteit horen.

De voorzitter stelt voor dat men twee keer een hoorzitting organiseert : de eerste hoorzitting zou zijn met de MIVB en Mobiel Brussel en de tweede hoorzitting met de NMBS, Infrabel, het IGEAT en mevrouw Macharis als voorzitter van de gewestelijke mobiliteitscommissie.

Mevrouw Cécile Jodogne vraagt wat de NMBS en Infrabel zouden kunnen zeggen over dit plan.

De voorzitter stelt voor dat de fracties hun vragen tegen 8 januari 2013 bezorgen aan het secretariaat van de subcommissie.

Mme Cécile Jodogne suggère que les rapporteuses établissent des objectifs pour la sous-commission, en une demi-page.

### **B. Audition de la STIB et de Bruxelles Mobilité (réunion du 30 janvier 2013)**

*Exposés de M. Eric Cooremans, de Bruxelles Mobilité, et de MM. Brieuc de Meeûs et Yves Fourneau, de la STIB*

Monsieur Eric Cooremans débute son exposé <sup>(2)</sup> en expliquant que l'objectif de celui-ci est de clarifier la position globale de Bruxelles Mobilité vis-à-vis du projet De Lijn et de décrire les étapes qu'il reste à parcourir avant accomplissement de celui-ci. Il commencera l'exposé avec le rappel de quelques données de base liées aux déplacements intra et interrégionaux. Ensuite, il expliquera sous quel angle Bruxelles Mobilité aborde ce projet. Enfin, il détaillera la liste de points qui restent en discussion.

Bruxelles doit gérer les déplacements de 350.000 navetteurs et de 68.000 Bruxellois qui vont travailler hors du territoire régional. La mobilité interrégionale est clairement dominée par la route. Quant aux déplacements au sein de la Région, la voiture est dominante même si les autres modes de déplacements sont importants.

L'objectif du plan Iris 2 est d'atteindre une répartition modale plus équilibrée. C'est dans cette optique qu'est analysé le projet De Lijn. Le Brabantnet serait complémentaire au RER de la SNCB. Le plan Iris 2 a également comme objectif l'extension de lignes de tram de la STIB vers la périphérie.

Conformément à l'accord sur la sixième réforme de l'État, la Communauté métropolitaine vient d'être créée. La réflexion est menée à cet échelle. À partir du moment où De Lijn vient à Bruxelles avec une offre de tram, c'est l'occasion de poser les jalons d'un échange. Le projet De Lijn induit une nouvelle manière de fonctionner. Par exemple, quelle concertation doit s'instaurer entre les autorités de tutelle des deux opérateurs de transport public ? A ce stade, il demeure de nombreuses incertitudes sur le projet et il est trop tôt pour se prononcer favorablement sur tous les aspects du dossier.

Il fallait avant tout définir un programme de travail commun. La première tâche fut d'identifier les points de discussion puis de les transformer en un agenda afin que les

(2) La présentation de M. Cooremans est disponible sur le site du Parlement : [http://www.parlbruparl.irisnet.be/annexes/20130130\\_BM.ppt](http://www.parlbruparl.irisnet.be/annexes/20130130_BM.ppt)

Mevrouw Cécile Jodogne stelt voor dat de rapporteurs op een halve bladzijde de doelstellingen voor de subcommissie neerschrijven.

### **B. Hoorzitting met de MIVB en Mobiel Brussel (vergadering van 30 januari 2013)**

*Uiteenzettingen van de heer Eric Cooremans van Mobiel Brussel en de heren Brieuc de Meeûs en Yves Fourneau van de MIVB*

De heer Eric Cooremans begint zijn uiteenzetting <sup>(2)</sup> met te verduidelijken dat ze dient om het algemene standpunt van Mobiel Brussel over het project van De Lijn toe te lichten en de fases te beschrijven die nog moeten worden doorlopen voordat het project gerealiseerd wordt. Hij zal zijn uiteenzetting beginnen met het herinneren aan enkele basisgegevens betreffende de intra- en interregionale verplaatsingen. Vervolgens zal hij de invalshoek van Mobiel Brussel ten opzichte van het project verduidelijken. Tot slot zal hij een gedetailleerde lijst verstrekken van de punten die nog niet beslist zijn.

Brussel moet de verplaatsingen van 350.000 pendelaars en 68.000 Brusselaars die buiten het gewestelijk grondgebied gaan werken, beheren. De interregionale mobiliteit wordt duidelijk gedomineerd door het wegverkeer. Wat de verplaatsingen binnen het Gewest betreft, is de wagen de dominante vervoersmodus, ook al zijn de andere vervoersmodi belangrijk.

Het Iris 2-plan beoogt een evenwichtigere verdeling over de vervoersmodi. In die optiek wordt het project van De Lijn geanalyseerd. Het Brabantnet zou het GEN van de NMBS aanvullen. Het Iris 2-plan beoogt eveneens de uitbreiding van de tramlijnen van de MIVB naar de rand.

Overeenkomstig het akkoord over de zesde staatsherforming, is de Hoofdstedelijke Gemeenschap onlangs opgericht. De reflectie wordt op dat niveau gehouden. Zodra De Lijn naar Brussel komt met een tramaanbod, is dat de gelegenheid om de bakens voor een uitwisseling te plaatsen. Het project van De Lijn leidt tot een nieuwe werkwijze. Welk overleg moet er bijvoorbeeld worden tot stand gebracht tussen de toezichhoudende overheden van de twee maatschappijen voor openbaar vervoer ? In dit stadium blijft er nog heel wat onzekerheid over het project bestaan en is het te vroeg om zich gunstig uit te spreken over alle aspecten van het dossier.

In de eerste plaats dient er een gemeenschappelijk programma te worden vastgesteld. De eerste taak bestond erin de discussiepunten vast te stellen en er een agenda van te

(2) De uiteenzetting van de heer Cooremans is beschikbaar op de site van het Parlement : [http://www.parlbruparl.irisnet.be/annexes/20130130\\_BM.ppt](http://www.parlbruparl.irisnet.be/annexes/20130130_BM.ppt)



différentes parties se mettent progressivement d'accord sur chaque point. Un groupe de travail entre De Lijn, la STIB et la Région s'est mis en place et il se réunit régulièrement. De Lijn a directement souhaité une telle collaboration.

Le premier point concerne la gouvernance, à savoir le contexte réglementaire dans lequel s'inscrit le projet. Il existe l'accord de coopération de 1991 qui dispose d'une valeur réglementaire mais qui demande une traduction opérationnelle en fonction du projet considéré. Traduire plus concrètement cet accord de coopération avait donné lieu en 1998 à un « *principeel akkoord* ». Une consultation juridique est en cours pour savoir si le projet actuel s'insère dans ces deux documents où si un nouvel accord est nécessaire. Par exemple, en ce qui concerne la question du financement, des précisions sont nécessaires.

Un autre volet réglementaire est lié aux contrats de gestion de la STIB et de De Lijn. Si cette dernière vient à Bruxelles avec une offre plus structurante comme un réseau de tram, il faut déterminer si ses obligations vis-à-vis de la Région bruxelloise passent par un contrat de gestion mixte ou par un « *service level agreement* ». Plusieurs formules sont possibles. Il faut déterminer quelle serait la plus adéquate, en ayant à l'esprit la future existence de la Communauté métropolitaine.

Le deuxième point concerne le contexte financier. Qui paye quoi et comment cela se passe ? Si l'on superpose le projet le plus abouti de De Lijn avec le réseau actuel de la STIB, force est de constater qu'il manque plusieurs tronçons. Le coût exact de ce projet est un élément fondamental qui reste à définir. En outre, si De Lijn utilise les infrastructures de la STIB, il faut également déterminer le droit d'usage, la redevance, le coût au kilomètre d'une telle utilisation. Nous opérons dans un marché ouvert mais les infrastructures appartiennent à la STIB.

Le troisième point qui influence d'ailleurs les deux premiers est l'aspect opérationnel. Quels tracés emprunteront ces futures lignes ? Où seront les arrêts ? Privilégions-nous un service express ou un service urbain ? Aussi, quelle intégration tarifaire mettre en place entre les deux opérateurs, le but étant d'éviter une concurrence et promouvoir une coopération entre les deux opérateurs plutôt qu'une compétition ? La coordination de l'offre et la gestion en direct du réseau sont des questions auxquelles il faut également apporter des réponses. Enfin, quelles infrastructures et quel matériel roulant seront utilisés ? Aujourd'hui, nous sommes quasi assurés d'avoir une infrastructure équivalente à celle de Bruxelles. Par contre, pour le matériel roulant, s'il s'agissait par exemple de trams de 90 mètres de longs, des adaptations seraient nécessaires.

Le dernier point concerne les mesures d'accompagnement et les liens à mener entre les différentes politiques.

making, opdat de verschillende partijen het geleidelijk eens kunnen geraken over elk punt. Er is een werkgroep tussen De Lijn, de MIVB en het Gewest opgericht, die regelmatig bijeenkomt. De Lijn was onmiddellijk voorstander van zo'n samenwerking.

Het eerste punt gaat over het bestuur, te weten de regelgeving waarbinnen het project past. Er bestaat een samenwerkingsakkoord van 1991 dat verordenende waarde heeft, maar een operationele vertaling naargelang het project in kwestie vereist. Een concretere vertaling van dat samenwerkingsakkoord leidde in 1998 tot een « *principeel akkoord* ». Er is een juridische studie aan de gang om te weten of het huidige project in het kader van die twee akkoorden past dan wel of er een nieuw akkoord nodig is. Wat bijvoorbeeld de financiering betreft, zijn er preciseringen nodig.

Een ander verordenend deel hangt samen met beheerscontracten van de MIVB en De Lijn. Als deze laatste naar Brussel komt met een structurerend aanbod zoals een tramnet, moet men vaststellen of haar verplichtingen jegens het Brussels Gewest een gemengd beheerscontract of een « *service level agreement* » vereisen. Er zijn verschillende formules mogelijk. Men moet nagaan welke de meest adequate zal zijn en daarbij het toekomstige bestaan van de Metropolitane Gemeenschap voor ogen houden.

Het tweede punt gaat over de financiële context. Wie betaalt wat en hoe gebeurt dat ? Als het verstrekte project van De Lijn bovenop het huidige MIVB-net wordt gelegd, dient men vast te stellen dat er verschillende stukken ontbreken. De juiste kostprijs van dat project is een fundamenteel element dat nog moet worden vastgesteld. Als De Lijn de infrastructuur van de MIVB gebruikt, moet bovendien ook het gebruiksrecht, de retributie en de kosten per kilometer van zo'n gebruik worden vastgesteld. We werken in een open markt, maar de infrastructuur is van de MIVB.

Het derde punt dat trouwens de twee eerste punten beïnvloedt, is het operationele aspect. Op welke tracés zullen de toekomstige tramlijnen liggen ? Waar zullen de haltes zich bevinden ? Geven we de voorkeur aan een expressdienst of aan een stadsdienst ? Welke tariefintegratie moet er tussen de twee operatoren tot stand worden gebracht om concurrentie te voorkomen en samenwerking in plaats van concurrentie tussen de twee operatoren te bevorderen ? De coördinatie van het aanbod en het rechtstreeks beheer van het net zijn vragen die eveneens beantwoord moeten worden. Welke infrastructuren en welk rollend materieel zullen er tot slot worden gebruikt ? Vandaag zijn we er bijna zeker van dat we een gelijkwaardige infrastructuur hebben met die van Brussel. Wat daarentegen het rollend materieel betreft, zouden er aanpassingen nodig zijn indien het bijvoorbeeld om trams van 90 meter lang zou gaan.

Het laatste punt gaat over de flankerende maatregelen en de verbanden die tussen de verschillende beleidsvelden

*A priori*, le lien le plus évident est celui entre la politique de mobilité et la politique d'aménagement du territoire. Un autre objectif est de favoriser la navette externe en amenant les lignes dans les bassins d'emploi en Flandre, par exemple à Brucargo. La lutte contre l'exode urbain demeure un point d'attention. Il ne faut pas que le nouveau réseau de tram renforce cet aspect.

Voilà en résumé une vue globale sur le programme de travail. Monsieur Éric Cooremans insiste sur la coopération très rapidement mise en œuvre avec De Lijn et la STIB. L'objectif de ce travail, même s'il y a encore beaucoup de chemin à parcourir, est de parvenir à un projet commun de lignes transrégionales, évitant de se limiter à des trams De Lijn venant à Bruxelles.

Remerciant l'orateur pour son exposé, le président donne la parole à Monsieur Briec de Meeûs, Directeur général de la STIB.

Monsieur Briec de Meeûs précise qu'il est entouré de ses meilleurs spécialistes pour cet exposé. Il commence son intervention par un diagnostic, constatant que la voiture est le premier moyen utilisé par les navetteurs en provenance de la périphérie proche de Bruxelles. Superposant le réseau de la SNCB et le futur réseau RER, on constate où se situent les besoins. Le projet De Lijn viendrait combler les trous laissés par les deux réseaux précédents. Il cède ensuite la parole à Monsieur Yves Fourneau, spécialiste réseaux de la STIB <sup>(3)</sup>.

Monsieur Yves Fourneau rappelle que le projet concerne quatre lignes de tram, à savoir trois lignes radiales et une ligne en rocade. Cette dernière suivrait plus ou moins le tracé du ring mais aurait un terminus à Jette et passerait par Woluwe-Saint-Lambert. Le but est également d'avoir un réseau rapide, efficace, direct et attrayant, ce qui implique le moins d'arrêts possibles en périphérie. Le projet peut alors être considéré comme principalement à seule destination des navetteurs. Précisons néanmoins que cet aspect serait en soi déjà un atout puisque des dizaines de milliers de voitures potentielles en moins à Bruxelles seraient concernées. Ceci dit, l'objectif est d'également amener des Bruxellois vers les bassins d'emploi puisque le tram passerait par Brucargo, la gare de Vilvorde et par la chaussée de Ninove à Dilbeek. L'objectif est d'intégrer le Brabantnet et ses tarifs au réseau de la STIB en évitant des superpositions. Il faut également opter pour un seul système d'information des voyageurs, de promotion, de communication et de concordance des horaires.

L'objectif est d'avoir également une compatibilité maximale entre les deux réseaux. De Lijn s'adaptera au stan-

doen worden gelegd. Het meest voor de hand liggende verband is *a priori* dat tussen het mobiliteitsbeleid en het beleid inzake ruimtelijke ordening. Een andere doelstelling bestaat erin de uitgaande pendelbeweging te bevorderen door de lijnen door te trekken tot in de tewerkstellingsbekkens in Vlaanderen, bijvoorbeeld aan Brucargo. De strijd tegen de stadsvlucht blijft een aandachtspunt. Het nieuwe tramnet mag de stadsvlucht niet in de hand werken.

Dat is in het kort een algemene visie op het werkprogramma. De heer Eric Cooremans benadrukt dat de samenwerking tussen De Lijn en de MIVB zeer snel tot stand is gebracht. Ook al is er nog veel werk voor de boeg, dit werkt strekt ertoe een gemeenschappelijk project van transregionale lijnen te realiseren en te vermijden dat men zich beperkt tot trams van De Lijn die naar Brussel komen.

De voorzitter dankt de spreker voor zijn uiteenzetting en geeft het woord aan de heer Briec de Meeûs, directeur-generaal van de MIVB.

De heer Briec de Meeûs preciseert dat hij voor deze uiteenzetting wordt bijgestaan door zijn beste specialisten. Hij begint zijn betoog met een diagnose waarin hij voorstelt dat de wagen de meest gebruikte vervoersmodus is door de pendelaars die vanuit de nabijgelegen rand komen. Als het NMBS-net bovenop het toekomstige GEN-net wordt gelegd, stelt men vast waar de behoeften zijn. Het project van De Lijn zal de lacunes van de twee voornoemde netten wegwerken. Hij geeft vervolgens het woord aan de heer Yves Fourneau, net-specialist van de MIVB <sup>(3)</sup>.

De heer Yves Fourneau wijst erop dat het project betrekking heeft op vier tramlijnen, namelijk drie radiaallijnen en een ringlijn. Deze laatste zou min of meer het tracé van de ring volgen, maar zal een eindstation in Jette hebben en langs Sint-Lambrechts-Woluwe passeren. Het is ook de bedoeling om een snel, efficiënt, direct en aantrekkelijk netwerk te hebben, wat impliceert dat er in de rand zo weinig mogelijk haltes zijn. Het project kan dan worden beschouwd als op maat gesneden voor de pendelaars. We preciseren evenwel dat dit aspect op zich al een troef zou zijn, aangezien dat het aantal wagens in Brussel met tienduizenden zou kunnen terugdringen. Het is eveneens de bedoeling om Brusselaars te vervoeren naar de tewerkstellingszones, aangezien de tram zou passeren langs Brucargo, het station van Vilvorde en de Ninoofsesteenweg in Dilbeek. Het is de bedoeling om het Brabantnet en zijn tarieven te integreren in het MIVB-net en superposities te vermijden. Men dient eveneens te opteren voor een enkel informatie-, promotie- en communicatiesysteem en voor dienstregelingen die op elkaar afgestemd zijn.

Maximale compatibiliteit tussen de twee netten is eveneens een doel. De Lijn zal zich aanpassen aan de Brusselse

(3) La présentation de M. Fourneau est disponible sur le site du Parlement : [http://www.parlbruparl.irisnet.be/annexes/20130130\\_STIB.pdf](http://www.parlbruparl.irisnet.be/annexes/20130130_STIB.pdf)

(3) De toelichting van de heer Fourneau is beschikbaar op de site van het Parlement : [http://www.parlbruparl.irisnet.be/bijlagen/20130130\\_STIB.pdf](http://www.parlbruparl.irisnet.be/bijlagen/20130130_STIB.pdf)

dard bruxellois en ce qui concerne l'écartement des rails (1,435 m à Bruxelles contre 1 m en Flandre) mais il faut également examiner la compatibilité des véhicules et le type de courant utilisé. Les enjeux techniques sont importants et de nombreux groupes de travail se réuniront. Enfin, il faut se concentrer sur le concept de réseau et sur la répartition des coûts.

L'orateur commente une photo de Bâle en Suisse où coexistent deux réseaux de tram, à savoir celui de ville et celui de la région. Il y a le même exemple à Rotterdam. Cela pourrait aussi exister à Bruxelles. Il faut en premier lieu définir ce qui est possible et ce qui est impossible. Le tram express est rapide et s'arrête tous les 5 km alors que le tram urbain, en zone dense, nécessite des arrêts tous les 500 mètres pour ne pas marcher exagérément. Faut-il alors quatre voies ? Cette option doit d'emblée être rejetée. Faut-il faire venir le tram express durant les tranches horaires où la STIB utilise moins les voies ? Ce n'est pas non plus l'objectif. Si un réseau urbain et un réseau express se côtoient, il faut partir du principe que l'urbain domine.

Si on prévoit en Flandre des arrêts tous les 5 km avant qu'il ne devienne un tram urbain au Heysel (ligne Boom-Bruxelles), le temps de parcours sera de 27 minutes pour 23 km en Flandre et d'un peu plus de 20 minutes à Bruxelles. Un trajet global de 50 minutes aura une attractivité faible et le potentiel de voyageurs ne serait pas assez élevé. Dès lors, comment améliorer le produit ? Une autre solution passe par un trajet plus rapide en Flandre, celle à laquelle avait spontanément pensé De Lijn avec l'achat de trams pourvus de moteurs extrêmement puissants qui permettent des pointes à 100 km/h avec une vitesse moyenne de 70 km/h. Une fois arrivé à Bruxelles, il faut de nouveau s'arrêter à de nombreux arrêts. Le voyageur est un peu mieux servi sauf s'il embarque près de la frontière régionale. Il y a néanmoins une conséquence énorme. Ce sont des véhicules à l'apparence de petits trains avec des planchers hauts. Les arrêts doivent être surélevés. Construire des quais hauts à Bruxelles semble inapproprié. Une alternative est alors d'améliorer le temps de parcours à Bruxelles avec des sites propres rigoureusement infranchissables et des arrêts moins rapprochés que sur le réseau actuel. Cette option serait également bénéfique pour les Bruxellois pouvant se déplacer plus rapidement sur le réseau de la STIB.

Il faut également examiner la capacité actuelle du réseau pour savoir où ces trams peuvent arriver et quelles lignes ils peuvent emprunter. Ils ne peuvent malheureusement aller partout. Par exemple, la ligne Boom-Bruxelles ne peut emprunter le couloir Heysel-Gare du Nord car celui-ci est saturé en raison des fréquences des lignes 3 et 7. Une rupture de charge au Heysel est impossible car les lignes 3 et 7 ne pourraient absorber les voyageurs en plus. Il faut donc lui trouver un nouveau tracé, par exemple par Tour et Taxis qui représente un trou dans le réseau. La convergence des trois lignes à la Gare du Nord est un point d'attention majeur. En effet, l'esplanade de la Gare du Nord ne peut accueillir un

standard wat de afstand tussen de rails betreft (1,435 meter tegenover 1 meter in Vlaanderen) maar ook de compatibiliteit van de voertuigen en het type gebruikte stroom moeten onderzocht worden. De technische uitdagingen zijn groot en er zullen veel werkgroepen bijeenkomen. Tot slot dient men zich te concentreren op het netconcept en op de verdeling van de kosten.

De spreker becommentarieert een foto van Basel in Zwitserland waar twee tramnetten, te weten dat van de stad en dat van de regio, naast elkaar bestaan. Hetzelfde doet zich voor in Rotterdam. Dat zou ook kunnen bestaan in Brussel. Men moet in de eerste plaats vaststellen wat mogelijk en wat onmogelijk is. De expresstram is snel en stopt om de vijf kilometer, terwijl de stadstram in een dichtbevolkt gebied haltes om de 500 meter vereist om niet te ver te moeten stappen. Zijn er dan vier sporen nodig ? Die optie moet van in het begin worden afgewezen. Moet de expresstram rijden in de uren waarin de MIVB de sporen het minst gebruikt ? Dat is evenmin de doelstelling. Als er een stadsnet en een expressnet naast elkaar bestaan, moet men uitgaan van het principe dat het stadsnet belangrijker is.

Als de tram in Vlaanderen haltes heeft om de vijf kilometer voordat hij aan de Heizel een stadstram (lijn Boom-Brussel) wordt, zal de rittijd 27 minuten duren voor 23 kilometer in Vlaanderen en iets meer dan 20 minuten in Brussel. Een totale rittijd van 50 minuten zal niet aantrekkelijk zijn en het reizigerspotentieel zal niet groot zijn. Hoe kan het product dan worden verbeterd ? Een andere oplossing vereist een sneller traject in Vlaanderen, te weten het traject waaraan De Lijn spontaan had gedacht met de aankoop van trams met zeer krachtige motoren die topsnelheden van 100 km/h met een gemiddelde snelheid van 70 km/h mogelijk maken. Zodra de tram in Brussel aankomt, heeft hij talrijke haltes. De reiziger wordt daardoor iets beter bediend tenzij hij vlakbij de gewestgrens opstapt. Er zal echter een enorm gevolg zijn. Het gaat om voertuigen die lijken op kleine treinen met hoge vloergedeelten. De haltes moeten hoger zijn dan normaal. Hoge perrons in Brussel bouwen lijkt geen gepaste oplossing. Een alternatief bestaat er dan in de rittijd in Brussel te verbeteren met eigen banen waarover men niet kan rijden en haltes die minder dicht bij elkaar liggen dan op het huidige net. Die optie zou ook voordelig zijn voor de Brusselaars die zich dan sneller kunnen verplaatsen op het MIVB-net.

De huidige capaciteit van het net moet ook onderzocht worden om te weten waar die trams kunnen aankomen en van welke lijnen ze gebruik kunnen maken. Ze kunnen jammer genoeg niet overal geraken. De lijn Boom-Brussel kan bijvoorbeeld geen gebruikmaken van de corridor Heizel-Noordstation, want die is verzadigd wegens de frequenties van de lijnen 3 en 7. Overstappen aan de Heizel is niet mogelijk, want de lijnen 3 en 7 kunnen niet meer reizigers aan. Er moet dus een nieuwe tracé worden gevonden, bijvoorbeeld via Turn en Tassis, waar er een lacune in het net is. Het samenkomen van de drie lijnen in het Noordstation is een groot aandachtspunt. Op het plein aan het Noordsta-

terminus pour trois lignes. Or, il est impératif d'avoir plusieurs voies à un terminus pour que les trams y stationnent avant de repartir.

En ce qui concerne la ligne Heist-op-den-Berg-Bruxelles, elle arriverait à hauteur de la ligne 62 dont la STIB souhaiterait qu'elle aille de l'aéroport à la Gare du Nord. Cette ligne pourrait emprunter le parcours de la ligne 25 qui va à la place Liedts et se rend à la Gare du Nord par le pertuis Thomas. Un tel parcours est aujourd'hui impossible car trop de trams empruntent ce pertuis qui ne peut en accueillir de supplémentaires. Néanmoins, si le scénario de prolongement du métro vers le Nord aboutit, les lignes 3, 4 et 55 seraient restructurées et cela créerait de la place. Il y a donc une solution mais elle est aujourd'hui encore hypothétique.

L'option inverse serait d'arrêter les trams à la frontière régionale à des arrêts de métro. Mais dans cette optique, l'accessibilité et les temps d'accès sont différents. La Gare de l'Ouest permet de rejoindre le centre-ville en six minutes. Par contre, un terminus au Heysel paraît compromis avec le projet Neo. Il n'y aurait pas assez de places et la ligne de métro 6 du Heysel se dirige vers la Gare du Midi et non vers la Gare du Nord. Le rabattement de ligne Boom-Bruxelles vers la Gare du Nord, d'autant plus si on elle transite par Tour et Taxis, serait une bonne option.

Concernant la ligne Ninove-Bruxelles, deux tracés sont possibles. La chaussée de Ninove pourrait être empruntée mais celle-ci est saturée par le trafic automobile. Supprimer les deux voies de stationnement est délicat. Un autre tracé consiste à transiter par le Westland Shopping avant de rejoindre la Gare de l'Ouest. Il s'agit d'ailleurs d'un des projets de la STIB contenu dans ses cartons et prévu par le contrat de gestion 2007-2011. Prolonger cette ligne de tram vers la Gare du Nord, avec la nécessité de prévoir des raccords vers celle-ci depuis la place Saintelette, ne pourvoit guère de gain d'accessibilité et rend raisonnable l'arrêt de cette ligne à la Gare de l'Ouest, d'autant plus que cela règle la question de l'accès par le boulevard Simon Bolivar.

Pour la troisième ligne (Heist-Op-Den-Berg-Bruxelles), intéressante en ce qu'elle traverse le gros pourvoyeur d'emplois qu'est l'aéroport ainsi que Brucargo, elle pourrait être limitée à la station Bordet, futur arrêt potentiel de métro. Néanmoins, si on la prolonge jusqu'à la Gare du Nord via Meiser, on transiterait par les quartiers très denses d'Evere et de Schaerbeek avec une belle offre de transport pour ces quartiers vers l'aéroport.

En ce qui concerne la quatrième ligne, on constate qu'elle emprunte la phase 2 du futur tracé de la ligne 9 dont la construction aura lieu en deux phases. De Simonis à l'UZ Brussel dans un premier temps et de l'UZ Brussel au Heysel ensuite. Une seule ligne empruntera ce tracé qui aura en conséquence une capacité suffisante pour accueillir une

tion kan er immers geen eindstation voor drie lijnen worden aangelegd. Het is evenwel absoluut noodzakelijk dat er in een eindstation verschillende sporen zijn opdat de trams er kunnen parkeren alvorens ze weer vertrekken.

De lijn Heist-op-den-Berg-Brussel zou aankomen ter hoogte van lijn 62 waarvan de MIVB wenst dat ze van de luchthaven naar het Noordstation gaat. Die lijn zou gebruik kunnen maken van het parcours van lijn 25, die naar het Liedtsplein en het Noordstation via de tunnel Thomas gaat. Zo'n parcours is vandaag onmogelijk, want te veel trams maken gebruik van die tunnel, die intussen verzaaid is. Indien gekozen wordt voor het doortrekken van de metro naar het noorden, zouden evenwel de lijnen 3, 4 en 55 geherstructureerd worden en dat zal voor ruimte zorgen. Er is dus een oplossing maar vandaag is het nog hypothetisch.

De omgekeerde optie zou erin bestaan de trams bij de gewestgrens te laten stoppen bij metrostations. In die optiek zijn de bereikbaarheid en de toegangstijden verschillend. Via het Weststation kan men het stadscentrum in zes minuten bereiken. Een eindstation aan de Heizel lijkt daarentegen moeilijk wegens het Neo-project. Er zou niet genoeg plaats zijn en de metrolijn 6 van de Heizel gaat naar het Zuidstation en niet naar het Noordstation. Het zou een goede optie zijn om de lijn Boom-Brussel af te leiden naar het Noordstation, meer als ze langs Thurn und Taxis passeert.

Voor de lijn Ninove-Brussel zijn er twee tracés mogelijk. De Ninoofsesteenweg zou gebruikt kunnen worden, maar die is al verzaaid door het autoverkeer. Het is delicaat om de twee parkeerstroken af te schaffen. Een ander tracé zou langs de Westlandshopping naar het Weststation lopen. Het gaat trouwens om een van de trajecten van de MIVB dat in haar laden zit en opgenomen is in het beheerscontract 2007-2011. Als die tramlijn wordt doorgetrokken naar het Noordstation met de nodige verbindingen vanaf het Saincteletteplein, wordt de bereikbaarheid er amper beter op en dient er een halte te komen aan het Weststation, te meer daar dat de kwestie van de bereikbaarheid vanuit de Simon Bolivarlaan regelt.

De derde lijn (Heist-op-den-Berg-Brussel), die interessant is omdat ze het grootste tewerkstellingsbekken, te weten de luchthaven alsook Brucargo, doorkruist, zal die kunnen stoppen aan het Bordetstation, een toekomstige potentiële metrohalte. Als de lijn daarentegen wordt doorgetrokken tot het Noordstation via het Meiserplein, zou ze door zeer dichtbevolkte wijken van Evere en Schaerbeek lopen met een degelijk vervoersaanbod naar de luchthaven voor de inwoners van die wijken.

Wat de vierde lijn betreft, stelt men vast dat ze gebruik maakt van fase 2 van het toekomstige tracé van lijn 9 die in twee fasen zal worden aangelegd: van Simonis naar het UZ Brussel in de eerste fase en van UZ Brussel naar de Heizel in de tweede fase. Er zal slechts een lijn gebruikmaken van dat tracé, met als gevolg dat er voldoende capaciteit zal

ligne supplémentaire. Dans l'autre portion bruxelloise du tracé, la nouvelle ligne se superposerait au prolongement de la ligne 94 qui va être étendue jusqu'à la station Roodebeek. Enfin, elle utiliserait la voie du 44 pour aller jusque Tervuren. Ce projet est techniquement faisable mais il faut examiner si, en termes de logique économique, on ne risque pas de créer une sur-offre.

Ce projet a le potentiel d'améliorer la mobilité à Bruxelles, aussi bien pour les navetteurs que pour les Bruxellois. Il faut néanmoins réussir la compatibilité technique et créer un produit performant sur Bruxelles. L'option qui améliore le réseau bruxellois doit être privilégiée. Les quatre lignes peuvent être traitées différemment pour ce qui est de déterminer un arrêt à la frontière régionale ou à la Gare du Nord.

Monsieur Yves Fourneau ajoute qu'après superposition du maillage du RER, du réseau de la SNCB et du futur Brabantnet, il reste des corridors pouvant être complétés par des extensions transrégionales de la STIB vers la périphérie. Il y a en effet des corridors de demande avec un potentiel. La STIB étudiera dans les prochains mois la possibilité de prolonger certaines lignes vers les pôles d'emploi, vers des gares RER ou vers le Ring où des parkings de dissuasion permettraient à des navetteurs d'utiliser un autre mode de transport pour rejoindre Bruxelles.

#### *Echange de vues*

Remerciant les intervenants pour leur exposé, Madame Céline Delforge indique que la première impression laissée par la présentation confirme son sentiment qu'il s'agit d'un projet De Lijn avec un ajout ultérieur des logos de la STIB et de Bruxelles Mobilité. Les déplacements intra-bruxellois sont plus longs que les déplacements depuis la périphérie de Bruxelles. Ce projet ne va pas améliorer la situation ni le déficit criant d'accessibilité dans le Sud de Bruxelles. Par exemple, Uccle et la chaussée de Waterloo, axe combien important, desservi par le TEC et de Lijn, ne sont guère empruntables en dehors des heures de pointes.

Concernant les mesures d'accompagnement, celles prévues par Stratec pour le RER sont plus complètes et plus précises. Il ne suffit pas de décréter qu'il faut diminuer la pression automobile. Il faudrait également prévoir du stationnement de dissuasion en amont à la frontière et non dans les limites régionales où l'espace est si précieux. Il faut aussi éviter l'effet pervers pressenti avec le RER qui pourrait non pas favoriser le report modal mais plutôt accentuer l'exode urbain.

La députée s'étonne du nombre limité d'arrêts en périphérie. Pour que le tram soit attractif, il faut éviter qu'il faille se rendre aux arrêts avec d'autres solutions de mobilité. Aussi, pourquoi le réseau De Lijn n'aurait-il pas intérêt

zijn voor een bijkomende lijn. In het andere Brusselse deel van het tracé zou de nieuwe lijn bovenop de verlenging van lijn 94 liggen, die zal worden uitgebreid tot het Roodebeekstation. Tot slot zou ze gebruikmaken van de sporen van lijn 44 tot in Tervuren. Het project is technisch haalbaar, maar men moet vanuit de economische logica nagaan of men geen overaanbod dreigt te creëren.

Dit project heeft het potentieel om de mobiliteit in Brussel te verbeteren, zowel voor de pendelaars als de Brusselselaars. Men moet echter wel slagen in de technische compatibiliteit en een performant product voor Brussel creëren. Er moet voorrang gegeven worden aan de optie die het Brussels net verbetert. De vier lijnen kunnen anders behandeld worden, met een halte aan de grens van het Gewest of aan het Noordstation.

De heer Yves Fourneau voegt eraan toe dat na de superpositie van het net van het GEN, het net van de NMBS en het toekomstige Brabantnet, er nog corridors overblijven die aangevuld kunnen worden door transregionale uitreikingen van de MIVB naar de rand. Er bestaan immers corridors met vraag en met potentieel. De MIVB zou de komende maanden de mogelijk onderzoeken om bepaalde lijnen uit te breiden naar de werkgelegenheidsbekkens, de GEN-stations of naar de Ring waar overstapparkingsplaatsen de pendelaars de mogelijk kunnen geven om een andere vervoermodus naar Brussel te gebruiken.

#### *Gedachtewisseling*

Mevrouw Céline Delforge bedankt de sprekers voor hun uiteenzetting en wijst erop dat de eerste indruk die in de toelichting gegeven wordt haar gevoelens bevestigt dat het om een project van de Lijn gaat, met een toevoeging achteraf van de logo's van de MIVB en Mobiel Brussel. De verplaatsingen binnen Brussel zijn langer dan de verplaatsingen vanuit de rand van Brussel. Dit project zal de situatie niet verbeteren, noch het totale gebrek aan toegankelijkheid in het zuiden van Brussel. Ukkel en de Waterlooosesteenweg, een zeer belangrijke as, die door TEC en De Lijn bediend worden, kunnen amper gebruikt worden tijdens de spits.

De begeleidingsmaatregelen van Stratec voor het GEN zijn vollediger en preciezer. Het volstaat niet om te decreteren dat de druk van de wagens verminderd moet worden. Men moet ook voorzien in ontradingsparkingsplaatsen voor de grens en niet binnen de gewestgrenzen waar de ruimte schaars is. Men moet ook het nefaste gevolg van het GEN voorkomen dat de modal shift niet zou bevorderen, maar wel de stadsvlucht.

De volksvertegenwoordiger verbaast zich over het beperkte aantal haltes in de rand. Om de trams attractief te maken moet voorkomen worden dat men zich naar de haltes moet verplaatsen met andere middelen van mobiliteit.

à mieux desservir les gares RER à l'inverse de la STIB qui reporte sur le métro pour nous retrouver de nouveau dans dix ans avec un métro saturé. Elle invite également quiconque à prendre le métro à 23h30 pour se rendre compte des nécessaires améliorations à apporter au réseau.

Lorsqu'on analyse ce projet en termes de priorité, cela ressemble au plan START de la Flandre sans se soucier des besoins des Bruxellois. L'argument utilisé est l'accessibilité des pôles d'emploi flamands où les Bruxellois infra-qualifiés pourraient trouver du travail. Néanmoins, ce qui est constaté aujourd'hui n'est pas une meilleure accessibilité pour les employés bruxellois en périphérie mais une délocalisation d'emplois bruxellois en périphérie même. L'exemple de la chaussée de la Hulpe le long du 94 est d'ailleurs frappant. Voilà le maillon faible d'une zone d'emplois mal desservie.

Si le réseau de la STIB était performant, idéal et optimal, on souscrirait sans hésitation à ce projet mais la question est aujourd'hui abordée à l'envers. Il faudrait en premier lieu se demander de quoi les Bruxellois ont besoin. Les nouvelles du RER ne permettent pas de s'enthousiasmer au regard du phasage proposé. On parle aujourd'hui de 2025, en étant optimiste. Le Sud de Bruxelles n'est pas intégré dans le plan De Lijn en raison du futur réseau du RER qui est pourtant loin d'être opérationnel. Aujourd'hui, les lignes ferroviaires du Sud de Bruxelles sont sous-exploitées. Par ailleurs, si on se réfère à la périphérie, comment ne pas mentionner Overijse, Jesus-Eik, Drogenbos et Linkebeek pourtant très proches et desquelles il est difficile de rejoindre Bruxelles autrement qu'en voiture ?

En ce qui concerne les collaborations, il serait opportun d'associer les TEC dont le succès du Conforto n'est pas négligeable. Cependant, si partenariat il y a, c'est en amont qu'il doit être initié. La commissaire souhaite également savoir dans quelle mesure réelle la SNCB a été impliquée, en jouant carte sur table, car on sait que cette dernière rechigne avec le RER qu'il y a des doutes sur l'affectation de la quatrième voie. Elle demande quel budget la Région est prête à investir dans un projet qu'elle n'a pas initié. Elle ajoute que le taux de motorisation augmente à Bruxelles. Il ne faut pas être grand clerc pour comprendre pourquoi. Il suffit d'emprunter les transports en commun en soirée ou le dimanche. Le maillage et les fréquences sont trop faibles. On risque plutôt d'accentuer l'exode urbain et des entreprises.

La compatibilité technique est mentionnée mais il faudrait également se concentrer sur la régulation à la STIB qui aujourd'hui est un véritable problème. Pourquoi ajouter un opérateur alors que même avec des fréquences très

Waarom zou het net van De Lijn er geen belang bij hebben om de GEN-stations beter te bedienen in tegenstelling tot de MIVB die naar de metro leidt, met als gevolg dat wij ons binnen tien jaar opnieuw in een verzadigde metro bevinden. Zij nodigt iedereen uit om eens de metro te nemen om 23.30 uur om zich bewust te worden van de noodzakelijke verbeteringen aan het net.

Wanneer men dit project op het vlak van prioriteiten analyseert, denkt men aan het plan START van Vlaanderen zonder rekening te houden met de behoeften van de Brusselselaars. Het aangehaalde argument is de toegankelijkheid van de Vlaamse werkgelegenheidsbekkens waar de laaggeschoolde Brusselselaars werk zouden kunnen vinden. Wat men vandaag echter vaststelt is niet een betere toegankelijkheid voor de Brussels werknemers in de rand, maar wel een delocalisering van de Brusselse jobs in de rand zelf. Het voorbeeld van de 94 op de Terhulpesteenweg spreekt trouwens boekdelen. Dat is een zwakke schakel in een slecht bediend werkgelegenheidsgebied.

Als het MIVB-net performant, ideaal en optimaal zou zijn, zou men dit project zonder twijfels steunen maar de vraag wordt vandaag op de verkeerde manier aangepakt. Men zou zich op de eerste plaats moeten afvragen wat de Brusselselaars nodig hebben. Wat men hoort van het GEN doet geen enthousiasme ontstaan over de voorgestelde fasering. Vandaag wordt gesproken over 2025 en dan is men nog optimistisch. Het zuiden van Brussel wordt niet opgenomen in het plan van De Lijn gelet op het toekomstige net van het GEN dat nochtans ver van operationeel is. Vandaag zijn de spoorlijnen in het zuiden van Brussel ondergeëxploiteerd. Als men kijkt naar de rand denkt men onmiddellijk aan Overijse, Jezus-Eik, Drogenbos en Linkebeek die nochtans zeer dicht liggen en van waaruit het moeilijk is om op een andere manier dan met de wagen naar Brussel te gaan.

Voor de samenwerkingsvormen zou het opportuun zijn om TEC daarbij te betrekken. Het succes van Conforto is niet te verwaarlozen. Als er een partnership komt, moet daarover wel stroomopwaarts beslist worden. Het commissielid wenst ook te weten in welke mate de NMBS werkelijk betrokken geweest is. Men moet de kaarten op tafel leggen want men weet dat de NMBS niet opschiet met het GEN en dat er twijfels zijn over de bestemming van het vierde spoor. Zij vraagt hoeveel middelen het Gewest bereid is te investeren in een project waarvan het zelf niet het initiatief genomen heeft. Zij voegt eraan toe dat het gebruik van de wagen in Brussel gestegen is. Men moet geen groot licht zijn om te begrijpen waarom. Het volstaat om 's avonds of op zondag het openbaar vervoer te nemen. Het netwerk is niet fijnmazig genoeg en de frequentie is te laag. Het gevaar bestaat dat men eerder de stadsvlucht en de vlucht van de bedrijven bevordert.

De technische compatibiliteit wordt vermeld maar men zou zich ook moeten focussen op de regulering bij de MIVB die vandaag een echt probleem is. Waarom een operator toevoegen terwijl men zelfs met zeer lage frequentie

basses, on ne parvient pas à être régulier ? En l'absence de projet concret à la STIB, ne s'agit-il pas de simplement s'accrocher à un projet existant ? Enfin, la commissaire souhaiterait obtenir une comparaison entre les financements octroyés par la STIB à ce projet et ceux qu'elle prévoit pour les siens.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel demande si l'exposé reprend bien la vision de la STIB pour améliorer la mobilité des Bruxellois. Vu le contenu de l'exposé, il s'agit plus d'une réponse à un projet existant qu'une réelle vision de la mobilité pour Bruxelles.

Elle s'interroge également sur la méthodologie adoptée. Des études ont-elles été menées pour décrire que ces lignes correspondent aux priorités de la STIB ? Quel est leur potentiel de trafic ? La ministre a confirmé la mise en place d'un monitoring de l'exode urbain. Ce monitoring concernera-t-il bien à la fois les habitants et les entreprises ? Sans cette étude, il est difficile d'établir où sont les priorités. Le choix entre les différentes priorités requiert de se baser sur des chiffres et des statistiques. Des études sont également nécessaires pour déterminer quelles sont les demandes des Bruxellois dans les zones traversées par ces nouvelles lignes pour savoir où installer les arrêts.

En ce qui concerne la ligne Ninove-Gare du Nord, il manque des éléments pour justifier de l'amener jusqu'à ce point. Enfin, la députée n'a rien entendu sur la nécessité de réduire également la pression automobile à l'est et au sud de Bruxelles où elle est tout aussi importante qu'au nord et à l'ouest.

Souvent d'accord avec sa collègue Mme Delforge, M. Jef Van Damme doit pour une fois se distancier de ses propos. Les intérêts de Bruxelles ne sont pas toujours identiques à ceux de la Flandre. En l'occurrence, il s'agit bien d'un projet flamand ayant pour principal objectif le déplacement de Flamands vers Bruxelles. Cependant, il apporte également une plus-value à Bruxelles et renforce les deux entreprises, De Lijn et la STIB, au profit des flamands et des Bruxellois.

Un des problèmes de Bruxelles réside dans la part importante de chômeurs non qualifiés dans une ville où le marché du travail concerne avant tout des personnes qualifiées. À l'inverse, les emplois non qualifiés de la périphérie ne trouvent pas toujours preneur. Ce projet peut solutionner en partie ce problème.

Il est vrai que la STIB connaît des problèmes sur son réseau en termes de fréquence et de régularité. Mais ces problèmes ne doivent pas empêcher d'avoir d'autres projets qui, en outre, correspondent aux projets de la STIB et sont compatibles avec son réseau.

er niet in slaagt om een regelmaat aan te houden ? Bij gebrek aan een concreet project bij de MIVB zou het misschien beter zijn te blijven bij een bestaand project ? Het commissielid vraagt een vergelijking tussen de financiering door de MIVB van dit project en de financiering van haar eigen projecten.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel vraagt of de uiteenzetting wel degelijk de visie van de MIVB bevat ter verbetering van de mobiliteit van de Brusselaars. Gelet op de inhoud van de uiteenzetting gaat het eerder om een antwoord op een bestaand project dan een echte visie over mobiliteit voor Brussel.

Zij heeft ook vragen bij de gevolgde methodologie. Zijn er studies geweest waaruit afgeleid kan worden dat deze lijnen overeenstemmen met de prioriteiten van de MIVB ? Wat is hun vervoerspotentieel ? De minister heeft bevestigd dat er een monitoring van de stadsvlucht zal komen. Zal deze monitoring zowel de bewoners als de bedrijven volgen ? Zonder dit onderzoek is het moeilijk te bepalen wat de prioriteiten zijn. De keuzes tussen de verschillende prioriteiten vereist dat men gebruik maakt van cijfers en statistieken. Er zijn ook studies nodig om te bepalen wat de behoeften van de Brusselaars zijn in de zones die door deze nieuwe lijnen doorkruist worden, om te kunnen bepalen waar de haltes moeten komen.

Voor de Lijn Ninove-Noordstation, bestaan er onvoldoende elementen om te verantwoorden dat de lijn tot dit punt doorgetrokken wordt. De volksvertegenwoordiger heeft tot slot niets gehoord over de noodzaak om de druk van het autoverkeer in het oosten en het zuiden van Brussel te verminderen. Die druk is daar even hoog als in het noorden en het westen.

De heer Jef Van Damme is het vaak eens met zijn collega Céline Delforge, maar vandaag niet. De Brusselaars hebben niet altijd dezelfde belangen als de inwoners van Vlaanderen. In dit geval gaat het wel degelijk om een Vlaams project met als voornaamste doelstelling de verplaatsing van Vlamingen naar Brussel. Het project bevat echter een meerwaarde voor Brussel en vormt een versterking voor de twee maatschappijen, De Lijn en de MIVB, in het voordeel van de Vlamingen en de Brusselaars.

Een van de problemen van Brussel is het grote aandeel van ongeschoolde werklozen in een stad waar de arbeidsmarkt op de eerste plaats gericht is op geschoold personeel. De jobs voor niet-geschoolden in de rand daarentegen worden niet altijd ingevuld. Dit project kan het probleem gedeeltelijk oplossen.

Het is waar dat de MIVB problemen heeft op haar net op het vlak van frequentie en regelmaat. Maar deze problemen mogen niet verhinderen dat andere projecten gestart worden die bovendien in overeenstemming zijn met de projecten van de MIVB en verenigbaar zijn met haar netwerk.

Par exemple, une ligne de tram sur la chaussée de Ninove est prévue par l'accord de gouvernement, lui-même approuvé par les parlementaires. La ligne 9 et le prolongement de la ligne 94 sont également dans les cartons.

Malgré son soutien global au projet, le député a quand même certaines questions. 2020 est très proche. La logique des transports en commun est de prévoir un bus sur les lignes inexploitées. Si la capacité ne suffit pas, on prévoit un tram. Si pour ce dernier, la capacité est insuffisante, on prévoit alors un métro. Comme l'implantation de lignes de tram ne peut se faire à court terme, pourquoi ne pas déjà faciliter la circulation des bus, avec des bandes bus, ce qui en outre permettra de faciliter l'implantation des lignes de tram à moyen terme ? Par exemple, la chaussée de Ninove mériterait d'accueillir des bandes bus. Enfin, pourquoi vouloir amener toutes ces lignes à la gare du Nord alors que d'autres connections, comme Simonis ou la gare de l'Ouest sont envisageables ? Il conclut son intervention par une réflexion générale sur l'inutilité d'avoir trois opérateurs publics de transports en commun, plaidant pour une résurrection de la SNCV.

M. Hervé Doyen estime que notre Région se caractérise par une absence de dessein politique. Dans ce projet-ci, c'est la Flandre qui vient investir dans un réseau ferroviaire à Bruxelles. C'est sûrement qu'elle a un dessein politique.

La ministre Brigitte Grouwels signale que la Flandre va investir énormément dans de nouvelles lignes de tram, et ce dans toutes les provinces.

M. Hervé Doyen fait observer que dans ce cas-ci, la STIB vient réagir sur un plan venu d'ailleurs. Et c'est précisément cela qui créé le malaise : il ne s'agit pas d'un plan concerté, mais d'une réaction. Pour donner un autre exemple, cela fait douze ans qu'on parle du tram 9 reliant Simonis et les Hauts de Jette. Il y a eu dix ans de concertation, uniquement pour créer cinq kilomètres de lignes de tram !

Le député exprime donc son malaise sur le fait qu'en Région de Bruxelles-Capitale, on s'émerveille de ce que d'autres sont capables de faire pour nous. M. Hervé Doyen rappelle qu'on a démonté les voies du tram 58 vers Vilvoorde il y a moins de dix ans.

Mme Annemie Maes pose une série de questions. La députée estime qu'à la Gare du Nord, il n'y a pas assez de place pour établir le terminus de trois lignes. Comment voit-on l'organisation de ces terminus ? Par ailleurs, il y a d'énormes besoins de mobilité à Forest ou à Uccle, qui sont examinés depuis des années. Quelle réponse donne-t-on à ces besoins ? Par ailleurs, y a-t-il eu des contacts avec les TEC wallons ? Et avec la SNCB ?

La députée souhaite savoir qui va payer quoi. En effet, il n'y a pas assez d'argent pour tout faire. Enfin, De Lijn

Het regeerakkoord voorziet bijvoorbeeld in een tramlijn op de Ninoofsesteenweg. Dat akkoord is door de parlementsleden goedgekeurd. Lijn 9 en de verlenging van lijn 94 staan eveneens in de steigers.

Ondanks zijn algemene steun aan het project heeft de volksvertegenwoordiger nog enkele vragen. 2020 komt dichtbij. De logica op het vlak van openbaar vervoer gebiedt dat een bus ingezet wordt op de lijnen die onvoldoende geëxploiteerd worden. Als de capaciteit niet volstaat zorg men voor een tram. Indien voor de tram de capaciteit onvoldoende is voorziet men in een metro. Aangezien de aanleg van tramlijnen niet op termijn mogelijk is, waarom vergemakkelijkt men het traject niet met buslijnen en busstroken wat bovendien de aanleg van tramlijnen op middellange termijn kan vereenvoudigen ? Zo zouden er op de Ninoofsesteenweg busstroken aangelegd kunnen worden. Waarom wil men perse al deze lijnen naar het Noordstation leiden terwijl andere verbindingen zoals Simonis of het Weststation mogelijk zijn ? Hij besluit zijn betoog met een algemene reflectie over de nuttelosheid om drie openbaarvervoersmaatschappijen te hebben en pleit voor een terugkeer van de NMVB.

De heer Hervé Doyen meent dat ons Gewest gekenmerkt wordt door een gebrek aan politieke visie. In dit project komt Vlaanderen investeren in een spoornet in Brussel. Het is duidelijk dat Vlaanderen een politieke visie heeft.

Minister Brigitte Grouwels wijst erop dat Vlaanderen sterk zal investeren in nieuwe lijnen, in alle provincies.

De heer Hervé Doyen wijst erop dat in dit geval de MIVB reageert op een plan dat van elders komt. Dat is precies wat voor de malaise zorgt. Het gaat niet om een goed voorbereid plan, maar om een reactie. Om een ander voorbeeld te geven : men spreekt al twaalf jaar over tram 9 tussen Simonis en Hoog-Jette. Er is 10 jaar overleg gepleegd enkel en alleen om vijf kilometer tramlijnen aan te leggen !

De volksvertegenwoordiger zegt dus dat hij zich niet goed voelt bij het feit dat men zich in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest verwondert over wat anderen voor ons kunnen doen. De heer Hervé Doyen herinnert eraan dat men de sporen van tram 58 naar Vilvoorde minder dan tien jaar geleden opgebroken heeft.

Mevrouw Annemie Maes heeft een aantal vragen. De volksvertegenwoordiger meent dat er in het Noordstation onvoldoende plaats is voor een eindhalte voor drie lijnen. Hoe zullen deze eindhaltes georganiseerd worden ? Er zijn enorme mobiliteitsbehoeften in Vorst en in Ukkel die al jaren onderzocht worden. Welk antwoord wordt gegeven op die behoeften ? Zijn er overigens contacten met de Waalse TEC ? Met de NMBS ?

De volksvertegenwoordiger wil weten wie wat zal betalen. Er is immers geen geld genoeg om alles te doen. De



a avancé la date de 2020 : est-ce encore faisable pour cet horizon-là ?

Mme Brigitte De Pauw estime qu'il est positif de travailler main dans la main avec De Lijn. La députée est étonnée de voir que des bus vides de De Lijn circulent sur le boulevard Léopold II. C'est du gaspillage ! Il faudrait faire correspondre l'offre de la STIB et celle de De Lijn. Qu'en est-il des parkings de dissuasion, qu'il faudrait construire le long du parcours de ces trams transrégionaux ? Il serait nécessaire d'établir un accord-cadre entre la Flandre et Bruxelles, qui serait à négocier entre les ministres compétents.

Mme Cécile Jodogne insiste sur l'importance capitale d'une coordination entre les offres de transport public, que ce soit en train, en tram ou en bus, pour améliorer la mobilité à Bruxelles et dans sa périphérie. A cet égard la députée exprime certaines inquiétudes : il y a certainement des objectifs « cachés », des craintes réelles de délocalisations d'emplois et d'exode urbain. Ce qui est le plus interpellant, c'est qu'on n'est pas parti du point de vue bruxellois, mais du point de vue de De Lijn. C'est ce qui résume la frustration qui émane des réactions des membres de la sous-commission. S'il y a 370.000 navetteurs quotidiens, il y a aussi 600.000 Bruxellois qui bougent chaque jour. Il est nécessaire d'améliorer les temps de parcours à l'intérieur de Bruxelles, pour les Bruxellois. C'est à cette seule condition que l'on pourra faire diminuer l'exode urbain et la délocalisation d'emplois. Le RER ne verra pas le jour, au mieux avant 2025. Donc s'il faut parler de complémentarité entre les différentes sociétés de transport, il faut qu'elle bénéficie d'abord aux Bruxellois. En ce qui concerne la politique du financement, qu'est-ce qui a déjà été décidé ? Y aura-t-il un partage des coûts-bénéfices ? N'en est-on encore qu'au stade des intentions ? Qu'en est-il du planning des réunions de concertation ?

Concernant les nœuds intermodaux, il y a trois lignes qui devraient aboutir à la Gare du Nord : on a vraiment l'impression d'être envahis. Est-ce que cela va permettre, corrélativement, de supprimer certaines lignes de bus De Lijn ?

Mme Françoise Dupuis estime que tout ce processus évolue beaucoup trop lentement. Y a-t-il beaucoup de Bruxellois qui se rendent à Brucargo ? Va-t-on devoir payer nous-mêmes des lignes de tram pour s'y rendre ? Par ailleurs, combien de kilomètres de lignes de tram STIB existe-t-il en dehors des limites de la Région bruxelloise ? Il faut nécessairement une collaboration équilibrée : la STIB amène des gens à l'extérieur de la Région, De Lijn amène des gens à l'intérieur. Existe-t-il une marge de négociation ? Ne ferait-on pas une « ligne modèle » où on testerait le système ? A-t-on mis en balance le réseau routier ? En effet, ce projet n'a de sens que si on diminue le nombre de voitures entrant à Bruxelles. A-t-on par exemple une marge de négociation sur le Ring ?

Lijn heeft tot slot de datum van 2020 vooropgesteld : is dat nog mogelijk tegen die datum ?

Mevrouw Brigitte de Pauw meent dat het positief is dat men hand in hand werkt met De Lijn. De volksvertegenwoordiger is verbaasd dat lege bussen van de Lijn op de Leopold II-laan rijden. Dat is verspilling ! Men zou het aanbod van de MIVB en van De Lijn op elkaar moeten afstemmen. Hoe staat het met de ontradingssparkeerplaatsen die men zou moeten aanleggen langs het traject van deze transregionale tramlijnen ? Er zou een kaderakkoord tussen Vlaanderen en Brussel opgesteld moeten worden dat besproken zou moeten worden tussen de bevoegde ministers.

Mevrouw Cécile Jodogne onderstreept het grote belang van coördinatie tussen het aanbod van openbaar vervoer, op het vlak van trein, tram of bus, om de mobiliteit van Brussel en in de rand te verbeteren. De volksvertegenwoordiger heeft in dat verband enkele verzuchtingen : er zijn zeker « verborgen » doelstellingen, een reële vrees voor delocalisatie van jobs en stadsvlucht. Wat het meest ontstellend is, is dat men niet vertrokken is vanuit het Brussels standpunt, maar vanuit het standpunt van De Lijn. Dat is in een notendop de frustratie die blijkt uit de reacties van de leden van subcommissie. Er zijn 370.000 dagelijkse pendelaars, maar er zijn ook 600.000 Brusselaars die zich elke dag verplaatsen. Men moet de trajecttijden binnen Brussel verbeteren voor de Brusselaars. Het is slechts op deze voorwaarde dat men de stadsvlucht en de delocalisatie van jobs kan beperken. Het GEN zal er niet zijn voor 2025. Als men het dus wil hebben over complementariteit tussen de verschillende vervoersmaatschappijen, moet men eerst en vooral denken aan de Brusselaars. Wat het financieringsbeleid betreft, wat is er op dat vlak reeds beslist ? Is er een kosten-batensaldo gemaakt ? Zit men nog in de fase van de intenties ? Hoe staat het met de planning van de overlegvergaderingen ?

Voor de intermodale knooppunten zijn er drie lijnen die naar het Noordstation zouden moeten leiden : men heeft echt de indruk van een invasie. Zou men op die manier daarbij enkele buslijnen van De Lijn schrappen ?

Mevrouw Françoise Dupuis meent dat gans het proces veel te traag evolueert. Zijn er veel Brusselaars die zich naar Brucargo begeven ? Zullen wij zelf de tramlijnen moeten betalen om daar naartoe te gaan ? Hoeveel kilometer tramlijnen van de MIVB bestaan er overigens buiten de grenzen van het Brussels Gewest ? Er is een evenwichtige samenwerking vereist. De MIVB zal mensen buiten de grenzen van het Gewest leiden, De Lijn zal mensen binnen het Gewest brengen. Bestaat er een onderhandelingsmarge ? Zou men niet beter een « modellijn » aanleggen om het systeem te testen ? Heeft men een balans opgemaakt van het wegverkeer ? Dit ontwerp heeft immers slechts zin als men het aantal wagens die naar Brussel rijden vermindert. Beschikt men bijvoorbeeld over een onderhandelingsmarge voor de Ring ?

M. Briec de Meeûs rappelle qu'on lui a demandé d'exprimer l'avis de la STIB sur le projet de De Lijn. C'est pourquoi la STIB a essayé, en tant qu'opérateur, de donner les tenants et les aboutissants de ce projet sans qu'il soit question d'un exposé sur tout ce que la STIB prévoit pour améliorer la mobilité à l'intérieur de Bruxelles. Certes, il y a quelques années, la STIB aurait voulu sortir des limites de la Région bruxelloise avec ses véhicules. Désormais, on réfléchit sur la base de ce projet-ci, qui est encore dans les limbes. Il appartient maintenant au politique d'exprimer son point de vue. Les budgets et la répartition des tâches, ne sont pas encore définis. On pourrait envisager, par exemple, que la STIB exploite avec son propre matériel la ligne que De Lijn aura tirée depuis l'OTAN jusqu'à l'aéroport. Mais c'est encore trop tôt pour le dire. A l'horizon 2020, on aura peut-être une ligne de construite, mais pas les quatre. Quant aux craintes exprimées au sujet des migrations, la STIB ne dispose d'aucune donnée sur les migrations possibles de et vers Bruxelles en cas de construction de ces lignes. Pour répondre à la question de Mme Dupuis, il y a aujourd'hui 6,2 kilomètres de voies de tram *extra-muros*.

Il y a régulièrement des discussions avec les TEC wallons, sur la mobilité interrégionale dans et autour de Bruxelles, avec, en filigrane, un concept de réciprocité. En ce qui concerne les parkings en périphérie, c'est quelque chose qui est défendu par la STIB et la ministre. La STIB dispose bien, à Bruxelles, d'espaces que l'on pourrait transformer en parkings de dissuasion.

Concernant le rabattement des lignes De Lijn sur le métro bruxellois, il faut bien savoir que si on injecte les voyageurs venant des lignes transrégionales dans le métro, celui-ci serait très vite saturé.

Sur la question de la Gare du Nord, il est clair que De Lijn veut amener les gens au cœur de la ville, là où se trouvent les ministères flamands.

Sur la question du RER, il faudrait plutôt interroger la SNCB.

La ministre Brigitte Grouwels signale, en réponse à cette question sur le RER, qu'il y a eu récemment une réunion organisée par le ministre fédéral, à laquelle assistaient les Régions, pour discuter du plan d'investissement de la SNCB. Il serait peut-être opportun que le Parlement bruxellois en prenne également connaissance.

M. Eric Cooremans signale que la SNCB suit de très près le dossier de De Lijn. Ce projet est aujourd'hui dans la procédure du plan MER, et c'est la raison pour laquelle il a été communiqué à ce sujet. Mais un travail en amont a déjà été réalisé. C'est vrai qu'à Bruxelles on est toujours trop lent. Mais on a du temps pour travailler. La communauté métropolitaine est un concept qui évolue.

De heer Briec de Meeûs herinnert eraan dat men hem gevraagd heeft het advies van de MIVB over het project van De Lijn toe te lichten. Daarom heeft de MIVB als operator geprobeerd om alle details van dit project uiteen te zetten zonder in te gaan op alles wat de MIVB plant om de mobiliteit binnen Brussel te verbeteren. De MIVB had natuurlijk enkele jaren geleden buiten de grenzen van het Brussels Gewest willen breken met haar voertuigen. Voortaan wordt nagedacht op basis van dit project dat nog niet uitgewerkt is. Vandaag moet de politieke wereld een standpunt innemen. Wat de middelen en de taken betreft, dat is allemaal nog niet gedefinieerd. Men zou bijvoorbeeld kunnen voorstellen dat de MIVB met eigen materiaal instaat voor de exploitatie van De Lijn die de lijn zou aanleggen vanaf de NAVO tot aan de luchthaven. Maar het is nog te vroeg om daar iets over te zeggen. Tegen 2020 zal er misschien een lijn aangelegd zijn, maar niet alle vier. Wat de vrees betreft over de migraties, beschikt de MIVB over geen enkel gegeven over de mogelijke migraties van en naar Brussel in geval van de aanleg van deze lijnen. Om op de vraag van Mevrouw Dupuis te antwoorden : vandaag is er 6,2 km tramlijn *extra-muros*.

Er worden regelmatig besprekingen gehouden met de Waalse TEC over de interregionale mobiliteit in en rond Brussel, met in het achterhoofd een concept van wederkerigheid. De parkeerplaatsen in de rand worden verdedigd door de MIVB en de minister. De MIVB beschikt wel in Brussel over ruimtes die men zou kunnen omvormen tot ontradingssparkeerplaatsen.

Als men de lijnen van De Lijn naar de Brusselse metro leidt, moet men wel beseffen dat de metro zeer snel verzadigd zal zijn als men reizigers vanuit transregionale lijnen daar naartoe brengt.

Wat het Noordstation betreft, is het duidelijk dat de Lijn mensen naar het stadscentrum wil brengen, daar waar de Vlaamse ministeries zich bevinden.

In verband met het GEN zou men eerder die vragen moeten stellen aan de NMBS.

Mevrouw Brigitte Grouwels antwoordt in verband met deze vraag over het GEN dat er onlangs een vergadering geweest is op initiatief van de federale minister, waar de Gewesten aanwezig waren, om te discussiëren over het investeringsplan van de NMBS. Het zou misschien opportuun zijn dat het Brussels Parlement daar kennis van krijgt.

De heer Eric Cooremans wijst erop dat de NMBS het dossier van De Lijn van zeer nabij volgt. Dit project bevindt zich vandaag in de procedure van het MER-plan. Dat is de reden waarom het in dat verband bekendgemaakt is. Maar er is voorafgaandelijk werk uitgevoerd. Het is waar dat men in Brussel te traag werkt. Maar men heeft tijd om te werken. De metropolitane gemeenschap is een concept dat evolueert.

Mme Annemie Maes demande ce qu'il en est de la restructuration des lignes de métro entre le Heysel et la Gare du Nord.

M. Yves Fourneau répond qu'une nouvelle liaison pourrait voire le jour en tram, et non en métro, entre le Heysel et la Gare du Nord, soit en passant par Tour et Taxis, soit en passant par l'Esplanade, où la ligne 3 pourrait être prolongée de quelques centaines de mètres sur le territoire flamand pour revenir sur le Heysel. Le réseau interrégional constitue donc une véritable opportunité pour améliorer le réseau urbain de la STIB

Mme Céline Delforge demande quel serait le nombre de kilomètres de voies à réaliser à l'intérieur de Bruxelles pour rendre possible le projet De Lijn.

M. Yves Fourneau répond que dans le scénario le plus basique, il faut compter 3,5 kilomètres de voies à construire : il s'agit de tronçons de voies spécifiques au Brabantnet, dont la STIB n'a pas besoin pour ses propres projets, et qui consistent en de petits raccords.

Mme Céline Delforge souligne que le plan De Lijn dans toutes ses phases, prévoit beaucoup plus de lignes. A-t-on réfléchi à des priorités ?

M. Briec de Meeûs répond que c'est le Gouvernement flamand qui a choisi de retenir ces quatre lignes-là.

Mme Céline Delforge fait observer que c'est donc le Gouvernement flamand qui décide, ce qui est inquiétant.

Le président remercie les intervenants pour leurs exposés.

\*  
\* \*

Mme Cécile Jodogne estime que toute mesure qui vise à améliorer la mobilité à Bruxelles doit être prise, mais pas au détriment des Bruxellois. La députée se demande si le texte de la résolution doit d'abord se prononcer sur le plan de Lijn, puis dire comment on envisage la mobilité métropolitaine. Mais il ne faudrait pas mélanger les genres.

Mme Céline Delforge trouve scandaleux que le Gouvernement flamand a déjà formé certaines options au détriment d'autres.

M. Hervé Doyen signale que la SNCB comme la STIB ont des plans. Il faudrait nécessairement les confronter.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel abonde dans le sens de son collègue, mais ce n'est pas au Parlement de formuler des plans.

Mevrouw Annemie Maes vraagt hoe het staat met de herstructurering van de metrolijnen tussen de Heizel en het Noordstation.

De heer Yves Fourneau antwoordt dat er een nieuwe tramverbinding en geen metroverbinding zou kunnen komen tussen Heizel en het Noordstation, ofwel langs Thurn und Taxis ofwel langs de Esplanade waar lijn 3 verlengd zou kunnen worden met enkele honderdtallen meters op het Vlaamse grondgebied om terug te keren naar de Heizel. Het interregionale netwerk vormt dus een buitenkans om het stadsnet van de MIVB te verbeteren.

Mevrouw Céline Delforge vraagt hoeveel kilometers lijnen binnen Brussel aangelegd zouden moeten worden om het project van De Lijn mogelijk te maken.

De heer Yves Fourneau antwoordt dat in het eenvoudigste scenario 3,5 kilometer lijnen vereist is : het gaat om specifieke stukken voor Brabantnet, die de MIVB niet nodig heeft voor haar eigen projecten en die bestaan uit kleine aansluitingen.

Mevrouw Céline Delforge zegt dat er in het gehele plan van De Lijn veel meer lijnen voorzien zijn. Heeft men gedacht aan prioriteiten ?

De heer Briec de Meeûs antwoordt dat de Vlaamse regering deze vier lijnen gekozen heeft.

Mevrouw Céline Delforge wijst erop dat het dus de Vlaamse regering is die beslist, wat verontrustend is.

De voorzitter bedankt de sprekers voor hun uiteenzettingen.

\*  
\* \*

Mevrouw Cécile Jodogne meent dat elke maatregel die de mobiliteit in Brussel kan verbeteren genomen moet worden, maar niet ten koste van de Brusselaars. De volksvertegenwoordigster vraagt of men zich eerst zal uitspreken over het plan van De Lijn en vervolgens zal nadenken over de metropolitane mobiliteit ? Men mag de twee denkoefeningen niet door elkaar halen.

Mevrouw Céline Delforge vindt het schandalig dat de Vlaamse regering reeds bepaalde keuzes gemaakt heeft ten nadele van andere.

De heer Hervé Doyen wijst erop dat zowel de NMBS als de MIVB plannen hebben. Men moet die met elkaar confronteren.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel is het eens met haar collega, maar het is niet aan het Parlement om plannen te formuleren.

Mme Céline Delforge refuse de se laisser enfermer dans un calendrier défini par la Flandre. Si on réfléchit à la mobilité interrégionale en général, cela risque de nous mener très loin.

Mme Cécile Jodogne estime qu'il faut faire une résolution qui donne les objectifs à atteindre.

M. Jamal Ikazban estime nécessaire que l'on consulte les Bruxellois. Il propose de mettre par écrit les grandes idées d'une proposition de résolution.

Mme Céline Delforge propose d'établir un texte en collaboration avec le Président et les rapporteuses.

Mme Annemie Maes juge important que l'on ne réagisse pas de manière hostile. Le message que l'on va donner à l'extérieur doit être un « oui mais ».

M. Jamal Ikazban répond que cela ne sera certainement pas un « non » mais un « oui peut-être ».

### C. Audition de la SNCB et d'Infrabel

Sollicités par écrit par le Parlement, et invités à une audition, la SNCB et Infrabel communiquent, par courrier du 8 février 2013, la réponse suivante :

« Nous avons bien analysé votre proposition et vous remercions tout d'abord pour l'intérêt que le Parlement bruxellois nous a manifesté.

Comme pour tous les dossiers, et particulièrement celui-ci vu son importance, nous tenons à respecter le flux des travaux dans son cadre institutionnel.

Aussi, à ce stade, il nous apparaît prématuré de venir faire une présentation sur le RER au Parlement bruxellois.

En effet, une proposition est ressortie du groupe opérationnel RER (SNCB et autres opérateurs (Stib, De Lijn, TEC)). Cette proposition doit d'abord être présentée au comité de pilotage RER qui doit être convoqué par le SPF Mobilité. Ensuite, le SPF doit prendre une décision à proposer au CEM (comité exécutif des ministres de la mobilité).

Ce processus a été instauré par des textes légaux et nous tenons donc à nous inscrire dans le respect de ces textes.

Nonobstant ceci, nous voulons bien sûr apporter une réponse à vos questions écrites, qui portent sur le fait de savoir si le projet « Brabantnet » de De Lijn est bien compatible avec les projets des autres opérateurs.

Mevrouw Céline Delforge weigert om zich een kalender te laten opleggen door Vlaanderen. Een denkoefening over de interregionale mobiliteit in het algemeen kan ons zeer ver leiden.

Mevrouw Cécile Jodogne meent dat men een resolutie moet opstellen die de te halen doelstellingen beschrijft.

De heer Jamal Ikazban vindt het nodig dat de Brusselaars geraadpleegd worden. Hij stelt voor om de grote ideeën van een voorstel van resolutie op papier te zetten.

Mevrouw Céline Delforge stelt voor om een tekst op te stellen in samenwerking met de voorzitter en de rapporteurs.

Mevrouw Annemie Maes vindt het belangrijk dat men niet vijandig reageert. De boodschap die men naar buiten toe moet verspreiden is een « ja maar ».

De heer Jamal Ikazban antwoordt dat het zeker geen « neen » zal zijn maar een « ja misschien ».

### C. Hoorzitting met de NMBS en Infrabel

De NMBS en Infrabel hebben op de schriftelijke uitnodiging van het parlement op een hoorzitting, in een brief van 8 februari 2013 het volgende antwoord gegeven :

« Wij hebben uw voorstel onderzocht en bedanken het Brussels Parlement voor zijn interesse.

Zoals voor alle dossiers, maar in het bijzonder voor dit belangrijke dossier, wensen wij de normale procedure van de werkzaamheden in het institutionele kader te respecteren.

In deze fase lijkt het ons dan ook voorbarig om in het Brussels Parlement een toelichting te geven over het GEN.

Er is immers een voorstel uitgewerkt door de operationele groep voor het GEN (NMBS en andere operatoren (MIVB, De Lijn, TEC)). Dit voorstel moet eerst voorgelegd worden aan het begeleidingscomité voor het GEN dat bijeengeroepen moet worden door de FOD Mobiliteit. Vervolgens moet de FOD een beslissing nemen die voorgelegd moet worden aan het uitvoerend comité van de ministers bevoegd voor mobiliteit).

Deze procedure is wettelijk geregeld en wij wensen deze wetteksten na te leven.

Desalniettemin willen wij een antwoord geven op uw schriftelijke vragen of het project Brabantnet van De Lijn wel degelijk compatibel is met de projecten van de andere operatoren.

Vous trouverez, ci-annexé, les réponses à ces questions (cf. Annexe 2). ».

#### **D. Audition d'experts académiques (réunion du 20 mars 2013)**

*Exposé de Mme Cathy Macharis, Présidente de la Commission régionale de Mobilité et Professeur à la VUB (4)*

Mme Cathy Macharis travaille à la VUB, au sein d'un groupe pluridisciplinaire consacré à la mobilité durable, le projet Mobi. Ce groupe de travail est composé, d'une part, d'ingénieurs civils, et, d'autre part, d'économistes. Il s'agit au total de 45 chercheurs. Les trois thèmes étudiés sont la logistique durable (distribution urbaine, transport de conteneurs, ...), les véhicules hybrides et électriques, et la mobilité durable. Mobilité et logistique durables sont possibles en étroite collaboration.

L'oratrice exposera d'abord, en tant que présidente de la Commission régionale de Mobilité (CRM), les points qui ont fait l'objet d'une attention particulière au sein de la Commission, puis exposera quelques points issus de ses recherches.

La Commission régionale de Mobilité a également entendu la présentation de M. Joost Swinnen sur les lignes de tram transrégionales. Les 34 membres de la commission ont pu partager leurs réflexions, à la suite de quoi un avis a été remis à la ministre.

Le contexte est celui d'une ville embouteillée. L'objectif du plan Iris II est de diminuer de 20 % l'impact de la voiture. Si on regarde les derniers chiffres de l'étude BELDAM, on constate que dans les comportements de déplacement vers et hors de Bruxelles, en comparaison avec les chiffres de 1999, les trajets en voiture ont tendance à diminuer alors que les trajets en transports en commun ont tendance à augmenter. Mais pour les distances plus courtes de et vers la périphérie de Bruxelles, on constate que la part du train est bien moins importante. Le train est donc très utilisé pour des distances supérieures à 37 km (sa part modale est de 84 %), mais pour les plus courtes distances, la proposition de De Lijn apporterait une solution intéressante.

La Commission régionale de Mobilité a accueilli très favorablement ce projet, mais certaines critiques ont été formulées, entre autres le fait que ce soit un projet développé par De Lijn, au lieu d'être le fruit d'une collaboration entre la STIB, De Lijn, les TEC et la SNCB. Pour la mise en œuvre de ce projet, tous les acteurs du secteur des transports devront continuer à être impliqués. Une autre remarque est que des accords de coopération doivent être conclus entre

(4) La présentation de Mme Macharis est disponible sur le site du Parlement : [http://www.parlbruparl.irisnet.be/annexes/20130320\\_Macharis.pdf](http://www.parlbruparl.irisnet.be/annexes/20130320_Macharis.pdf)

U vindt als bijlage de antwoorden op deze vragen (Bijlage 2). ».

#### **D. Hoorzitting met universitaire deskundigen (vergadering van 20 maart 2013)**

*Uiteenzetting van mevrouw Cathy Macharis, voorzitter van de Gewestelijke Commissie voor Mobiliteit en hoogleraar aan de VUB (4)*

Mevrouw Cathy Macharis werkt binnen de VUB in een pluridisciplinair team voor duurzame mobiliteit, het project Mobi. Deze werkgroep bestaat uit burgerlijke ingenieurs en economen. In totaal gaat het om 45 onderzoekers. De drie onderzochte thema's zijn de duurzame logistiek (stedelijke distributie, transport van containers, ...), de hybride en elektrische voertuigen, en de duurzame mobiliteit. Duurzame mobiliteit en logistiek zijn mogelijk in nauwe samenwerking.

De spreker zal eerst als voorzitter van de Gewestelijke commissie voor Mobiliteit de punten uiteenzetten die de bijzondere aandacht gekregen hebben in de commissie en zal vervolgens een toelichting geven bij enkele punten uit haar onderzoek.

De Gewestelijke commissie voor Mobiliteit heeft ook de toelichting van de heer Joost Swinnen gehoord over de transregionale tramlijnen. De 34 commissieleden hebben hun mening kunnen geven, waarna een advies aan de minister uitgebracht is.

De context is die van een stad met files. De doelstelling van het plan Iris II is de vermindering met 20 % van de impact van de wagen. Als men de jongste cijfers van de studie BELDAM bekijkt, stelt men vast dat in het verplaatsingsgedrag naar en buiten Brussel, in vergelijking met de cijfers van 1999, de trajecten met de wagen de neiging hebben te verminderen, terwijl de trajecten met het openbaar vervoer de neiging hebben te stijgen. Maar voor de kortste afstanden van en naar de rand van Brussel stelt men vast dat het aandeel van de trein veel minder groot is. De trein is dus vaak gebruikt voor afstanden langer dan 37 km (haar aandeel in het vervoer is 84 %), maar voor de kortere afstanden biedt het voorstel van De Lijn een interessante oplossing.

De Gewestelijke commissie voor Mobiliteit heeft dit project met open armen ontvangen, maar er is ook kritiek geweest, onder andere op het feit dat het een project is van De Lijn, in plaats van het resultaat van samenwerking tussen de MIVB, De Lijn, TEC en de NMBS. Voor de uitvoering van dit project zullen alle transportactoren betrokken moeten blijven. Een andere opmerking is dat er samenwerkingsakkoorden gesloten moeten worden tussen de Gewes-

(4) De toelichting van mevrouw Macharis is beschikbaar op de site van het Parlement : [http://www.parlbruparl.irisnet.be/annexes/20130320\\_Macharis.pdf](http://www.parlbruparl.irisnet.be/annexes/20130320_Macharis.pdf)

les Régions et les sociétés de transport, plus spécifiquement pour la coordination de l'offre de transport, la planification des arrêts, l'unification de la tarification, ce qui est un dossier dont on parle depuis longtemps, et l'information aux voyageurs, qui doit être intégrée.

D'autres membres ont souligné le rôle et la responsabilité des différentes institutions amenées à jouer un rôle dans l'établissement de ces quatre nouvelles lignes de tram. Une question importante est celle du financement de ces infrastructures, mais aussi de l'exploitation de ces lignes : qui va payer quoi ? Quel type de desserte souhaite-t-on en ville ? Va-t-on connecter ces lignes avec le réseau existant ? Quelles seront les caractéristiques du matériel roulant, etc. ? Une analyse des besoins, établie par De Lijn, souligne que ce projet est complémentaire au projet du RER, car il couvre des secteurs non desservis par le RER. Si on regarde les flux entrants de navetteurs vers Bruxelles, il faut aussi prendre en considération les flux sortants. Une autre possibilité serait que la STIB puisse faire sortir ses propres lignes, par exemple pour aller vers Zaventem. Une question a même été posée de savoir si les lignes de métro ne pourraient pas sortir des limites régionales. Il sera nécessaire d'établir une étude coûts-bénéfices, et dans ce cadre, on pourrait se demander si certaines lignes projetées par De Lijn n'entreraient pas en concurrence avec celles de la STIB sur son territoire. Il faudra alors sérier les priorités.

Un autre question qui a été soulevée concerne la vitesse commerciale. Si De Lijn compte sur une vitesse commerciale de 50 km/h sur le territoire flamand, cette vitesse est impossible à tenir sur le territoire bruxellois, beaucoup plus dense.

En ce qui concerne l'intermodalité avec le vélo, il a été demandé que des range-vélos soient prévus lors de la mise en service des nouveaux arrêts de tram. Il a également été demandé que des pistes cyclables soient établies le long des nouvelles lignes de tram, par exemple, le long de l'A12, dans le cadre du RER cycliste.

La CRM souligne enfin la grande influence que pourrait avoir ce projet sur l'aménagement du territoire : par exemple pour l'établissement de nouveaux logements ou de nouvelles entreprises. La crainte de l'exode urbain joue également un grand rôle.

Au sein du groupe de réflexion Mobi, ce projet n'a pas été spécifiquement étudié, mais certains points peuvent néanmoins être éclairés à l'aune des critères établis par le groupe de recherche. La mobilité ne s'arrête pas aux frontières régionales, et ce projet constitue une occasion d'étudier ce que pourrait être la mobilité au sein de la zone métropolitaine. Ce projet est intéressant pour l'emploi situé en-dehors de Bruxelles, dans la région située autour de Malines, Vilvoorde, Brucargo, Campenhout, etc. Cette région constitue un réservoir d'emplois pour des personnes infra-

ten et de vervoersmaatschappijen, in het bijzonder voor de coördinatie van het vervoersaanbod, de planning van de haltes, de enige tarifiering, een dossier waarover men reeds lang spreekt, en de informatie aan de reizigers die geïntegreerd moet worden.

Andere leden hebben gewezen op de rol en de verantwoordelijkheid van de verschillende instellingen die een rol moeten spelen bij de aanleg van deze vier nieuwe tramlijnen. Een belangrijke vraag is de financiering van deze infrastructuur, maar ook de exploitatie van deze lijnen : wie zal wat betalen ? Welk soort bediening wenst men in de stad ? Zal men deze lijnen doen aansluiten op het bestaande netwerk ? Wat zijn de kenmerken van het rollend materieel, enz. Uit een behoeftenanalyse opgesteld door De Lijn blijkt dat dit project complementair is met het GEN-project, omdat het sectoren dekt die niet door het GEN bediend worden. Als men kijkt naar de instroom van pendelaars naar Brussel, moet men ook rekening houden met de uitstroom. Een andere mogelijkheid zou zijn dat de MIVB haar eigen lijnen buiten het Gewest laat lopen, bijvoorbeeld om naar Zaventem te gaan. Er werd ook een vraag gesteld of de metrolijnen niet verder zouden kunnen gaan dan de gewestgrenzen. Er zal een kosten-batenanalyse gemaakt moeten worden. In dat verband kan men zich afvragen of bepaalde lijnen die door De Lijn gepland worden niet in concurrentie zouden treden met die van de MIVB op haar grondgebied. Men moet dan de prioriteiten afwegen.

Een andere vraag ging over de reissnelheid. De Lijn gaat uit van een reissnelheid van 50 km/uur op het Vlaamse grondgebied, maar deze snelheid kan onmogelijk aangehouden worden op het Brusselse grondgebied dat veel dichter is.

Wat de intermodaliteit met de fiets betreft, is er gevraagd dat er fietsstallingen geplaatst zouden worden bij de nieuwe tramhaltes. Er is ook gevraagd dat er fietspaden aangelegd zouden worden langs de nieuwe tramlijnen, bijvoorbeeld langs de A12 in het kader van het GEN voor de fietsers.

De Gewestelijke commissie voor Mobiliteit onderstreept tot slot de grote invloed die dit project zou kunnen hebben op de ruimtelijke ordening : bijvoorbeeld voor de vestiging van nieuwe woningen of nieuwe bedrijven. De vrees voor de stadsvlucht speelt ook een grote rol.

Binnen de denkgroep Mobi is dit project niet specifiek onderzocht, maar bepaalde punten kunnen evenwel toegelicht worden aan de hand van de criteria die de onderzoeksgroep opgesteld heeft. De mobiliteit stopt niet aan de gewestgrenzen en dit project vormt een gelegenheid om te onderzoeken wat mobiliteit zou kunnen zijn binnen de metropolitane zone. Dit project is interessant voor de werkgelegenheid buiten Brussel, in de regio Mechelen, Vilvoorde, Brucargo, Kampenhout, enz. Deze regio vormt een bron van arbeidsplaatsen voor laaggeschoold personeel. Het is

qualifiées. C'est une occasion idéale pour relier ces zones à Bruxelles par une ligne de transport en commun efficace.

La question de l'exode urbain, qui met en exergue la crainte que les Bruxellois les plus riches quittent la ville, est à mettre en comparaison avec ce qui se passe à Gand ou à Anvers, où là aussi, on a de bonnes connexions avec la périphérie : on constate que les citoyens les plus riches restent au centre de la ville, où les prix sont plus élevés, et que la périphérie offre des possibilités de se loger à des prix plus démocratiques. Tel pourrait être le cas également à Bruxelles.

Enfin, on constate que De Lijn a énormément de lignes de bus qui pénètrent dans Bruxelles. En réalisant ce projet de lignes de tram transrégionales, on pourrait alléger voire supprimer ces corridors de bus.

Dans tous les projets de mobilité et de logistique, on constate que différents acteurs sont concernés : les pouvoirs publics, les opérateurs de transports en commun, les communes, les habitants, etc. Dans ce projet-ci, il est clair que les différents acteurs doivent être concernés dès le départ, et pouvoir formuler leurs souhaits. L'oratrice présente à la sous-commission un modèle d'analyse multi-critères : afin de choisir un scénario optimal, tous les acteurs concernés énoncent leurs souhaits par rapport à des critères établis, ainsi on a une vision claire de ce que souhaite la Région flamande, la Région bruxelloise, etc. On voit quels sont les avantages et les inconvénients pour chacun des acteurs.

En conclusion, l'oratrice juge cette initiative très intéressante, mais estime important qu'une forme d'étroite collaboration existe entre les différents acteurs concernés.

*Exposé de M. Frédéric Dobruszkes, Maître de conférences à l'IGEAT (ULB), actuellement chercheur à Oxford, vice-président de la Commission régionale de Mobilité*

M. Frédéric Dobruszkes fait part à la sous-commission des réflexions personnelles qu'il a été amené à formuler au sujet de ce projet de quatre lignes de tram transrégionales de De Lijn, à l'aide de transparents.

Tout d'abord au niveau du « carcan bruxellois », l'orateur estime que les limites régionales n'ont pas de sens au niveau socio-économique. Si l'on prend la carte de Bruxelles, on observe que la MUA (Morphological Urban Area) est bien plus large que les limites régionales. Si on prend la FUA (Functional Urban Area), on observe qu'elle recouvre une grande partie du Brabant, l'arrondissement d'Alost, des franges du Hainaut, etc. En outre, on observe que la STIB ne voit quasiment pas des limites régionales. Sur la carte, on voit le futur réseau RER auquel vient se superposer le réseau des trams projeté par De Lijn, qui apparaît comme géographiquement complémentaire.

een ideale gelegenheid om deze zones met Brussel te verbinden door een efficiënte openbaarvervoerslijn.

De kwestie van de stadsvlucht, met andere woorden de vrees dat de rijkste Brusselaars de stad verlaten, moet vergeleken worden met wat er in Gent of Antwerpen gebeurt. Ook daar zijn er goede verbindingen met de rand : men stelt vast dat de rijkste burgers in het stadscentrum blijven, waar de prijzen het hoogst zijn, en dat de rand de kans biedt om een woning te vinden tegen een meer democratische prijs. Dat zou ook in Brussel het geval kunnen zijn.

Men stelt tot slot vast dat De Lijn heel veel buslijnen heeft die tot in Brussel gaan. Door dit project met transregionale tramlijnen uit te voeren, zou men deze buscorridors kunnen verminderen of zelfs schrappen.

In alle projecten van mobiliteit en logistiek stelt men vast dat er verschillende actoren zijn : de overheid, de openbaarvervoersmaatschappijen, de gemeenten, de inwoners, enz. In dit project is het duidelijk dat de verschillende actoren van bij het begin bij de zaak betrokken moeten worden. Zij moeten hun wensen kenbaar kunnen maken. De spreker stelt aan de subcommissie een analysemodel met verschillende criteria voor : om een optimaal scenario te kiezen brengen alle betrokken actoren hun wensen uit over de vastgestelde criteria. Zo krijgt men een duidelijk beeld van wat het Vlaams Gewest, het Brussels Gewest enz. wensen. Men ziet wat de voor- en nadelen voor elkeen zijn.

Tot slot vindt de spreker dit initiatief interessant, maar ze vindt het belangrijk dat er nauwe samenwerking bestaat tussen de verschillende actoren.

*Uiteenzetting van de heer Frédéric Dobruszkes, lector aan het IGEAT (ULB), thans onderzoeker in Oxford, ondervoorzitter van de Gewestelijke Commissie voor de Mobilité*

De heer Frédéric Dobruszkes vertelt de subcommissie over zijn persoonlijke ervaring met betrekking tot het project voor vier transregionale tramlijnen van De Lijn. Hij gebruikt hierbij slides.

Op het vlak van de Brusselse structuur meent de spreker op de eerste plaats dat de gewestgrenzen geen zin hebben vanuit sociaaleconomisch standpunt. Als men de kaart van Brussel bekijkt, stelt men vast dat de MUA (Morphological Urban Area) veel ruimer is dan de gewestgrenzen. Als men de FUA (Functional Urban Area) bekijkt, stelt men vast dat dit een groot deel van Brabant, het arrondissement Aalst, delen van Henegouwen, enz. bestrijkt. Bovendien ziet men dat de MIVB bijna nooit de gewestgrenzen overschrijdt. Op de kaart ziet men het toekomstige GEN-netwerk waarop het geplande tramnetwerk van De Lijn geplaatst wordt. Dat blijkt geografisch aanvullend te zijn.

En outre, l'organisation institutionnelle fait que les leviers au niveau de l'aménagement du territoire sont répartis entre la Région et les communes, ce qui cause une politique de transports éclatée entre les niveaux de pouvoir, que ce soit entre les Régions, entre les Régions et le niveau fédéral, ou entre les communes et la Région.

Si on considère le projet De Lijn par rapport aux concentrations de population au lieu de résidence, et par rapport au flux de navetteurs vers Bruxelles, on observe que les lignes De Lijn se placent sur des tracés où il y a effectivement un potentiel de demande. L'orateur fait observer que maintenant que le recensement décennal de la population et du logement n'existe plus, on ne peut plus se baser que sur des enquêtes afin d'établir des études de mobilité.

Étant donné ce que l'on sait, trois réseaux sont possibles:

- 1° soit un réseau de rabattement par des bus De Lijn sur des gares RER, nécessitant ainsi peu d'investissements mais multipliant les correspondances pour les usagers;
- 2° soit un réseau de rabattement par des lignes De Lijn sur les lignes de métro de la STIB : cela nécessite moins d'investissements, mais conserve les correspondances, et provoque potentiellement une surcharge du réseau métro.
- 3° soit un réseau De Lijn qui prévoit des lignes de tram jusqu'à la Gare du Nord: cela crée des accès directs et permet de diminuer les correspondances, mais augmente les coûts. Par ailleurs, les lignes sont également plus lentes en ville.

La première question que l'on peut se poser est de savoir pourquoi il faut absolument atteindre les parties centrales de la ville. L'optique d'aller au centre-ville n'est pas inutile, car une grande part des bureaux y sont concentrés, que ce soit le long de la Jonction Nord-Midi ou encore dans le quartier européen. Aller jusqu'à la Gare du Nord n'est donc pas dénué d'intérêt. Les correspondances sont décriées par les passagers, et il faut noter que par contraste, les trajets en voiture se font par définition sans aucune correspondance.

Si on prend un exemple récent, pour aller au Coin du Balai jusqu'à la Bourse, par le bus 95, en 2006, avant la restructuration du réseau, ce trajet prenait 53 minutes en temps réel, ce qui correspond à 61,5 minutes de « temps perçu ». En 2009, ce trajet passe à 57 minutes en temps réel, mais correspond à 86,5 minutes de « temps perçu », ce qui est une augmentation de plus de vingt-cinq minutes par rapport à la situation précédente, alors qu'objectivement la correspondance ne prendrait que quatre minutes en temps réel. Ceci est dû à la pénibilité de la correspondance telle que ressentie par les usagers, selon les enquêtes menées pour le compte de Bruxelles Mobilité.

Het institutionele kader leidt ertoe dat de hefboomen op het vlak van ruimtelijke ordening tot de bevoegdheid van de gemeenten en het Gewest behoren, wat leidt tot een vervoerbeleid dat tussen de verschillende gezagsniveaus versplinterd is, tussen de Gewesten, tussen de Gewesten en het federaal niveau, of tussen de gemeenten en het Gewest.

Als men het project van De Lijn bekijkt in het licht van de bevolkingsconcentratie en van de stroom pendelaars naar Brussel, stelt men vast dat de lijnen van De Lijn zich op trajecten bevinden waar er effectief vraag bestaat. De spreker wijst erop dat tienjaarlijkse telling van de bevolking en de huisvesting vandaag niet meer bestaat en dat men zich enkel nog kan baseren op enquêtes om de mobiliteitsstudies op te stellen.

Gelet op wat men weet, zijn er drie netwerken mogelijk :

- 1° een netwerk waarbij de bussen van De Lijn de reizigers naar GEN-stations leiden, wat weinig investeringen vergt maar de overstappen voor de reizigers doet toenemen;
- 2° een netwerk waarbij de lijnen van De Lijn naar de metrolijnen van de MIVB leiden : dat vergt minder investeringen, maar het overstappen blijft bestaan en het leidt mogelijk tot een overbelasting van het metronet;
- 3° een netwerk van De Lijn met tramlijnen tot aan het Noordstation : dat creëert directe bedieningen en vermindert het aantal overstappen, maar de kosten stijgen. De lijnen zijn bovendien trager in de stad.

De eerste vraag die men zich kan stellen is waarom men absoluut de centrale delen van de stad moet bereiken. Het idee om naar het stadscentrum te gaan is niet gek, omdat veel kantoren er geconcentreerd zijn, ofwel langs de as Noord-Zuid of in de Europese wijk. Tot het Noordstation gaan is dus niet zonder belang. De reizigers houden niet van overstappen en vergeleken daarmee is het vervoer met de wagen per definitie een transportmiddel zonder overstappen.

Om een recent voorbeeld te geven : om van de Bezemhoek tot aan de Beurs te gaan, met bus 95, in 2006 en vóór de herstructurering van het net, had men in real time 53 minuten nodig, wat overeenstemt met 61,5 minuten « ervaren » tijd. In 2009 is de reisduur op dat traject gestegen tot 57 minuten in real time, maar 86,5 minuten in ervaren tijd, wat een stijging betekent met meer dan 25 minuten in vergelijking met vroeger, terwijl objectief gezien de aansluiting slechts 4 minuten in real time zou duren. Dat is te wijten aan de moeilijke aansluiting, zoals de reizigers dat ervaren en zoals blijkt uit de onderzoeken in opdracht van Mobiel Brussel.



Ainsi, pour réaliser le trajet Ninove – Gare du Nord, si on arrête la ligne à Gare de l'Ouest, un usager devra prendre trois services (impliquant deux correspondances) pour arriver à sa destination. C'est pourquoi l'orateur estime qu'il est nécessaire que ces lignes aillent jusqu'à la Gare du Nord, tout en passant par des points stratégiques du point de vue des possibilités de correspondance.

Si on examine les opportunités de ce projet, on constate qu'il facilite potentiellement la mobilité autour, vers et dans Bruxelles. Ce projet peut donc contribuer à diminuer la pression automobile, à condition cependant de prévoir des mesures d'accompagnement qui forcent les gens à utiliser ces trams : cela passe par exemple par la réduction de la capacité des infrastructures destinées aux automobiles, mais également par une réduction des possibilités de stationnement. Si les véhicules De Lijn roulent sur les voies de la STIB telles qu'elles existent aujourd'hui, on risque d'avoir des « trammekes » à la bruxelloise, ce qui n'est pas très attractif : il y a dès lors ici une opportunité de faire du « tramway moderne », c'est-à-dire des lignes de tram efficaces au profit tant de De Lijn que de la STIB. Ce projet peut aussi contribuer à l'offre de transport public intra-urbaine, ce qui est important, en offrant des liaisons directes qui n'existent pas aujourd'hui.

Au niveau des impacts, l'orateur relève le coût élevé des infrastructures: chaque Région finance les infrastructures sur son propre territoire, mais en assure également l'entretien. Deux hypothèses se font jour à ce stade: si Bruxelles réalise entièrement le plan Iris 2, donc y compris les diverses lignes de trams prévues, alors il n'y aura que peu d'investissements complémentaires à réaliser en Région de Bruxelles-Capitale pour le réseau De Lijn (extrémité de la chaussée de Ninove et du boulevard de la Woluwe, abord du Heizel). Mais deuxième hypothèse, si le plan Iris 2 n'est pas réalisé, alors il y aura beaucoup plus d'investissements nécessaires.

Une autre condition de succès est d'enfin réaliser une communauté tarifaire. Un exemple typique à ce niveau-là est le Verkehrsverbund de Zürich, où les passagers passent d'un opérateur de transport public à un autre avec le même titre de transport sans le moindre problème.

L'orateur aborde à présent les menaces potentielles pour Bruxelles. Qu'en est-il, tout d'abord, de la possibilité d'assister à un exode urbain? Les études ont montré que, quel que soit le moyen de transport, les impacts sont multiples et dépendent de plusieurs facteurs. Un article de Jean-Marc Offner souligne ce fait. Par exemple, on ne peut pas dire que le développement du métro à Bruxelles a fait augmenter la valeur du terrain partout sur son tracé : par exemple, le quartier Etangs Noirs ne s'est pas embourgeoisé avec l'arrivée du métro. Donc, établir une nouvelle ligne de tram n'aura pas d'effet automatique et prévisible sur l'urbanisme environnant. Les effets sont mal connus, il n'y a aucune ville comparable à l'autre. On pourrait même se demander si les projets de tramways de De Lijn ne rendraient

Het afleggen van het traject Ninove – Noordstation, indien De Lijn stopt in het Weststation, betekent drie diensten (met twee overstappen) om de bestemming te bereiken. Daarom meent de spreker dat het nodig is dat deze lijnen tot het Noordstation gaan, via strategische punten en zonder de overstappen uit het oog te verliezen.

Als men de mogelijkheden van dat project onderzoekt, stelt men vast dat de mobiliteit rond, naar en in Brussel potentieel vergemakkelijkt. Dat project kan dus bijdragen tot een vermindering van de druk van de wagen, op voorwaarde dat er begeleidingsmaatregelen genomen worden die de mensen verplichten om deze trams te nemen : dat kan niet zonder een vermindering van de capaciteit van de infrastructuur voor de automobilisten, maar ook niet zonder een vermindering van het aantal parkeerplaatsen. Als de voertuigen van De Lijn op de huidige stroken van de MIVB rijden, riskeert men « trammekes » op zijn Brussels te krijgen, wat niet erg attractief is : we hebben hier de kans om een moderne tramway aan te leggen, dat wil zeggen efficiënte tramlijnen, wat goed is voor De Lijn en voor de MIVB. Dat project kan ook bijdragen tot het aanbod van openbaar vervoer binnen de stad, wat belangrijk is, met directe lijnen, die thans niet bestaan.

Wat de gevolgen betreft, wijst de spreker op de hoge kost van de infrastructuur. Elk Gewest financiert de infrastructuur op zijn grondgebied, maar zorgt ook voor het onderhoud ervan. Vandaag zijn er twee hypothesen : indien Brussel het plan Iris 2 volledig uitvoert, dus met inbegrip van de geplande tramlijnen, vergt dat in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest weinig investeringen voor de Lijn (Ninoofsesteenweg, Woluwelaan, Heizel). In een tweede hypothese, te weten de niet-uitvoering van het plan Iris 2, zullen er veel meer investeringen nodig zijn.

Een andere voorwaarde voor succes, is de gemeenschappelijke tarifiering. Een goed voorbeeld op dat vlak is de Verkehrsverbund van Zürich, waar men zonder problemen met eenzelfde ticket kan overstappen van de ene maatschappij op de andere.

De spreker heeft het vervolgens over de mogelijke gevaren voor Brussel. Hoe staat het op de eerste plaats met het gevaar van de stadsvlucht ? Studies hebben aangetoond dat, ongeacht het transportmiddel, de gevolgen veelvoudig zijn en bepaald worden door een aantal factoren. Een artikel van Jean-Marc Offner onderstreept dit feit. Men kan bijvoorbeeld niet zeggen dat de komst van de metro in Brussel de waarde van de grond overal langs het tracé verhoogd heeft : aan Zwarte Vijvers is er bijvoorbeeld geen stijging geweest van de waarde van de grond. Een nieuwe tramlijn aanleggen zal dus geen automatische en voorspelbare gevolgen hebben voor de stedenbouw in de omgeving. De gevolgen zijn slecht gekend en geen enkele stad kan met een andere vergeleken worden. Men zou zelfs kunnen

plus attractif le centre de Bruxelles. On n'en malheureusement sait rien.

En ce qui concerne certains leaderships, on a pu parfois parler d'« impérialisme de la Région flamande ». On peut se poser la question de savoir pourquoi ce serait la STIB qui devrait organiser des services interrégionaux Flandre-Bruxelles : il paraît normal à l'orateur que ce soit De Lijn qui les organise. Dès 2010, De Lijn a contacté la STIB et Bruxelles Mobilité afin de discuter des itinéraires possibles dans Bruxelles. Il faut également savoir que le quartier Rogier – Yser – Nord est en quelque sorte un « pôle flamand », donc une destination logique pour les tramways de De Lijn.

En conclusion, quelle gouvernance métropolitaine de transports faut-il mettre en place ? On observe qu'une politique transrégionale permanente fait cruellement défaut. On ne peut pas reprocher à De Lijn de prendre une initiative en ce sens. D'autre part, la STIB devrait pouvoir sortir de Bruxelles avec ses propres lignes si nécessaire. La question est de savoir si l'on est capable de coordonner l'offre, les horaires et l'intégration tarifaire de plusieurs réseaux.

Quelles sont les inconnues à court et moyen terme ? On pointe ici les itinéraires, le nombre d'arrêts en milieu urbain dense, le budget disponible pour un tel investissement mais également les budgets pour l'exploitation.

Y a-t-il un dessein plus large ? Il devient difficile d'accéder aujourd'hui en voiture à Diegem et à ses zonings de bureaux à cause de la congestion : les tramways de De Lijn vont donc rendre la périphérie flamande plus attractive. On pourrait voir à long terme s'installer une concurrence entre la STIB et De Lijn dans le cadre d'une éventuelle libéralisation des transports publics urbains et régionaux. Enfin, si notre pays éclate, on se trouverait face à un réseau international de trams, ce qui poserait des problèmes tout à fait inédits.

#### *Echange de vues*

Le président Jamal Ikazban remercie les orateurs pour leur franchise. Il fait remarquer qu'à Molenbeek, il y a aujourd'hui six stations de métro. Peut-on dire que le métro a facilité une certaine émigration des populations allochtones vers les autres communes de Bruxelles ?

Mme Cécile Jodogne explique qu'à Schaerbeek, la population d'origine a plutôt émigré vers la périphérie, laissant des maisons vides que la première vague d'immigrés a achetées.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel demande, étant donné l'évolution rapide de la ville, quels sont les facteurs impératifs nécessaires pour que le réseau ne soit pas dépassé dans

veronderstellen dat de trams van De Lijn het centrum van Brussel attractiever zouden kunnen maken. Men heeft daar helaas geen idee van.

Wat bepaalde leaderships betreft, heeft men soms gesproken over het « imperialisme » van het Vlaams Gewest. Men kan zich de vraag stellen waarom de MIVB interregionale diensten Vlaanderen-Brussel zou moeten organiseren : het is voor de spreker normaal dat De Lijn die organiseert. Sinds 2010 heeft De Lijn contact gehad met de MIVB en Mوبiel Brussel om de mogelijke trajecten in Brussel te bespreken. Men moet ook weten dat de wijk Rogier – IJser – Noord in zekere zin een « Vlaamse pool » is en dus een logische bestemming voor de trams van De Lijn.

Welk metropolitaan bestuur voor het transport moet er tot slot tot stand gebracht worden ? Men ziet dat er een schrijnend gebrek is aan permanent transregionaal beleid. Men kan De Lijn niet verwijten een initiatief in die zin te nemen. Anderzijds zou de MIVB indien nodig eigen lijnen moeten kunnen aanleggen buiten Brussel. De vraag is of men in staat is om het aanbod, de uurregeling en de tarifaire integratie van verschillende netwerken te coördineren.

Wat zijn de onbekenden op korte en middellange termijn ? Men heeft het hier over de trajecten, het aantal haltes in een verdicht stedelijk milieu, de beschikbare middelen voor een dergelijke investering, maar ook de middelen voor de exploitatie.

Is er een ruimere visie ? Het is vandaag moeilijk om met de wagen in Diegem en de kantoorzones erond te geraken wegens de files. De tramlijnen van De Lijn zullen dus de Vlaamse rand attractiever maken. Op lange termijn zou er concurrentie kunnen ontstaan tussen de MIVB en De Lijn in het kader van de liberalisering van het stedelijk en gewestelijk vervoer. Indien ons land uiteenvalt zou men een internationaal tramnetwerk krijgen, wat ongeziene problemen zou opleveren.

#### *Gedachtewisseling*

Voorzitter Jamal Ikazban bedankt de sprekers voor hun eerlijkheid. Hij wijst erop dat er in Molenbeek vandaag zes metrostations zijn. Kan men zeggen dat de metro een zeker migratie van de allochtone bevolking naar andere gemeenten van Brussel in de hand gewerkt heeft ?

Mevrouw Cécile Jodogne legt uit dat in Schaerbeek de oorspronkelijke bevolking eerder naar de rand getrokken is en dat hun huizen gekocht werden door de eerst golf migranten.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel vraagt, gelet op de snelle evolutie van de stad, wat de absoluut noodzakelijke factoren zijn om te voorkomen dat het netwerk binnen tien

dix ans. Comment mieux articuler ces lignes de tram inter-régionales De Lijn avec le RER ? Par rapport aux parkings de dissuasion, où en est-on exactement ? La députée fait remarquer que l'est et le sud de Bruxelles sont les parents pauvres de la mobilité, les quartiers les plus mal desservis par la STIB. Dans un futur proche, on risque de ne rien avoir de mieux. La concurrence entre sociétés de transports est toujours un problème. La STIB devrait aussi pouvoir faire sortir ses lignes de tram des frontières régionales. Par ailleurs, amener trois lignes à la Gare du Nord ne va pas améliorer la vie des Bruxellois. Combien de kilomètres de lignes devra-t-on construire si Iris 2 ne se réalise pas ?

Mme Céline Delforge remercie les orateurs pour leurs interventions. On ne peut que se réjouir de voir De Lijn investir à Bruxelles. Mais choisir, c'est renoncer. Si on investit à tel endroit, on n'investit pas ailleurs. La députée s'interroge sur l'option 2, avec rabattement sur le métro : cela voudrait dire que la STIB devrait investir dans le souterrain au détriment du reste ? Cela est fort à craindre.

Le risque de tels projets, est de donner l'impression que venir de l'extérieur de Bruxelles est plus avantageux qu'habiter Bruxelles même, c'est à-dire en donnant une meilleure accessibilité de l'extérieur, on rend moins attractif l'habitat au centre de la ville. Le plan de De Lijn date de 2010. Cela colle exactement au plan START prévu pour le nord-ouest de Bruxelles. L'oratrice fait observer qu'il y a, dans les plans de De Lijn, un quadrant vide vers Overijse : comment De Lijn envisage-t-il de remédier à cela ?

Enfin, dans les pôles de bureaux desservis par les lignes De Lijn, le pôle de Bruxelles-Luxembourg est totalement délaissé.

Mme Annemie Maes demande pourquoi être à ce point opposé aux correspondances ? L'oratrice estime que l'exemple du bus 95 donné par M. Dobruszkes n'est pas pertinent, alors que l'on parle ici de trams en site propre. A Bruxelles, quand on prend le métro et qu'on veut se rendre au Heysel, on est obligé d'effectuer une correspondance à Beekant, là où auparavant on restait dans le métro. Malgré la correspondance, cela rend pourtant le trajet plus rapide.

Par ailleurs, dans d'autres pays et d'autres villes comme à Bâle, on a des réseaux transfrontaliers où les bus et les trams se rendent à la fois de Suisse vers la France et l'Allemagne. Pourquoi cela ne serait-il pas possible à Bruxelles ?

Quand M. Dobruszkes parle d'autres mesures d'accompagnement, fait-il allusion par exemple au péage urbain ?

En ce qui concerne les lignes manquantes au sud de Bruxelles, l'oratrice estime que ce devrait être l'initiati-

jaar niet voorbijgestreefd is. Hoe kan men beter deze inter-regionale tramlijnen van De Lijn afstemmen op het GEN ? Hoe staat het juist met de ontradingsparkings ? De volksvertegenwoordiger wijst erop dat het oosten en het zuiden van Brussel het minst verwend zijn op het vlak van mobiliteit en dat hun wijken het slechtst bediend worden door de MIVB. In de nabije toekomst is er geen verbetering in zicht. De concurrentie tussen de vervoersmaatschappijen is nog altijd een probleem. De MIVB zou ook met haar tramlijnen buiten de gewestgrenzen moeten kunnen gaan. Drie lijnen naar het Noordstation leiden zal overigens het leven van de Brusselaars niet verbeteren. Hoeveel kilometers lijnen zal men moeten aanleggen indien Iris 2 niet uitgevoerd wordt ?

Mevrouw Céline Delforge bedankt de sprekers voor hun interventies. Men kan er zich alleen maar over verheugen dat De Lijn in Brussel investeert. Maar kiezen is verliezen. Indien men op een bepaalde plaats investeert, gebeurt dat niet elders. De volksvertegenwoordiger heeft vragen bij optie 2, te weten lijnen die naar de metro leiden : zou dat betekenen dat de MIVB in het ondergrondse net moet investeren ten nadele van de rest ? Dat valt te vrezen.

Het gevaar van dergelijke projecten is dat men de indruk geeft dat het voordeliger is om van buiten Brussel te komen dan in Brussel zelf te wonen. Door de toegankelijkheid van buiten Brussel te verbeteren maakt men het leven in het stadscentrum minder attractief. Het plan van De Lijn dateert van 2010. Dat komt perfect overeen met het plan START voor het noordwesten van Brussel. De spreker wijst erop dat er in de plannen van De Lijn een leeg kwadrant richting Overijse is : hoe denkt De Lijn dat op te lossen ?

In de kantoorzones die door De Lijn bediend worden, wordt de zone Brussel-Luxembourg volledig aan zijn lot overgelaten.

Mevrouw Annemie Maes vraagt waarom men zo gekant is tegen het overstappen ? De spreker meent dat het voorbeeld van bus 95 waarover de heer Dobruszkes gesproken heet niet pertinent is. Hier heeft men het over trams in een vrije baan. Wanneer men de metro neemt in Brussel en naar de Heizel wil gaan, is men verplicht over te stappen in Beekant, terwijl men vroeger in de metro kon blijven. Ondanks het overstappen is het traject sneller geworden.

In andere landen en andere steden zoals in Bazel bestaan er grensoverschrijdende netwerken waar de bussen en de trams vanuit Zwitserland naar Frankrijk en Duitsland rijden. Waarom zou dat in Brussel niet mogelijk zijn ?

Hebben de begeleidingsmaatregelen waarover de heer Dobruszkes het heeft bijvoorbeeld betrekking op de stadstol ?

Wat de ontbrekende lijnen in het zuiden van Brussel betreft, meent de spreker dat de Waalse TEC daar een initiatief

ve des TEC wallons : pourquoi les TEC ne proposent-ils rien ?

Enfin, l'oratrice estime que Mme Macharis accorde beaucoup d'importance à la communauté urbaine. Mais il y a eu dernièrement une réunion interparlementaire consacrée au problème de l'eau : est-ce de cela dont il s'agit ?

M. Jef Van Damme fait observer que la population que l'on observe dans les bus De Lijn n'est pas majoritairement celle du fonctionnaire flamand qui va travailler au centre-ville. Il y a une mixité sociale complète, y compris même des francophones. L'orateur remercie les invités pour leurs exposés. Mais la question est la suivante : y a-t-il une demande sur les axes prévus par De Lijn ? Et qui doit répondre à cette demande ? Peu importe aux usagers s'ils doivent prendre un bus De Lijn ou STIB, l'important est d'arriver à destination le plus rapidement possible. Il y a un besoin de régularité sur ces lignes. Comment cela sera-t-il techniquement opérable ? Deux remarques importantes sont à souligner : il faut d'une part limiter les correspondances à l'essentiel, et d'autre part, il faut éviter d'avoir un « trammeke ». Il faut un vrai tram moderne, mais pour ça, on devra diminuer des places de stationnement.

Mme Cécile Jodogne se joint aux remerciements. Elle fait néanmoins une petite remarque sur l'exposé de M. Dobruszkes : en aménagement du territoire, tous les permis d'urbanisme, même les plus petits, sont soumis à un avis conforme du fonctionnaire délégué. Il n'est donc pas exact de dire que toute la politique de l'aménagement du territoire dépend uniquement des communes.

L'oratrice partage l'avis de M. Dobruszkes sur les lignes qui vont au centre-ville. Or, la Gare du Nord n'est pas vraiment le centre-ville. Bien sûr, l'importance de ce pôle n'est pas à démontrer. Mais il y a aussi le pôle Schuman, qui est plus important que celui de la Gare du Nord. Pourquoi dès lors vouloir que les trois lignes aillent jusqu'à la Gare du Nord, où il n'y a pas de place pour mettre ces trois terminus ?

Qu'en est-il des nœuds intermodaux ? L'oratrice pense à la place Meiser, la Gare de l'Ouest, etc.

Si le plan Iris 2 était mis en œuvre, il n'y aurait plus que quelques kilomètres de voies de tram à réaliser, mais si on devait réaliser le plan Iris 2 d'ici dix ans, il y aura d'ici là d'autres priorités d'investissements. Certains peuvent être concordants. Y a-t-il une étude qui pourrait nous éclairer sur Bruxelles ?

M. Hervé Doyen remercie les orateurs pour leur rigueur intellectuelle. Concernant les ruptures de charges, existe-t-il une étude qui en montre les implications ? Les gens descendent d'habitude aux arrêts de métro. Par ailleurs, ne risque-t-on pas de devoir supprimer certaines lignes de la

zouden moeten nemen : waarom stelt de TEC niets voor ?

De spreker meent tot slot dat mevrouw Macharis veel belang hecht aan de stadsgemeenschap. Onlangs is er een interparlementaire vergadering geweest over het probleem van het water : gaat het daarover ?

De heer Jef Van Damme wijst erop dat de meeste mensen in de bussen van De Lijn geen Vlaamse ambtenaren zijn die naar het stadscentrum gaan werken. Er is een grote sociale mix, met zelfs Franstaligen. De spreker bedankt de uitgenodigde sprekers voor hun toelichting maar de vraag is de volgende : is er een vraag op de assen gepland door De Lijn ? En wie moet op die vraag ingaan ? Voor de reizigers heeft het weinig belang of zij een bus van De Lijn of de MIVB nemen; het belangrijkste is om zo snel mogelijk op de bestemming te geraken. Er is nood aan regelmaat op die lijnen. Hoe wordt dat technisch mogelijk ? Er zijn twee belangrijke opmerkingen : enerzijds moet men de overstappen zoveel mogelijk beperken en anderzijds moet voorkomen worden dat men in een « trammeke » rijdt. Er is nood aan een moderne tram maar dan zal men het aantal parkeerplaatsen moeten verminderen.

Mevrouw Cécile Jodogne sluit zich aan bij de dankbetuigingen. Zij heeft wel een kleine opmerking over de uiteenzetting van de heer Dobruszkes : in het kader van de ruimtelijke ordening worden alle stedenbouwkundige vergunningen, zelfs de kleinste, onderworpen aan een eensluidend advies van de gemachtigd ambtenaar. Het is dus niet juist te beweren dat het hele beleid inzake ruimtelijke ordening enkel van de gemeenten afhangt.

De spreekster is het eens met de heer Dobruszkes over de lijnen naar het stadscentrum. Het Noordstation is echter niet echt het stadscentrum. Het belang van deze pool moet natuurlijk niet meer aangetoond worden. Maar er is ook nog de Schumanpool die belangrijker is dan de pool van het Noordstation. Waarom wil men dan drie lijnen naar het Noordstation leiden waar er geen plaats is voor deze drie eindhaltes ?

Hoe staat het met de intermodale knooppunten ? De spreekster denkt aan het Meiserplein, het Weststation, enz.

Indien het plan Iris 2 uitgevoerd wordt, zouden er maar enkele kilometers tramlijnen aangelegd moeten worden, maar als men het plan Iris 2 binnen tien jaar uitvoert, zouden er ondertussen andere prioriteiten inzake investeringen komen. Sommigen kunnen op elkaar aansluiten. Bestaat er een onderzoek dat ons meer informatie over Brussel kan geven ?

De heer Hervé Doyen bedankt de sprekers voor hun intellectuele gestrengheid. Bestaat er voor het overstappen een onderzoek dat de gevolgen ervan blootlegt ? De mensen stappen gewoonlijk uit aan de metrohaltes. Bestaat overigens niet het gevaar dat bepaalde lijnen van de MIVB

STIB si des lignes de De Lijn viennent les remplacer, par exemple sur la ligne 44 ?

Quel est le taux de saturation atteint par certaines lignes ? On ne sait pas amener plus de véhicules sur les voies existantes. A-t-on bien réfléchi à ce problème de saturation avant d'injecter en plus des trams De Lijn sur notre réseau ?

Mme Carla Dejonghe souligne le fait que des négociations ont eu lieu depuis quelques années déjà entre la STIB et De Lijn à propos de ce projet. La STIB ne tombe donc pas entièrement des nues en découvrant ce projet ! Faire entrer des lignes de trams rapides à l'intérieur de Bruxelles signifie que ces trams ne sont plus rapides à l'intérieur de la ville. Mais devoir faire plus d'une correspondance n'est pas non plus réaliste : moins il y a de correspondances à faire, plus une ligne sera attractive. L'oratrice rappelle que son groupe est partisan du métro, et souhaite une extension du réseau métro existant. En ce qui concerne les problèmes de capacité, il est prévu qu'une des lignes de tram en projet passe par le Heysel, or la ligne de métro qui y passe va prochainement être automatisée, ce qui permettra d'absorber de plus en plus de personnes.

Mme Cathy Macharis estime qu'une analyse coûts-bénéfices devra nécessairement être faite, afin de déterminer les choix prioritaires qui devront être faits. L'avis de la CRM a souligné la nécessité de cette analyse coûts/bénéfices. Sur la nécessaire collaboration entre les autorités publiques, l'oratrice donne l'exemple de ce qui se fait en Allemagne avec les « Verkehrsverbund », ou encore à Londres, avec le Greater London Authority Act de 1999, où toutes les instances du grand Londres sont représentées. A Bruxelles, il faudrait quelque chose de pareil, où seraient représentées non seulement la Région et les communes, mais aussi les communes limitrophes, les deux autres régions ainsi que les quatre opérateurs de transports en commun (STIB, De Lijn, TEC et SNCB). La mobilité ne peut pas être optimisée dans des cercles restreints. C'est pourquoi un tel organe de concertation devrait exister, et devrait pouvoir prendre certaines décisions.

Concernant l'extension des lignes de métro, il y a également un point, dans l'avis de la CRM, où on demande que ce soit examiné dans ce cadre. Il faut souligner que du point de vue de l'analyse coûts-bénéfices, une ligne de métro transrégionale aurait un ratio négatif, car si le métro est bien rempli aux heures de pointe, il risque de rouler à vide durant le reste de la journée.

M. Frédéric Dobruszkes réagit par rapport aux propos de Mme d'Ursel sur l'évolution « rapide » de la ville : il n'est pas évident que la ville se développe si rapidement. Il y a bien des pôles périphériques qui se développent, mais le centre-ville, avec ses pôles d'extension situés gare du Nord et Gare du Midi, sont des pôles qui ont émergé depuis longtemps. Le Midi commence à peine à émerger. La structure sociale évolue lentement.

geschrappt worden indien er lijnen van De Lijn in de plaats komen, bijvoorbeeld lijn 44 ?

In welke mate zijn bepaalde lijnen verzadigd ? Het is onmogelijk om meer voertuigen op de bestaande lijnen te laten rijden. Heeft men goed nagedacht over dit probleem van verzadiging vooraleer men extra trams van De Lijn op ons netwerk laat rijden ?

Mevrouw Carla Dejonghe benadrukt dat al enkele jaren onderhandelingen aan de gang zijn tussen de MIVB en De Lijn over dit project. Het is dus niet geheel onbekend voor de MIVB. Snelle tramlijnen Brussel laten binnenkomen betekent dat die trams niet snel meer zullen zijn in de stad. Maar meer dan één overstap moeten maken is ook niet realistisch : hoe minder overstappen, hoe aantrekkelijker de lijn. De spreekster herinnert eraan dat haar fractie voorstander is van de metro en een uitbreiding van het bestaande metronet wenst. Wat de problemen met de capaciteit betreft, is gepland dat één van de tramlijnen via de Heizel gaat. De metrolijn die daar voorbijkomt wordt binnenkort geautomatiseerd, zodat meer en meer personen kunnen worden vervoerd.

Mevrouw Cathy Macharis vindt een kosten-batenanalyse noodzakelijk alvorens de prioriteiten worden bepaald. Het advies van de GCM benadrukt de nood daaraan. Inzake de noodzakelijke samenwerking tussen de overheden geeft de spreekster het voorbeeld van wat gebeurt in Duitsland met het « Verkehrsverbund », of in Londen, met de Greater London Authority Act van 1999, waarbij alle instanties van het grote Londen vertegenwoordigd zijn. In Brussel is iets dergelijks nodig, waarbij niet enkel het Gewest en de gemeenten zouden vertegenwoordigd worden maar ook de gemeenten van de rand, de twee andere Gewesten en de vier openbaarvervoeroperatoren (MIVB, De Lijn, TEC, NMBS). De mobiliteit kan niet geoptimaliseerd worden in beperkte kringen. Om die reden zou een dergelijk overlegorgaan moeten bestaan, en sommige beslissingen moeten kunnen nemen.

Het advies van de GCM bevat eveneens een punt over de uitbreiding van de metrolijnen, met de vraag dat in dit kader te onderzoeken. Benadrukt moet worden dat, uit het standpunt van de kosten- en batenanalyse, een transregionale metrolijn een negatieve beoordeling zou krijgen, want de metro is wel goed gevuld tijdens de spitsuren maar het gevaar bestaat dat hij leeg rijdt tijdens de rest van de dag.

De heer Frédéric Dobruszkes reageert op de uitlatingen van mevrouw d'Ursel over de « snelle » evolutie van de stad : het is niet zeker dat de stad zich zo snel ontwikkelt. Er zijn polen in de rand die zich ontwikkelen, maar het stadscentrum, met de uitbreidingspolen in het Noordstation en het Zuidstation zijn al sedert lange tijd ontwikkeld. De Zuidbuurt begint nauwelijks tot ontwikkeling te komen. De sociale structuur evolueert traag.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel rappelle que, selon M. Swinnen, de De Lijn, il y a des nouveaux pôles d'emploi périphériques auxquels les Bruxellois auraient accès grâce à ces lignes de tram transrégionales.

M. Frédéric Dobruszkes confirme qu'il y a bien sûr une croissance des pôles d'emploi en périphérie, comme dans toutes les grandes métropoles. Mais l'évolution des structures sociales est moins rapide qu'on ne l'imagine.

En ce qui concerne le RER, l'orateur a montré la complémentarité géographique entre les projets De Lijn et le RER, et a souligné l'enjeu de l'intégration tarifaire. Les parkings de transit doivent se situer en périphérie, donc en Flandre. On pourrait faire de tels parkings, même au milieu des champs, à l'intersection d'une autoroute et d'une ligne de tram.

Mme Cathy Macharis ajoute qu'une organisation transrégionale permettrait justement de discuter de la localisation de ces parkings.

M. Frédéric Dobruszkes rappelle qu'à la fin des années nonante on parlait de mille places de parking à la station de métro CERIA. La Région de Bruxelles-Capitale n'a jamais réalisé qu'une petite partie de ces emplacements.

Quand Mme d'Ursel dit que l'est et le sud de Bruxelles sont le parent pauvre, l'orateur fait quand même remarquer qu'à l'est, il y a le métro, et également des projets de prolongement du tram 94. Au nord-est, on a le nouveau tram 62 sur le Boulevard Léopold III; au sud, il y a le tram 4, qui est une avancée importante.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel précise qu'elle parlait surtout de Forest et d'Uccle. Mais sa question visait aussi la possibilité de tirer des lignes de métro vers Notre-Dame au Bois, pour désengorger des communes comme Auderghem.

M. Frédéric Dobruszkes rappelle que quand il avait travaillé sur le plan de mobilité d'Auderghem, l'équipe avec laquelle il travaillait avait proposé de prolonger l'infrastructure ferrée jusqu'à Jezus-Eik, où il y a moyen d'aménager un parking de dissuasion. La commune s'était montrée intéressée, mais a quand même accepté la construction d'autre chose à cet endroit.

En ce qui concerne la question de l'opportunité de la Gare du Nord, celle-ci n'est pas seulement qu'un pôle d'emploi. Certes le ministère de la Région bruxelloise se trouve au Centre de Communication Nord. Celle-ci a de manière générale un potentiel international important dont témoigne la desserte par les TGV allemands. Mais il ne faut pas se focaliser sur un « terminus » à la Gare du Nord. Ces lignes qui aboutissent à la Gare du Nord seraient amenées à desservir de nombreux pôles importants en chemin (Tour

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel herinnert eraan dat, volgens de heer Swinnen van De Lijn, er nieuwe polen voor de ontwikkeling van tewerkstelling in de rand zijn waartoe de Brusselaars toegang zouden hebben dankzij die transregionale tramlijnen.

De heer Frédéric Dobruszkes bevestigt de groei in de tewerkstellingspolen in de rand, zoals in alle grote metropolen. Maar de evolutie van de sociale structuren gaat minder snel dan men zich inbeeldt.

Inzake het GEN heeft de spreker de geografische complementariteit tussen de projecten van De Lijn en het GEN aangetoond, en benadrukt wat er op het spel staat bij de tariefintegratie. De transitparkings moeten in de rand komen, dus in Vlaanderen. Dergelijke parkings zouden zelfs in het midden van de velden kunnen komen, waar een autosnelweg een tramlijn elkaar kruisen.

Mevrouw Cathy Macharis voegt daaraan toe dat een transregionale organisatie de mogelijkheid zou bieden de ligging van die parkings te bespreken.

De heer Frédéric Dobruszkes wijst erop dat op het einde van de jaren 90 gewag gemaakt werd van duizend parkeerplaatsen bij het metrostation COOVI. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is nooit verder gekomen dan een klein aantal van die plaatsen.

Als mevrouw d'Ursel zegt dat het oosten en het zuiden van Brussel stiefmoederlijk behandeld worden, merkt de spreker op dat in het oosten er al een metrolijn is en ook projecten voor de verlenging van tram 94. In het noordoosten is er de nieuwe tram 62 op de Leopold III-laan; in het zuiden is er tram 4, een belangrijke vooruitgang.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel preciseert dat zij vooral sprak over Vorst en Ukkel. Haar vraag betrof echter ook de mogelijkheid om metrolijnen naar Jezus-Eik door te trekken, om gemeenten als Oudergem te ontlasten.

De heer Frédéric Dobruszkes wijst erop dat toen, hij werkte aan het mobiliteitsplan van Oudergem, het team voorgesteld had de spoorinfrastructuur te verlengen tot aan Jezus Eik, waar mogelijkheid bestaat om een ontradingsparking te maken. De gemeente toonde belangstelling, maar heeft er toch mee ingestemd om iets anders op die plaats te bouwen.

Inzake de vraag naar de kansen bij het Noordstation, merkt hij op dat die wijk niet enkel een tewerkstellingspool is. Het Ministerie van het Brussels Gewest bevindt zich natuurlijk in het Communicatiecentrum Noord. Dat biedt mogelijkheden op internationaal vlak, wat bewezen wordt door de bediening door de Duitse HST's. Maar men moet zich niet focussen op een « terminus » in het Noordstation. De lijnen naar het Noordstation zouden ook Thurn & Taxis, de NAVO, het Weststation ... moeten bedienen. Men mag

et Taxis, l'OTAN, le zone de développement de la Gare de l'Ouest, etc.). Il ne faut pas se crispier sur cette seule gare du Nord. Beaucoup de raisons justifient ce choix de la gare du Nord.

En ce qui concerne le nombre de kilomètres de voies nécessaires à l'intérieur de Bruxelles pour réaliser les projets De Lijn, l'orateur rappelle que les itinéraires prévus par De Lijn sont sous réserve, notamment de l'optimisation des voies existantes de la STIB.

Par rapport aux questions de Mme Delforge, il est vrai que si on ne réalise par le plan Iris II, la Région bruxelloise pourrait être amenée à faire des sacrifices plus importants s'il fallait permettre les projets de De Lijn. Mais ceux-ci peuvent être utiles aux Bruxellois, à condition qu'il y ait une intégration tarifaire. A supposer qu'on ait une idée de l'ordre des priorités, il est déjà arrivé que la STIB réalise des lignes moins prioritaires, mais qui cadraient de manière plus adéquate dans les agendas politiques. A Bruxelles, chaque fois qu'il y a des élections, on assiste à un gel des projets d'infrastructure. L'orateur estime que c'est à la direction Stratégie de Bruxelles Mobilité d'établir des priorités, pas aux exploitants.

Quant à la crainte de voir De Lijn exploiter le réseau de surface et la STIB contrainte à exploiter le réseau souterrain, l'orateur n'y croit pas. Y a-t-il une dichotomie entre les trajets effectués depuis l'extérieur de la ville et ceux à l'intérieur de la ville ? L'orateur pense que si on réalise les projets De Lijn jusqu'au centre-ville, on se met dans les conditions d'améliorer les conditions de transport à l'intérieur de la Région, y compris dans des quartiers actuellement mal desservis par le métro ou le futur RER, moyennant des haltes en nombre suffisant. Si les lignes De Lijn vont à la Gare du Nord en conservant les mêmes arrêts que la STIB, on réduirait cette dichotomie.

En ce qui concerne l'initiative prise par De Lijn, il n'est pas choquant de voir que cette société cherchant à remplacer ses nombreux bus par des trams vers la gare du Nord, négocie avec Bruxelles-Mobilité les itinéraires qui pourraient voir le jour à Bruxelles. Quant au phasage avec les projets Start, ce n'est que logique que la Flandre se préoccupe des conditions d'accessibilité de son territoire. En ce qui concerne l'absence de lignes projetées vers le sud/sud-est, cela apparaît plutôt comme du ressort du TEC. Les projets de De Lijn versus l'absence de projet similaire côté TEC montrent bien la différence d'ambition et de budget disponible entre le nord et le sud du pays.

En ce qui concerne le pôle Luxembourg – Schuman, c'est effectivement un grand absent des projets De Lijn. En effet, les lignes De Lijn viennent plutôt de l'ouest, il n'est pas facile d'accéder au quartier européen. Mais il faut voir aussi d'où viennent les gens qui travaillent dans le quartier européen.

zich niet beperken tot het Noordstation. Vele redenen rechtvaardigen die keuze voor het Noordstation.

Inzake het aantal kilometer spoor dat nodig is binnen Brussel om de projecten van De Lijn te verwezenlijken, herinnert de spreker eraan dat de door De Lijn geplande trajecten onder voorbehoud zijn, met name voor de optimalisatie van de bestaande lijnen van de MIVB.

Met betrekking tot de vragen van mevrouw Delforge zegt hij dat het waar is dat het Brussels Gewest meer zou kunnen doen voor de projecten van De Lijn als het Irisplan II niet verwezenlijkt wordt. Die kunnen nuttig zijn voor de Brusselaars, mits een tariefintegratie. In de veronderstelling dat er een orde van prioriteiten bestaat, is het al gebeurd dat de MIVB minder prioritaire lijnen verwezenlijkt, die beter pasten in de politieke agenda's. In Brussel merkt men dat de infrastructuurprojecten worden bevrozen telkens er verkiezingen zijn. De spreker vindt dat het toekomt aan de directie Strategie van Mobiel Brussel de prioriteiten te bepalen, niet aan de uitbater.

De vrees dat De Lijn het bovengronds netwerk gaat exploiteren en de MIVB verplicht tot exploitatie naar het ondergronds netwerk, vindt de spreker ongegrond. Bestaat er een tweedeling tussen de trajecten van buiten de stad en de trajecten binnen de stad ? De spreker denkt dat, als de projecten van De Lijn tot het stadscentrum worden verwezenlijkt, de voorwaarden worden gecreëerd om de vervoeromstandigheden binnen het Gewest te verbeteren, ook in de wijken die thans slecht bediend worden door de metro of het toekomstig GEN, mits er voldoende haltes zijn. Indien de lijnen van De Lijn naar het Noordstation dezelfde haltes bewaren als de MIVB, zou die tweedeling beperkt blijven.

Wat het initiatief van De Lijn betreft, is het niet choquerend dat die maatschappij in een poging om zijn talrijke bussen te vervangen door trams naar het Noordstation, onderhandelt met Mobiel Brussel over trajecten die tot stand zouden kunnen komen in Brussel. Inzake de fasering met de projecten van Start, is het toch logisch dat Vlaanderen zich bekommert over de toegankelijkheid van haar grondgebied. Het « gat » naar het zuiden/zuidoosten is een zaak van de TEC. De projecten van De Lijn en het gebrek van projecten bij de TEC tonen goed aan hoe verschillend de ambitie en de begroting in het noorden en het zuiden van het land zijn.

De pool Luxembourg – Schuman is inderdaad de grote afwezige in de projecten van De Lijn. De Lijn heeft immers vooral verbindingen uit het westen, wat de toegang tot de Europese wijk niet makkelijk maakt. Men moet echter ook bekijken vanwaar de mensen die in de Europese wijk werken komen.

En ce qui concerne la question des correspondances, pour répondre à l'objection de Mme Maes, la pénalité de la correspondance est la même pour tout mode de transport. Quand Mme Maes dit que les gens protestent moins qu'au début au sujet des correspondances, il faut savoir que les gens se lassent de protester; par ailleurs, les utilisateurs des transports en commun sont souvent des utilisateurs captifs : ce sont en grande partie des jeunes, des pauvres ou des personnes âgées, souvent moins à l'aise pour organiser la contestation. Seule la moitié des usagers de la STIB prend les transports en commun par choix.

Mme Annemie Maes estime que les gens s'habituent. Changer les habitudes fait toujours râler. Puis on se rend compte que le changement est bon, comme cela a été le cas à Beekant.

M. Frédéric Dobruszkes prend un exemple de réseau interrégional, voire international : celui de Bâle est particulièrement exemplatif. La seule différence, par rapport au scénario catastrophe que l'on pourrait avoir si la Belgique éclatait, c'est qu'ici on se retrouverait avec un réseau international dans un contexte politique détérioré.

Concernant le péage urbain, l'orateur n'a aucune objection à condition que les Bruxellois eux-mêmes s'acquittent également du droit de péage et de modulation sociale. Si l'organisation des transports autour de Bruxelles était pensée de manière transrégionale, on découvrirait peut-être qu'une ligne vers Waterloo ou Jezus-Eik aurait autant d'intérêt qu'une ligne vers Boom ou Ninove. Tout est question de point de vue. Il est dommage qu'il n'y ait pas une pensée « multi-régionale » à la base de toute cette réflexion.

Pour répondre aux remarques de M. Van Damme, l'important est certes d'arriver le plus vite d'un point à un autre, mais il faut se demander également avec quelle fiabilité, avec quel confort (le fait d'avoir une place assise est importante) et avec le moins de correspondances possible. La différence entre la mise en oeuvre d'un réseau de tram et d'un réseau de métro, c'est qu'avec un réseau de tram, il y a une certaine flexibilité en termes d'itinéraires sur un réseau d'infrastructure existant, ce qui permet, par exemple, de rectifier le tir après quelques mois si on se rend compte qu'une ligne ne rencontre pas la demande escomptée.

L'orateur est bien d'accord avec le fait qu'il faille partager l'espace public urbain entre les modes de transport : le partage de l'espace public et l'affectation du temps de vert aux carrefours est quelque chose de stratégique pour l'organisation des transports dans une ville.

En réponse à Mme Jodogne, sur la politique des communes, l'orateur donne des exemples précis où l'on voit des communes qui ont compliqué la politique régionale en matière de mobilité, et où on a même vu des ministres régionaux s'auto-censurer parce que ça posait des problèmes

Om een antwoord te geven op het bezwaar van mevrouw Maes inzake de kwestie van de overstappen, zegt hij dat die moeilijkheid dezelfde is voor elke vervoerwijze. Op de opmerking van mevrouw Maes dat de mensen minder protesteren dan in het begin over die kwestie, moet gezegd worden dat de mensen het beu worden te protesteren. De gebruikers van het openbaar vervoer zijn bovendien vaak gebruikers die niet anders kunnen : het zijn vooral jongeren, arme of oudere personen, die niet geneigd zijn te protesteren. Enkel de helft van de gebruikers van de MIVB kiest vrijwillig voor het openbaar vervoer.

Volgens mevrouw Annemie Maes zijn de mensen gewoontedieren, en ergeren ze zich altijd als de gewoontes veranderen. Daarna beseft men dat de verandering goed is, zoals dat gebeurd is in Beekant.

De heer Frédéric Dobruszkes stelt het interregionaal of zelfs het internationaal net als voorbeeld : dat van Bazel is een bijzonder goed voorbeeld. Ten opzichte van het rampscenario dat zich zou kunnen voordoen als België uiteenvalt, is het enige verschil dat wij hier een internationaal netwerk in een verslechterde politieke context zouden hebben.

Inzake de stadstol heeft de spreker geen enkel bezwaar op voorwaarde dat de Brusselaars zelf ook die tol betalen en sociaal omschakelen. Indien het vervoer rond Brussel op transregionale wijze zou uitgedacht worden, zou men misschien ontdekken dat een lijn naar Waterloo of Jezus-Eik even interessant is als een lijn naar Boom of Ninove. Alles hangt af van het standpunt. Het is spijtig dat er geen multi-regionale visie aan de basis van elk denkwerk ligt.

Als antwoord op de opmerkingen van de heer Van Damme, zegt hij dat het zeker belangrijk is sneller van het ene punt naar het andere te gaan, maar dat ook de betrouwbaarheid belangrijk is, alsook het comfort (het feit een zitplaats te hebben is belangrijk), en zo weinig mogelijk overstappen. Het verschil tussen de uitvoering van een tramnetwerk en een metronet, is dat er met een tramnet enige flexibiliteit is op het vlak van trajecten op de bestaande infrastructuur, zodat het bijvoorbeeld mogelijk is na enkele maanden aanpassingen te verrichten als men beseft dat een lijn niet tegemoet komt aan de verhoopte vraag.

De spreker is het ermee eens dat de openbare ruimte in de stad moet gedeeld worden tussen de vervoerwijzen : het delen van de openbare ruimte en de aanwending van de tijd waarop men mag doorrijden op kruispunten is zeer strategisch voor de organisatie van het transport in een stad.

Als antwoord op de vraag van mevrouw Jodogne over het beleid van de gemeenten, zegt de spreker dat er voorbeelden zijn van gemeenten die het gewestelijk beleid inzake mobiliteit hebben bemoeilijkt, en van gewestministers die aan autocensuur deden omdat er politieke problemen



politiques dans leur commune. Mais l'inverse est aussi vrai : certaines communes ont facilité des projets régionaux.

Pour revenir sur l'opportunité de la gare du Nord, l'orateur estime que c'est un choix plus judicieux que celui, par exemple, de la gare de l'ouest, qui est en partie un désert urbanistique : cela n'a aucun sens d'y placer un terminus.

Mme Céline Delforge estime qu'il faut revenir à l'option numéro un (celle du rabattement des lignes de bus vers le RER), qui lui semble être la meilleure: ça mettrait d'office de la pression sur le RER.

M. Frédéric Dobruszkes répond qu'il est nécessaire de développer un réseau interpénétré. La solution pour la mobilité à Bruxelles ne passe pas uniquement par le RER.

Mme Céline Delforge demande si le réseau De Lijn offre une réelle plus-value pour les Bruxellois si on fait le RER ?

M. Frédéric Dobruszkes répond par l'affirmative : il y a des liaisons qui vont se faire uniquement avec les lignes De Lijn et qui ne seront pas possibles avec le RER: par exemple pour relier le quartier du Scheut à Tour et Taxis.

Pour répondre à une question posée par Mme Jodogne, une étude sur la mobilité idéale à Bruxelles n'existe pas. Il n'y a aucun réseau parfait, il y a seulement des philosophies de réseaux. A Zürich, par exemple, la philosophie du réseau est très intéressante et semble permettre de minimiser les correspondances.

Existe-t-il une étude sur les ruptures de charges, vu les bus De Lijn qui sont vides ? L'orateur estime que ces bus ne sont pas si vides que ça. Ce n'est pas parce que les gens choisissent les correspondances que la situation ne serait pas meilleure sans correspondances avec des lignes de tram plus régulières. On n'a pas de réponse absolue en la matière, ce serait un sujet d'étude intéressant.

Y aura-t-il un risque de fermeture de lignes STIB, par exemple les lignes 39 et 44, qui pourraient entrer en concurrence avec la ligne de rocade De Lijn? L'orateur pense que non. Mais il est certain que la STIB pourrait réorganiser son réseau si De Lijn venait à emprunter ses voies. Mais tout dépend des moyens qu'on donnera à la STIB pour exploiter ses propres infrastructures.

Enfin, concernant la difficulté d'établir trois terminus à la Gare du Nord, l'orateur estime qu'il y a plus de solutions techniques que de problèmes techniques. De même, on est très loin de la saturation des voies sur le réseau de la STIB. Si on prend le cas des lignes 3 et 4 sur l'axe nord-sud, qui sont pourtant des lignes à fréquence élevée, il y a tout à fait moyen d'ajouter de la fréquence sur le tronçon commun de ces lignes. S'il y a une saturation aujourd'hui, c'est plutôt

rezen in hun gemeente. Het tegendeel is evengoed waar : sommige gemeenten hebben regionale projecten vergemakkelijkt.

Om terug te komen op de kansen van het Noordstation, zegt de spreker dat het een wijzere keuze is dan die van het Weststation bijvoorbeeld, dat deels een stedenbouwkundige woestijn is : het heeft geen enkele zin er een eindhalte te bouwen.

Mevrouw Céline Delforge vindt dat men moet terugkomen op de eerste optie (dat van de aftakking van buslijnen naar het GEN) die haar de beste lijkt : dat zou automatisch druk uitoefenen op het GEN.

De heer Frédéric Dobruszkes antwoordt dat lijnen binnen en buiten het netwerk nodig zijn. De oplossing voor de mobiliteit van Brussel ligt niet enkel bij het GEN.

Mevrouw Céline Delforge vraagt of netwerk van De Lijn een echte meerwaarde vormt voor de Brusselaars als het GEN tot stand komt.

De heer Frédéric Dobruszkes antwoordt bevestigend : sommige verbindingen zijn enkel mogelijk met de lijnen van De Lijn en niet met het GEN : bijvoorbeeld voor het verbinden van de Scheutwijk met Thurn & Taxis.

Als antwoord op een vraag van mevrouw Jodogne, zegt hij dat er geen ideale studie over de mobiliteit te Brussel bestaat. Er is geen enkel perfect netwerk, er bestaan enkel filosofieën inzake netwerken. Zürich bijvoorbeeld, hanteert een heel interessante filosofie ter zake. Daar lijken de overstappen tot een minimum beperkt.

Bestaat er onderzoek over de reisonderbrekingen, gelet op de bussen van De Lijn die leeg zijn ? Volgens de spreker zijn die bussen niet zo leeg; het is niet omdat de mensen kiezen voor overstappen dat de situatie niet beter zal zijn zonder overstappen met meer regelmatige tramlijnen. Er is geen absoluut antwoord terzake; het zou een interessant onderwerp zijn voor een studie.

Bestaat er een risico dat de lijnen van de MIVB, bijvoorbeeld lijn 39 en 44, worden afgeschaft wegens concurrentie met de lijn van De Lijn ? De spreker denkt het niet. Maar het is zeker dat de MIVB zijn netwerk zou herorganiseren als De Lijn zijn sporen zou gebruiken. Alles is echter afhankelijk van de middelen die de MIVB krijgt om zijn eigen infrastructures te gebruiken.

Inzake het probleem met het maken van drie terminussen in het Noordstation, zegt de spreker tot slot dat er meer technische oplossingen bestaan dan technische problemen. De verzadiging van de sporen op het netwerk van de MIVB is nog lang niet nabij. Indien men het geval neemt van lijn 3 en 4 op de Noord-Zuidas, nochtans heel frequente lijnen, is het nog altijd mogelijk de frequentie te verhogen op het gemeenschappelijk deel van die lijnen. Als er thans sprake is

dû au manque de capacité qui fait que l'embarquement et le débarquement se font de manière difficile, et donc les trams passent un temps anormalement élevé dans les stations. Une solution serait d'ajouter une troisième ligne dans ce pertuis.

Le président remercie les orateurs pour cette discussion.

#### **E. Dépôt d'un texte et discussion (réunions des 19 et 26 juin 2013)**

Lors de la réunion du 19 juin 2013, le président dépose un texte martyr, qui est soumis aux membres de la sous-commission.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel formule les remarques suivantes :

- Il faudrait mettre en place une concertation à l'aune de la future communauté métropolitaine. Le premier tiret du dispositif devrait être amélioré en ce sens.
- Le troisième tiret du dispositif devrait préciser qu'il faudrait veiller à ce qu'il n'y ait aucune conséquence défavorable pour les Bruxellois.
- Le cinquième tiret du dispositif devrait comporter la phrase suivante : « veiller à ce que les tarifs de la STIB soient respectés en Région de Bruxelles-Capitale par tous les opérateurs ».
- Au neuvième tiret du dispositif, il faudrait stipuler que les lignes interrégionales devraient respecter les mêmes arrêts que ceux de la STIB sur le territoire de Bruxelles-Capitale.
- Il faudrait ajouter un point dans le dispositif, demandant au Gouvernement bruxellois de déterminer les terminus des lignes De Lijn sur le territoire bruxellois.
- Un nouveau tiret du dispositif devrait demander au Gouvernement de déterminer les conséquences de l'implantation des lignes De Lijn sur le réseau de la STIB.

Mme Cécile Jodogne formule les remarques suivantes :

- L'oratrice appuie les propos de Mme d'Ursel concernant l'allusion à la communauté métropolitaine, mais elle suggère de le faire dans les considérants.
- Elle propose également de remplacer les mots « zonings » par « pôles d'emploi », ce qui est une notion plus large qu'un zoning.

van verzadiging, is dat eerder te wijten aan het gebrek aan capaciteit dat ertoe leidt dat het op- en afstappen moeilijk gaat, en dat de trams dus veel te lang in de stations blijven. De oplossing zou erin bestaan een derde lijn toe te voegen op die plek.

De voorzitter bedankt de sprekers voor deze bespreking.

#### **E. Indiening van een tekst en bespreking (vergaderingen van 19 en 26 juni 2013)**

Tijdens de vergadering van 19 juni 2013 dient de voorzitter een sneuveltekst in die wordt voorgelegd aan de leden van de subcommissie.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel maakt de volgende opmerkingen :

- Overleg moet ingesteld worden op de vooravond van de toekomstige metropolitaanse gemeenschap. Het eerste streepje van het verzoekend gedeelte moet in die zin worden verbeterd.
- Het derde streepje van het verzoekend gedeelte zou moeten preciseren dat ervoor gezorgd moet worden dat er geen enkel ongunstig gevolg is voor de Brusselaars.
- Het vijfde streepje van het verzoekend gedeelte zou de volgende zin moeten bevatten : « erop toezien dat alle operatoren de tarieven van de MIVB naleven ».
- Bij het negende streepje van het verzoekend gedeelte moet vermeld worden dat de interregionale lijnen dezelfde haltes moeten hebben als de MIVB op het Brussels Hoofdstedelijk grondgebied.
- In het verzoekend gedeelte moet een punt toegevoegd worden waarin de Brusselse regering wordt gevraagd de terminussen van De Lijn op Brussels grondgebied te bepalen.
- Een nieuw streepje van het verzoekend gedeelte moet vragen aan de regering de gevolgen te bepalen van het tot stand brengen van de verbindingen van De Lijn op het netwerk van de MIVB.

Mevrouw Cécile Jodogne maakt de volgende opmerkingen :

- De spreekster steunt de uitlatingen van mevrouw d'Ursel inzake de verwijzing naar de metropolitaanse gemeenschap, maar stelt voor dat te doen in de consideransen.
- Zij stelt eveneens voor de woorden « zonings » te vervangen door « tewerkstellingspolen », een ruimer begrip dan een zoning.

- Il faudrait insérer, dans les tirets du dispositif, une phrase qui demande de veiller à ce que les projets de De Lijn ne se fassent pas au détriment des projets prioritaires de la STIB.
- Au quatorzième tiret du dispositif, il est proposé d'« exiger » la réciprocité, plutôt que de l'« invoquer ».
- Une allusion devrait également être faite aux terminus des lignes De Lijn.

D'autres remarques formulées par Mme Jodogne sont jugées pertinentes par les membres et intégrées immédiatement dans le texte.

Mme Brigitte De Pauw exprime ses réticences à faire allusion aux terminus.

Le président transmettra aux membres le texte tel que corrigé, pour réflexion, et le soumettra au vote dans une semaine.

\*  
\* \*

Lors de la réunion du 26 juin 2013, le texte fait encore l'objet de quelques corrections techniques, et est adopté à l'unanimité des 10 membres de la sous-commission, afin d'être transmis à la commission de l'Infrastructure.

En conséquence, la sous-commission spéciale est dissoute.

\*  
\* \*

#### **IV. Discussion et vote du texte en commission**

Mmes Céline Delforge et Anne-Charlotte d'Ursel présentent à la commission les travaux menés en sous-commission, qui ont abouti à une proposition de résolution.

Le président précise que des corrections techniques doivent être apportées au texte déposé et souligne que la proposition est déposée par l'ensemble des membres de la sous-commission.

Mme Céline Delforge salue le travail constructif de la sous-commission. Il s'agit d'un véritable projet bruxellois, transcendant les clivages majorité – opposition.

- In de streepjes van het verzoekend gedeelte moet een zin ingevoegd worden waarin gevraagd wordt ervoor te zorgen dat de projecten van De Lijn niet uitgevoerd worden ten nadele van de prioritaire projecten van de MIVB.
- In het veertiende streepje van het verzoekend gedeelte wordt voorgesteld wederkerigheid « te eisen » eerder dan « te verzoeken om ».
- Er moet ook een verwijzing komen naar de terminussen van de lijnen van De Lijn.

Andere opmerkingen van mevrouw Jodogne worden relevant geacht door de leden en onmiddellijk in de tekst opgenomen.

Mevrouw Brigitte De Pauw uit terughoudendheid inzake het verwijzen naar de terminussen.

De voorzitter zal de leden de verbeterde tekst bezorgen voor reflectie en de tekst ter stemming voorleggen over een week.

\*  
\* \*

Tijdens de vergadering van 26 juni 2013 worden nog enkele technische verbeteringen aangebracht in de tekst, die wordt aangenomen bij eenparigheid van de 10 leden van de subcommissie, om te worden overgezonden aan de commissie voor de Infrastructuur.

Bijgevolg wordt de speciale subcommissie ontbonden.

\*  
\* \*

#### **IV. Bespreking en stemming van de tekst in de commissie**

Mevrouw Céline Delforge en mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel stellen aan de commissie de werken voor die in de subcommissie plaatsvonden en geleid hebben tot een voorstel van resolutie.

De voorzitter verduidelijkt dat technische correcties moeten worden aangebracht aan de ingediende tekst en benadrukt dat het voorstel wordt ingediend door alle leden van de subcommissie.

Mevrouw Céline Delforge looft het opbouwend werk van de subcommissie. Het gaat over een echt Brussels project, dat de kloof tussen meerderheid en oppositie overstijgt.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel précise que, malgré les quelques frustrations qui sont les siennes, le groupe MR adhère à ce projet qui vise à défendre la Région bruxelloise.

#### **Discussion des considérants et des tirets du dispositif**

##### *Considérants*

Les considérants ne suscitent aucun commentaire.

##### **Vote**

Les considérants, tels que corrigés techniquement, sont adoptés à l'unanimité des 14 membres présents.

##### *Dispositif*

Les tirets du dispositif ne suscitent aucun commentaire.

##### **Vote**

Les tirets du dispositif, tels que corrigés techniquement, sont adoptés à l'unanimité des 14 membres présents.

#### **Vote sur l'ensemble de la proposition de résolution**

L'ensemble de la proposition de résolution, telle que corrigée techniquement, est adopté à l'unanimité des 14 membres présents.

– *Confiance est faite aux rapporteuses pour la rédaction du rapport.*

*Les Rapporteurs,*

Céline DELFORGE  
Anne-Charlotte d'URSEL

*Le Président,*

Jamal IKAZBAN

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel preciseert dat, ondanks enkele frustraties, de MR-fractie instemt met dit project, dat beoogt het Brussels Gewest te verdedigen.

#### **Bespreking van de consideransen en de streepjes van de bepaling**

##### *Consideransen*

De consideransen lokken geen enkele commentaar uit.

##### **Stemming**

De consideransen, aldus technisch verbeterd, worden aangenomen bij eenparigheid van de 14 aanwezige leden.

##### *Verzoekend gedeelte*

De streepjes van het verzoekend gedeelte lokken geen enkele commentaar uit.

##### **Stemming**

De streepjes van het verzoekend gedeelte, aldus technisch verbeterd, worden aangenomen bij eenparigheid van de 14 aanwezige leden.

#### **Stemming over het geheel van het voorstel van resolutie**

Het voorstel van resolutie, aldus technisch verbeterd, wordt in zijn geheel aangenomen bij eenparigheid van de 14 aanwezige leden.

– *Vertrouwen wordt geschonken aan de rapporteurs voor het opstellen van het verslag.*

*De Rapporteurs,*

Céline DELFORGE  
Anne-Charlotte d'URSEL

*De Voorzitter,*

Jamal IKAZBAN

## V. Texte adopté par la commission

### PROPOSITION DE RÉSOLUTION relative au projet « Brabantnet » de De Lijn concernant la création de lignes de trams transrégionales

#### Développements

La société De Lijn, en collaboration avec la STIB et Bruxelles mobilité, souhaite installer quatre lignes de trams du Brabant flamand en Région bruxelloise. Le projet « Mobilitévisie 2020 », s'inscrit dans le prolongement des annonces faites par la Région flamande d'améliorer la desserte de la périphérie bruxelloise et de réduire la pression automobile autour de la Région.

Les quatre tracés proposés concernent : Heist-op-den-Berg-Zaventem-Bruxelles, Ninove-Bruxelles, Boom-Bruxelles et Jette-Vilvoorde-Zaventem-Tervuren.

En ce qui concerne les connexions de ces quatre lignes avec le réseau de la STIB, De Lijn a lancé des études Plan « milieueffectenrapport » (MER), dont les résultats seront présentés au gouvernement flamand dans le courant 2013. La Région de Bruxelles-Capitale, la STIB et les communes bruxelloises concernées continueront à être associées à ces études Plan MER.

Le Gouvernement bruxellois a remis son avis le 28 février 2013. Celui-ci demande aux deux Régions (et à De Lijn et à la STIB) de continuer à collaborer pour élaborer ensemble un projet commun afin d'étendre le réseau de tram interrégional dans et aux abords de la Région de Bruxelles-Capitale. L'état d'avancement des travaux sera présenté annuellement au Gouvernement.

Mettre en œuvre plus de transports publics là où des dessertes ne sont pas assurées de manière optimale est extrêmement positif. L'objectif du plan de De Lijn permettra de faciliter l'accès des navetteurs et des Bruxellois, entre autres, aux pôles d'emplois, à l'intérieur et en dehors de la Région de Bruxelles-Capitale. Le projet de De Lijn pourra donc représenter un atout important pour les Bruxellois en termes d'opportunités d'emploi situées en dehors de la Région bruxelloise.

Une intermodalité la plus large possible est essentielle pour les Bruxellois et les navetteurs, mais cela passe par des accords de coopération, des accords financiers, ainsi que par les principes de territorialité.

Plusieurs questions restent en suspens, notamment concernant les infrastructures que De Lijn compte utiliser, l'ampleur et la compatibilité des nouvelles infrastructures à construire en Région bruxelloise pour accueillir les lignes de De Lijn, les accords prévus entre les Régions pour financer ces infrastructures, l'agenda prévu ou encore l'accord tarifaire interrégional.

## V. Tekst aangenomen door de commissie

### VOORSTEL VAN RESOLUTIE betreffende het project « Brabantnet » van De Lijn en de aanleg van transregionale tramlijnen

#### Toelichting

De vervoersmaatschappij De Lijn wenst, in samenwerking met de MIVB en Mوبiel Brussel, vier tramlijnen vanuit Vlaams-Brabant naar het Brussels Gewest aan te leggen. Het project « Mobilitévisie 2020 » sluit aan bij de aankondigingen van het Vlaams Gewest om de bediening van de Brusselse rand te verbeteren en de autodruk rond het Gewest te verminderen.

De vier voorgestelde tracés zijn Heist-op-den-Berg-Zaventem-Brussel, Ninove-Brussel, Boom-Brussel en Jette-Vilvoorde-Zaventem-Tervuren.

Wat de verbindingen van die vier lijnen met het MIVB-net betreft, heeft De Lijn opdracht gegeven voor MER-studies (milieueffectenrapport), waarvan de resultaten in de loop van 2013 zullen worden voorgesteld aan de Vlaamse regering. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, de MIVB en de betrokken Brusselse gemeenten zullen bij die MER-studies betrokken blijven.

Op 28 februari 2013 heeft de Brusselse regering haar advies uitgebracht, waarin ze de twee Gewesten (en De Lijn en de MIVB) vraagt om te blijven samenwerken, teneinde samen een gemeenschappelijk project uit te werken dat het interregionaal tramnet in en rond het Brussels Hoofdstedelijk Gewest uitbreidt. De vordering van de werken zal jaarlijks voorgesteld worden aan de Regering.

Dat het openbaar vervoer wordt uitgebreid op plaatsen waar de verbindingen niet optimaal zijn, kan alleen maar worden toegejuicht. Het plan van De Lijn strekt ertoe de tewerkstellingspolen binnen en buiten het Brussels Gewest vlotter bereikbaar te maken voor de pendelaars en de Brusselaars. Het project van De Lijn kan dus een belangrijke troef zijn voor de Brusselaars op het vlak van de tewerkstelling buiten het Brussels Gewest.

Een zo groot mogelijke intermodaliteit is van essentieel belang voor de Brusselaars en de pendelaars, maar dat vereist samenwerkingsovereenkomsten en financiële overeenkomsten, rekening houdend met het territorialiteitsbeginsel.

Verschillende vragen blijven onbeantwoord, zoals de infrastructuur die De Lijn van plan is te gebruiken, de omvang en de verenigbaarheid van de nieuwe infrastructuur die in het Brussels Gewest moeten worden gebouwd om de lijnen van De Lijn te ontvangen, de overeenkomsten tussen de Gewesten voor de financiering van die infrastructuur, het tijdschema of nog het interregionaal tariefakkoord.

La sous-commission Infrastructure du Parlement bruxellois a mis en avant la qualité de ce projet qui peut contribuer à diminuer la pression automobile en Région bruxelloise, mais ne sera efficace que si des mesures d'accompagnement sont prises pour encourager les automobilistes à prendre les transports en commune, à l'instar de ce qui est prévu dans le COBRACE.

En ce qui concerne le réseau, plusieurs options existent, dont la possibilité de rabattre les lignes vers les nœuds intermodaux (avec une préférence pour le métro). Il serait nécessaire d'étudier, pour chacune des lignes, les différentes options de tracé et de mode de transport, en prenant en compte l'intérêt des voyageurs.

Il est également essentiel que des parkings de dissuasion soient créés aux abords de ces stations de trams, en dehors des limites du Ring et à côté des nœuds intermodaux, afin d'inciter les navetteurs à utiliser ce mode de transport rapide et efficace.

### PROPOSITION DE RÉSOLUTION

#### relative au projet « Brabantnet » de De Lijn, concernant la création de lignes de trams transrégionales

Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Par la présente résolution, souhaite réaffirmer l'intention de la Région de Bruxelles-Capitale d'être un acteur incontournable dans ce projet de lignes de trams reliant le Brabant flamand et la Région bruxelloise.

Vu l'article 29.2 du Règlement du Parlement bruxellois qui expose que lorsque, dans une discussion, les commissions concluent à la nécessité de légiférer ou d'exprimer le point de vue du Parlement, elles peuvent rédiger elles-mêmes une proposition d'ordonnance ou de résolution, l'examiner, la mettre aux voix et faire rapport à son sujet sans que le Parlement la prenne préalablement en considération;

Vu les objectifs du Plan Iris 2 de réduire de 20 % le trafic automobile en Région bruxelloise d'ici 2018 (par rapport à 2001);

Vu les propositions du projet « Mobilitévisie 2020 » qui s'inscrit dans le prolongement des annonces faites par la Région flamande d'améliorer la desserte de la périphérie bruxelloise et de réduire la pression automobile autour de la capitale;

Vu la création, dans le cadre de la VI<sup>ème</sup> Réforme de l'Etat, d'une communauté métropolitaine qui prendra en compte les problématiques de mobilité;

De subcommissie Infrastructuur van het Brussels Parlement heeft de aandacht gevestigd op de kwaliteit van het project, dat kan bijdragen tot een vermindering van de autodruk in het Brussels Gewest, maar het zal pas efficiënt zijn indien er flankerende maatregelen worden genomen om de automobilisten ertoe aan te moedigen het openbaar vervoer te nemen, zoals het BWLKE voorschrijft.

Wat het vervoersnetwerk betreft, bestaan er verschillende beleidskeuzes, waaronder de mogelijkheid om de lijnen te leiden naar de intermodale knooppunten (met een voorkeur voor de metro). Het zou noodzakelijk zijn om de verschillende mogelijke tracés geval per geval te bestuderen, rekening houdend met het belang van de reizigers.

Het is eveneens van essentieel belang dat er in de omgeving van die tramstations buiten de Ring en naast de intermodale knooppunten overstapparkings worden aangelegd, om de pendelaars ertoe aan te zetten die snelle en efficiënte vervoersmodus te gebruiken.

### VOORSTEL VAN RESOLUTIE

#### betreffende het project « Brabantnet » van De Lijn en de aanleg van transregionale tramlijnen

Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement,

Wenst met deze resolutie opnieuw te bevestigen dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een niet te negeren actor wil zijn in dit project voor tramlijnen tussen Vlaams-Brabant en het Brussels Gewest;

Gelet op artikel 29.2 van het Reglement van het Brussels Parlement, dat stelt dat, wanneer de commissies tijdens een bespreking besluiten dat ze wetgevend moeten optreden of het standpunt van het Parlement moeten uitdrukken, ze zelf een voorstel van ordonnantie of van resolutie kunnen opstellen, het kunnen behandelen, het in stemming kunnen brengen en erover verslag kunnen uitbrengen zonder dat het Parlement het op voorhand in overweging neemt;

Gelet op de doelstellingen van het Iris 2-plan om het autoverkeer in het Brussels Gewest tegen 2018 met 20 % te doen dalen (ten opzichte van 2001);

Gelet op de voorstellen van het project « Mobilitévisie 2020 », dat aansluit bij de aankondigingen van het Vlaams Gewest om de verbindingen met de Brusselse rand te verbeteren en de druk van het autoverkeer rond de hoofdstad te verlagen;

Gelet op de oprichting, in het kader van de VI<sup>de</sup> staats-hervorming, van een hoofdstedelijke gemeenschap die rekening zal houden met de mobiliteitsvraagstukken;

Considérant que mettre en œuvre plus de transports publics là où des dessertes ne sont pas assurées de manière optimale est extrêmement positif;

Considérant le possible effet positif pour tous que peut induire une offre complémentaire de transport en commun (De Lijn, STIB, TEC et SNCB);

Considérant que faciliter l'accès des navetteurs et des Bruxellois aux pôles d'emploi, à l'intérieur et en dehors de la Région de Bruxelles-Capitale est primordial pour l'économie et l'emploi de la Région de Bruxelles-Capitale, ainsi que pour les Régions flamande et wallonne;

Considérant que la demande de mobilité transrégionale ne se limite pas aux heures de pointe et aux seuls motifs de déplacements domicile-travail;

Considérant l'avis du Gouvernement bruxellois du 28 février 2013 sur le « Brabantnet » qui demande aux deux Régions (et à De Lijn et à la STIB) de continuer à collaborer pour élaborer ensemble un projet commun afin d'étendre le réseau de tram interrégional dans et aux abords de la Région de Bruxelles-Capitale;

Considérant l'existence de plusieurs options de réseau, dont la possibilité de rabattre les lignes vers les nœuds intermodaux (avec une préférence pour le métro) et la nécessité d'étudier pour chacune des lignes les différentes options de tracé et de mode de transport en prenant en compte l'intérêt des voyageurs.

Demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

1. De renégocier l'actuel accord de coopération entre la STIB, la TEC et De Lijn (établi en 1991) afin que celui-ci contribue à une meilleure mobilité pour les Bruxellois et les navetteurs, dans, vers et à l'extérieur de la Région bruxelloise;
2. De veiller à ce que ce projet du Gouvernement flamand puisse également profiter aux Bruxellois (mobilité, emploi, économie, environnement);
3. D'assurer la non-concurrence et la complémentarité des réseaux en Région bruxelloise;
4. D'inciter la Région flamande à augmenter la création de parkings de dissuasion aux abords de ces arrêts de trams en Brabant flamand et au-delà du Ring;
5. D'exclure la possibilité de faire porter sur le prix des titres de transports, en général ou sur les lignes transrégionales en particulier, le coût de financement éventuel de ces infrastructures par la technique du PPP;

Overwegende dat het uiterst positief is om meer openbaar vervoer tot stand te brengen waar het openbaarvervoersaanbod niet optimaal is;

Gelet op de mogelijke positieve effecten die voor iedereen kunnen ontstaan door een extra openbaarvervoersaanbod (De Lijn, MIVB, TEC en NMBS);

Overwegende dat een vlottere bereikbaarheid, voor de pendelaars en de Brusselaars, van de werkgelegenheidspolen, binnen en buiten het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, van primordiaal belang is voor de economie en de werkgelegenheid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, én voor het Vlaams en het Waals Gewest;

Overwegende dat de transregionale vraag naar mobiliteit niet beperkt is tot de piekuren en tot de woon-werkverplaatsingen;

Gelet op het advies van de Brusselse Regering van 28 februari 2013 over het « Brabantnet », waarin ze de twee Gewesten (en De Lijn en de MIVB) verzoekt te blijven samenwerken aan een gemeenschappelijk project om het interregionaal tramnet in en rond het Brussels Hoofdstedelijk Gewest uit te breiden;

Gelet op het bestaan van verscheidene opties voor het netwerk, zoals de mogelijkheid de lijnen naar de intermodale knooppunten te leiden (bij voorkeur naar de metro) en de noodzaak om voor elke lijn de verschillende opties inzake het traject en de vervoersmodus te onderzoeken, rekening houdend met het belang van de reizigers.

Verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering:

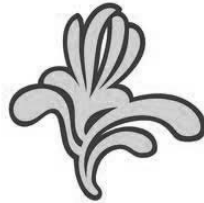
1. Opnieuw te onderhandelen over de huidige samenwerkingsovereenkomst tussen de MIVB, de TEC en De Lijn (die dateert van 1991), om bij te dragen tot een betere mobiliteit voor de Brusselaars en de pendelaars binnen, buiten en naar het Brussels Gewest;
2. Ervoor te zorgen dat dit project van de Vlaamse Regering ook ten goede komt aan de Brusselaars (mobiliteit, werkgelegenheid, economie, leefmilieu);
3. Concurrentie met de netwerken in het Brussels Gewest te voorkomen en de complementariteit ervan te verzekeren;
4. Het Vlaams Gewest ertoe aan te moedigen meer overstapparkings aan te leggen in de buurt van die tramhaltes in Vlaams-Brabant en buiten de Ring;
5. De mogelijkheid uit te sluiten dat de eventuele kostprijs van die infrastructuur wordt verrekend in de prijzen van de vervoerbewijzen in het algemeen of op de transregionale lijnen in het bijzonder door de techniek van publiek-private samenwerking;

- |  |  |
|--|--|
| <p>6. De concerter davantage les divers acteurs : d'une part la STIB, Bruxelles mobilité, et d'autre part la SNCB, les communes concernées par ces lignes de trams, ainsi que les acteurs économiques et environnementaux;</p> <p>7. De déterminer, à l'instar de ce qui s'est fait pour le RER, les mesures d'accompagnement nécessaires pour assurer un report modal performant;</p> <p>8. D'assurer une complémentarité entre l'offre de transport public des différents opérateurs (notamment les arrêts, la fréquence, les correspondances, l'information, etc.);</p> <p>9. De garantir des distances raisonnables entre les arrêts qui répondent à un milieu urbain dense;</p> <p>10. D'avancer sur le plan tarifaire intégré et la complémentarité entre les réseaux de transports en commun;</p> <p>11. D'assurer une desserte attractive également en soirée et le week-end;</p> <p>12. D'évaluer l'impact sur les voyageurs de la STIB des modifications du réseau liées à l'implantation des lignes de trams transrégionales, en veillant à ce que ces projets ne se fassent pas au détriment des projets prioritaires de la STIB;</p> <p>13. De demander à De Lijn de prévoir, à l'instar de la STIB, une communication trilingue (néerlandais, français, anglais) en territoire bruxellois;</p> <p>14. D'invoquer auprès du Gouvernement flamand le principe de réciprocité, afin de permettre à la STIB, le cas échéant, de développer son offre en territoire flamand;</p> <p>15. De transmettre la présente résolution au Gouvernement et au Parlement flamands.</p> | <p>6. Meer overleg te plegen met de verschillende actoren: enerzijds de MIVB en Mobiel Brussel en anderzijds de NMBS, de gemeenten die betrokken zijn bij die tramlijnen, alsook de actoren op economisch en ecologisch vlak;</p> <p>7. De flankerende maatregelen te treffen die nodig zijn om te zorgen voor een performante modal shift, zoals gedaan werd voor het GEN;</p> <p>8. Te zorgen voor complementariteit tussen het openbaar vervoersaanbod van de verschillende operatoren (met name de haltes, de frequentie, de overstapmogelijkheden, de informatie, enz.);</p> <p>9. Redelijke afstanden te garanderen tussen de haltes om rekening te houden met een dichtbevolkte stadsomgeving;</p> <p>10. Te vorderen met het geïntegreerd tariefplan en de complementariteit tussen de netten van het openbaar vervoer;</p> <p>11. Ook te zorgen voor aantrekkelijke verbindingen 's avonds en tijdens het weekend;</p> <p>12. De weerslag op de MIVB-reizigers van de wijzigingen van het netwerk ingevolge het tot stand brengen van transregionale tramlijnen te evalueren, erop toeziend dat die projecten niet ten koste gaan van de prioritaire projecten van de MIVB;</p> <p>13. De Lijn te verzoeken om, net als de MIVB, te voorzien in drietalige communicatie (Nederlands, Frans, Engels) op het Brussels grondgebied;</p> <p>14. De Vlaamse Regering te wijzen op het beginsel van wederkerigheid om de MIVB, indien nodig, de mogelijkheid te bieden haar aanbod op het Vlaams grondgebied uit te breiden.</p> <p>15. Deze resolutie te bezorgen aan de Vlaamse Regering en het Vlaams Parlement.</p> |
|--|--|



## VI. Annexes

### Annexe 1 Présentation De Lijn



# Développement de lignes de tram interrégionales dans et aux abords de Bruxelles

*Présentation à la Commission Infrastructure  
du Parlement de Bruxelles-Capitale  
5 décembre 2012*

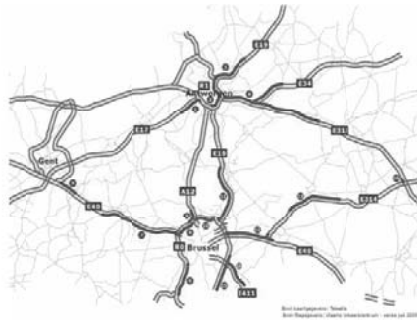
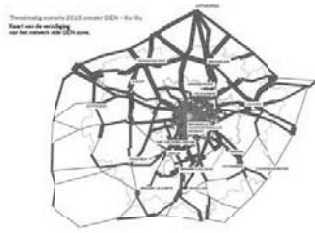


## Présentation Gouvernement bruxellois - 20 septembre 2012

1. Faible part de marché des TP dans des déplacements interrégionaux
2. Lignes de tram interrégionales peuvent contribuer aux objectifs d'IRIS 2
3. Lignes de tram interrégionales améliorent l'accessibilité des zones d'emploi en RBC et ses abords
4. Etudes lignes de tram interrégionales avec la STIB & RBC



# Bruxelles, capitale embouteillée de la Belgique et d'Europe



**brussel  
nieuws.be**

## 'VRT overweegt verhuis naar Vilvoorde of Mechelen'

Brussel woensdag 18 januari 2012 07:24 © brusselnieuws.be/RTM Brussel

De VRT denkt na over een verhuis van Brussel naar Vilvoorde of Mechelen. Dat zei Mechels burgemeester Bart Somers (Open VLD) op zijn nieuwjaarsreceptie. De VRT nuanceert. Staatssecretaris en ex-VRT-journalist Bruno De Lille (Groen) vindt het onstellig dat de optie ook maar overwogen word.



Voorhand de VRT?

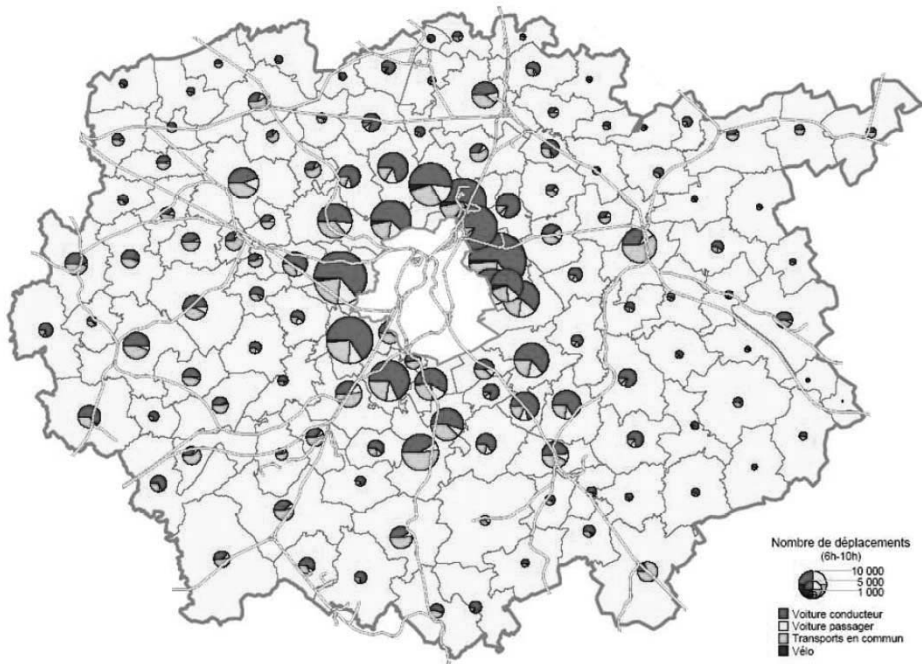
## Ondernemingen

### Zwakke mobiliteit schaadt Brussel

Brussel zal komende jaren een plaats in het jaarse autoverkeer verloren gaan. Dit naar schatting berekende de VRT.



# Faible part de marché TP – Déplacements vers la RBC



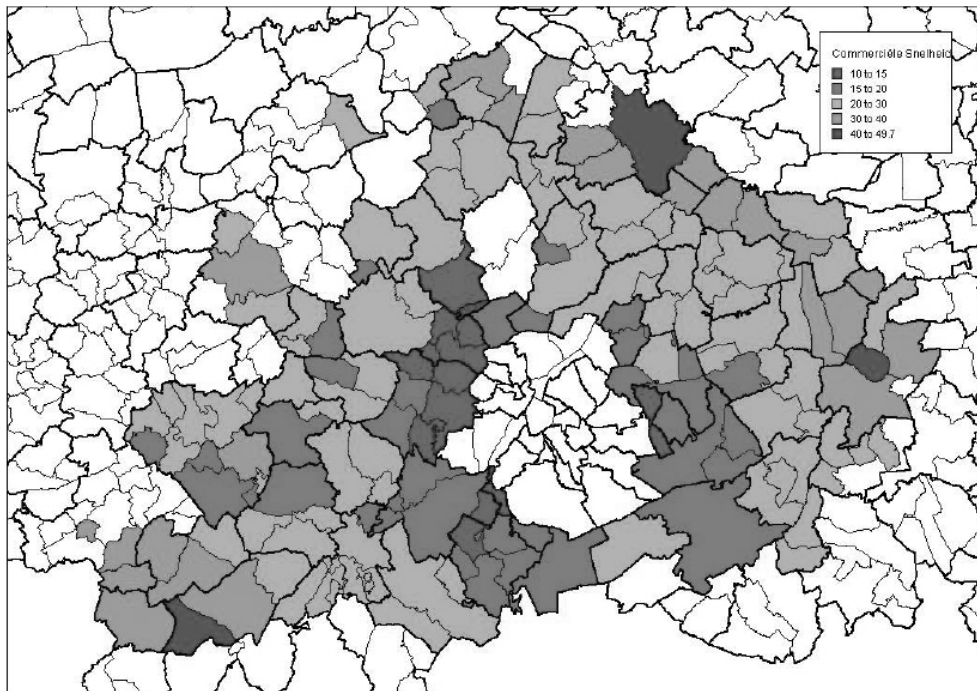
Nombre de déplacements (6h-10h)  
10 000  
5 000  
1 000

- Voiture conducteur
- Voiture passager
- Transports en commun
- Vélo

Bron : Studie GEN Artikel 13, Lot 1 (Stratec)



## Faible vitesse commerciale TP dans la proche banlieue de Bruxelles



LJN

Bron : De Lijn, simulaties reistijd met routeplanner Slimweg (aug. 2010)

MIVB STIB

## Mauvaise accessibilité des zones leviers en périphérie bruxelloise

Pôles importants en RBC	Durée du voyage	Correspondances
1 Gare du Nord	46,5	0,8
2 Gare du Midi	47,3	0,9
3 Gare Centrale	46,3	1,0
4 Tour&Taxis (Sainctelette)	53,7	1,4
5 Schuman/Luxembourg	51,2	1,3
6 Madou/Arts-Loi	51,1	1,5
7 OTAN/Bordet/A201	66,3	1,5
8 Louise	58,1	1,7
9 Rogier/Botanique	55,8	1,5
10 Roodebeek (Woluwe)	59,4	1,7
11 Heysel	60,0	1,7
12 UZ VUB Jette	66,5	1,9
13 Delta (VUB Etterbeek)	59,0	1,4
14 COOVI/Erasmus	58,2	1,5
15 Anderlecht industrie Gare de l'Ouest (Saint- 16 Guidon/Bracops)	63,8	1,7
17 Bourse/de Brouckère	56,4	1,5
18 Josaphat/Meiser	52,0	1,5
19 Herrmann-Debroux	59,2	1,4
20 Port	71,5	1,8
	68,6	1,8

En moyenne **57,5 minutes** et **1,5 correspondances**

- Meilleure option = 3 gares SNCB
- 4 options les moins bonnes =
  - Herrmann-Debroux
  - Le Port
  - la zone autour de l'OTAN
  - UZ VUB à Jette.
- Egalement moins bonne =
  - Anderlecht/Forest
  - Heysel
  - Roodebeek
  - Meiser
- IRIS 2 : Zones leviers (p.119)

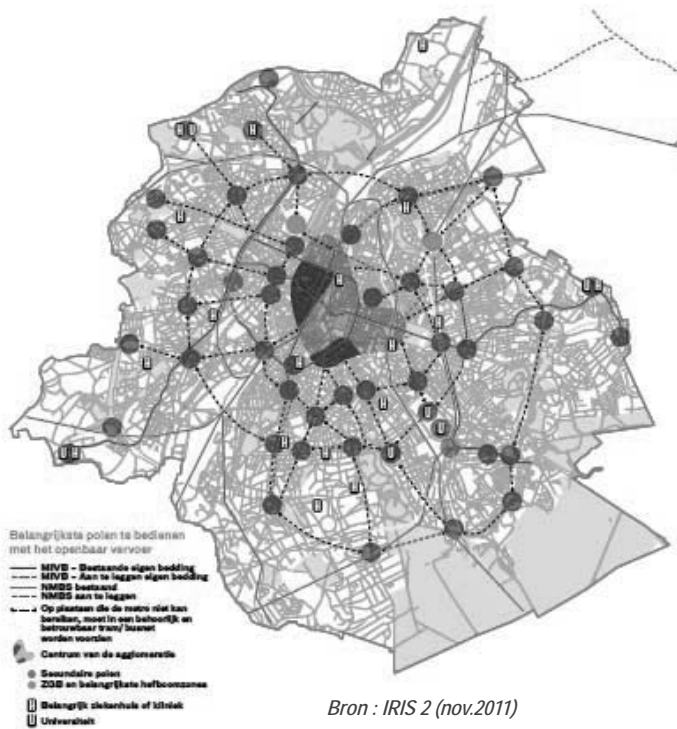


LJN

Bron : De Lijn, simulaties reistijd met routeplanner Slimweg (aug. 2010)

MIVB STIB

## IRIS 2 (p.119): Zones leviers – bonne desserte en TP



## IRIS 2 – objectifs

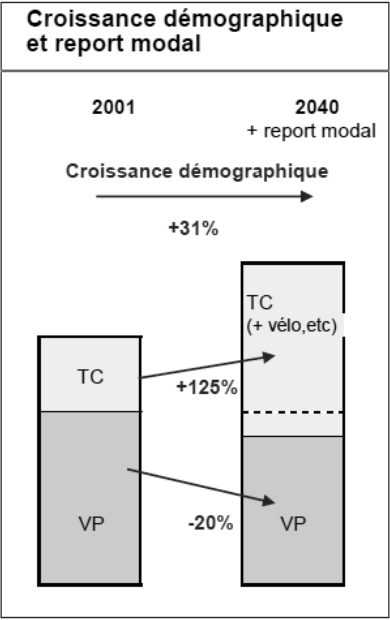
- Diminution du trafic de 6 à 10 % d'ici 2015
- Diminution du trafic de 20 % d'ici 2018



Public transport: the smart green solution  
Doubling the market share of  
public transport worldwide by 2025



Croissance démographique +31% & voiture -20%  
= TP +125%



Déplacements	6h-10h	2001	2040	2040-2001	2040/2001
Voiture	RBC	367.000	293.600	-73.400	-20%
	Interrégional	275.250	220.200	-55.050	-20%
TP	Interrégional	91.750	73.400	-18.350	-20%
	RBC	225.000	506.250	281.250	+125%
	Interrégional	135.000	303.750	168.750	+125%
	Interrégional	90.000	202.500	112.500	+125%

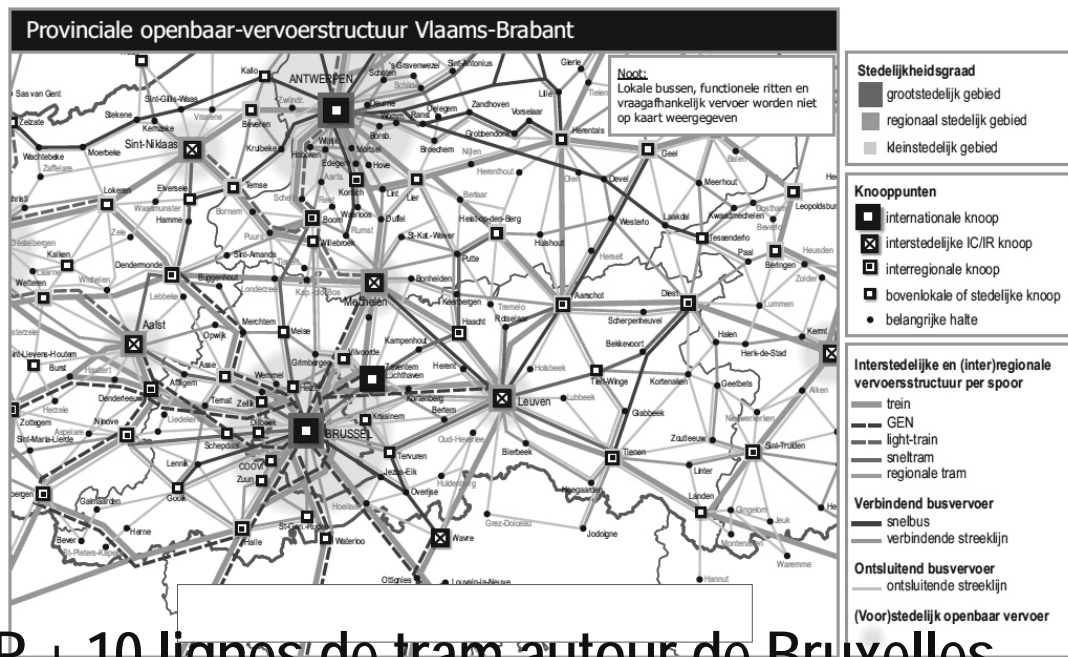
Les transports publics interrégionaux (SNCB, De Lijn, TEC, STIB) doivent augmenter de 112.500 déplacements (au moins) pour atteindre les objectifs d'IRIS 2.



Bron : MIVB + IRIS 2



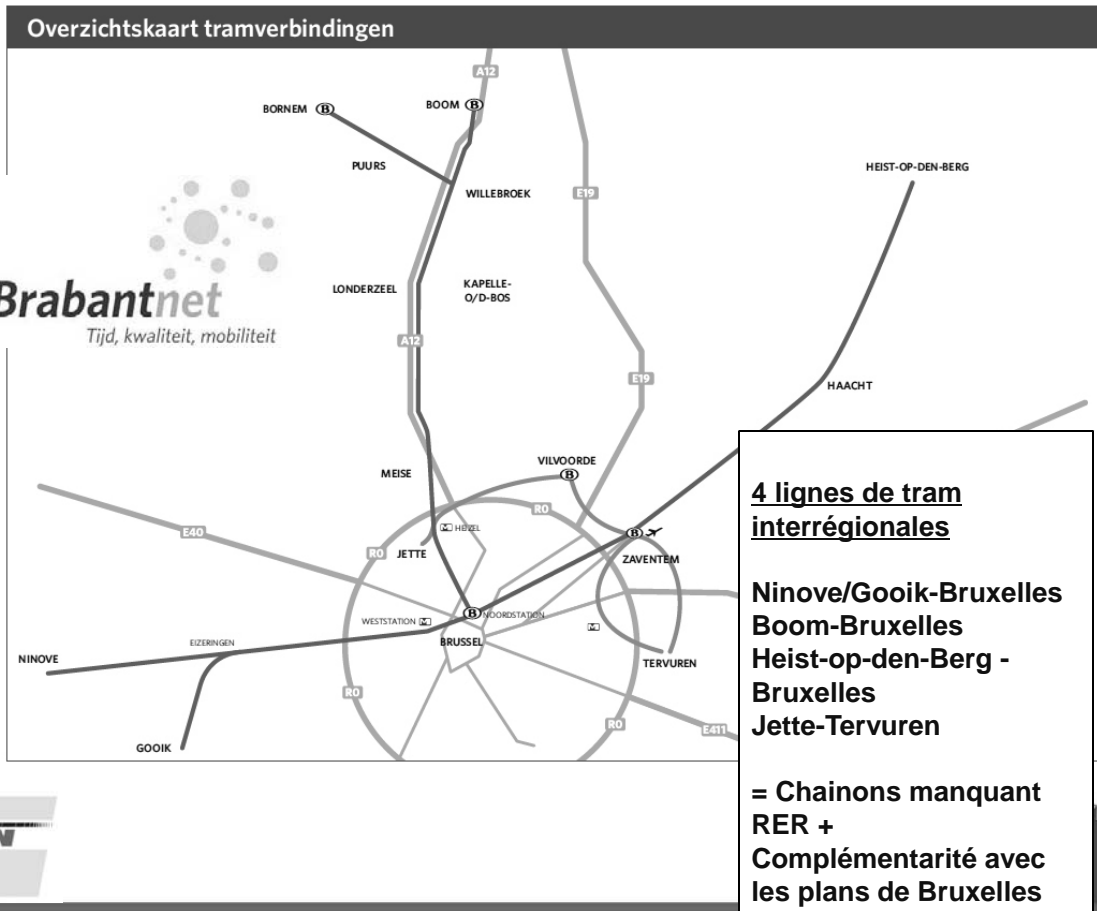
### Vision de mobilité 2020 – avril 2009



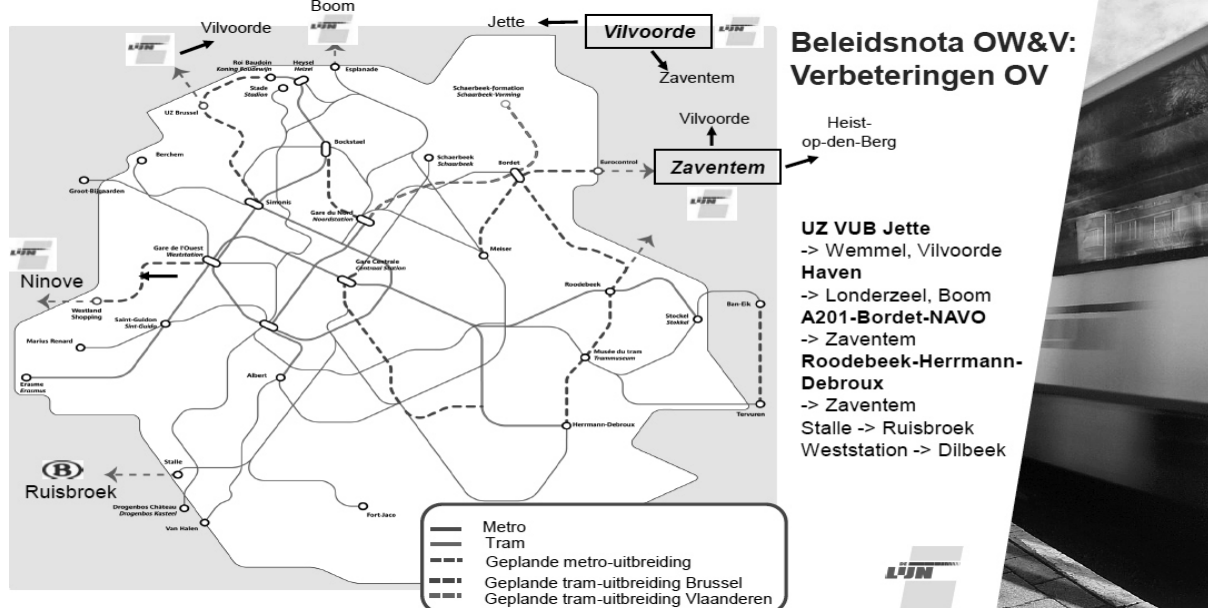
RER + 10 lignes de tram autour de Bruxelles

Bron : De Lijn





# Lignes de tram interrégionales s'inscrivent dans les plans bruxellois



Bron : MIVB , De Lijn, Beleidsnota OW&V en IRIS 2 (p.59)

## Note d'orientation contrat de gestion STIB 2012-2016

### En exploitation < 2016:

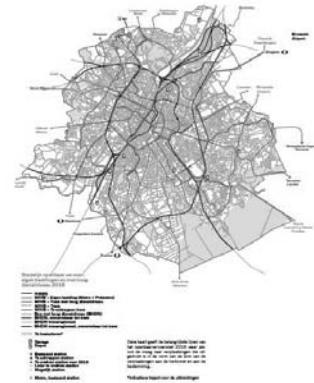
- Mise en exploitation du tram 9 Simonis & le Haut de Jette
- Prolongement du tram 62 jusque l'OTAN-Eurocontrol
- Prolongement du tram 94 jusque Roodebeek

### En exploitation < 2020:

- Mise en exploitation du tram entre: - Haut de Jette & Heysel
- Rogier et Tour & Taxis

### Etude < 2016

- Lignes de tram interrégionales :
  - Prolongement du tram 62 de l'OTAN vers Brussels Airport
  - Prolongement du tram 94 de Roodebeek vers Brussels Airport
  - Prolongement depuis la chaussée de Ninove
  - Prolongement depuis le Heysel
  - Prolongement du tram 4 de Stalle en direction de Ruisbroek



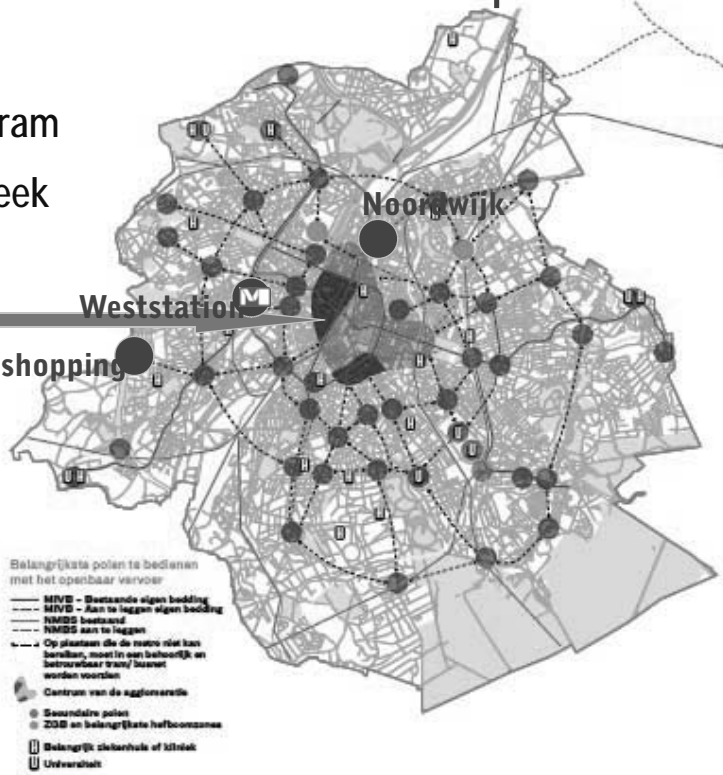
## Avantages trams interrégionales pour la RBC

1. Les trams aident à atteindre les objectifs de IRIS 2 :
  - Charge du trafic -20%
  - Objectifs environnementaux (réduction des particules fines, NOx, CO2)
2. Les trams contribuent à une utilisation de l'espace plus efficace :
  - Moins de voitures, places de stationnement
  - Plus d'espace pour les cyclistes, les riverains
3. Les trams contribuent à une meilleure accessibilité des zones d'emploi dans la périphérie pour les Bruxellois
4. Les trams contribuent à une meilleure accessibilité des zones d'emploi en Région de Bruxelles-Capitale



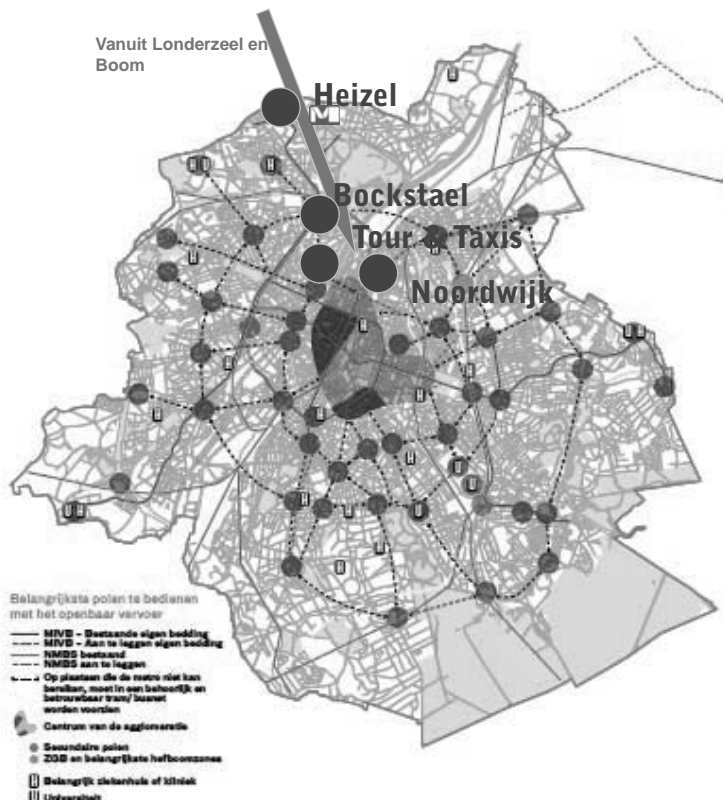
# Améliorer l'accès aux zones d'emploi RBC

avec  
la ligne de tram  
depuis Dilbeek  
et Ninove



# Améliorer l'accès aux zones d'emploi RBC

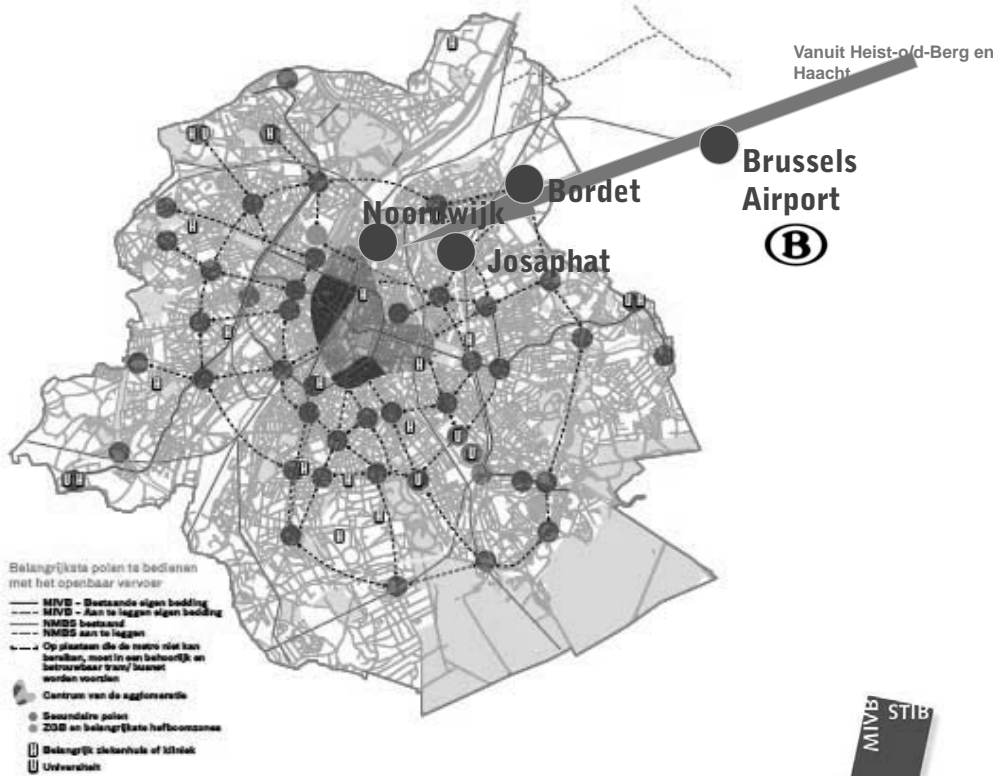
avec  
la ligne de tram  
depuis  
Londerzeel  
(Willebroek –  
Boom)





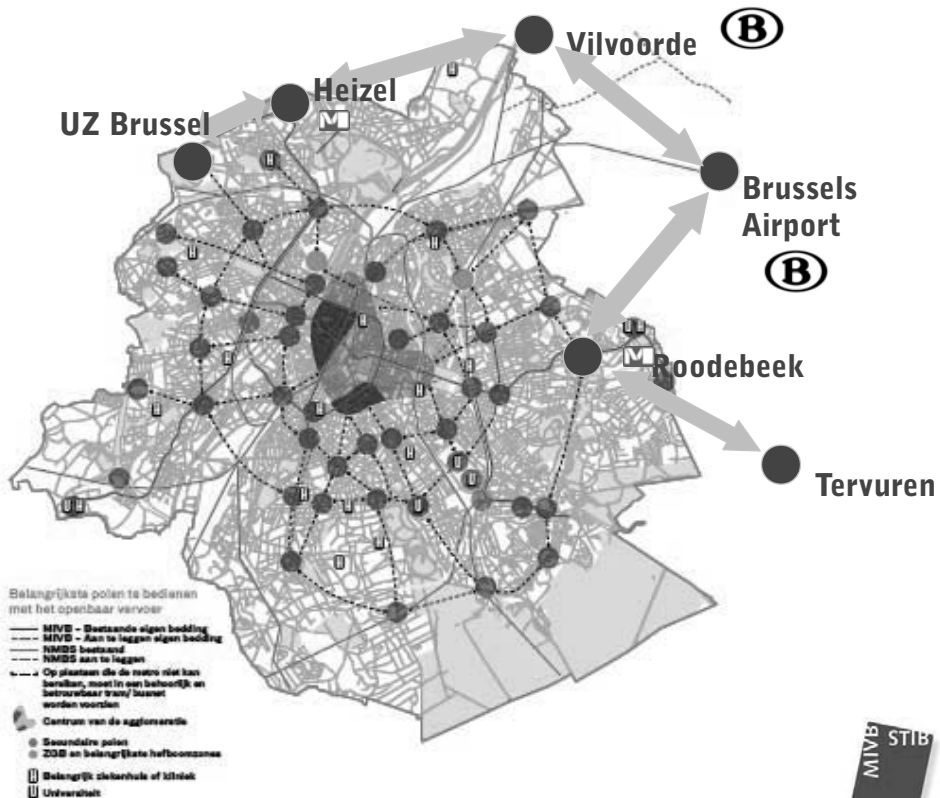
# Améliorer l'accès aux zones d'emploi RBC

avec  
la ligne de tram  
depuis  
Zaventem  
(Haacht –  
Heist-o/d-Berg)



# Améliorer l'accès aux zones d'emploi RBC

avec  
le tram  
périphérique  
depuis  
Vilvorde  
et Brussels  
Airport



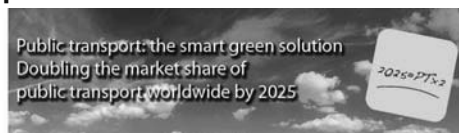
## 4 études tram préparatoires – août 2011 – mai 2013

### Objectif

Pour chaque champ d'étude, développer des liaisons de transports publics interrégionales sur rails qui transportent à partir de 2020 le plus possible de nouveaux voyageurs TP en tant que solution partielle pour la congestion de la région autour de Bruxelles.

Etudes : PlanMER's, MACB en MCA

=> Tracés préférentiels pour 4 liaisons



## Analyse des coûts-bénéfices

### Coûts

- Infrastructure
- Entretien
- Exploitation (matériel roulant, énergie, frais de personnel,...)

### Bénéfices

- Bénéfices directes : gain de temps (TP, voiture, cargaison) – report modal!
- Bénéfices indirectes : environnement, aménagement du territoire, marché du travail

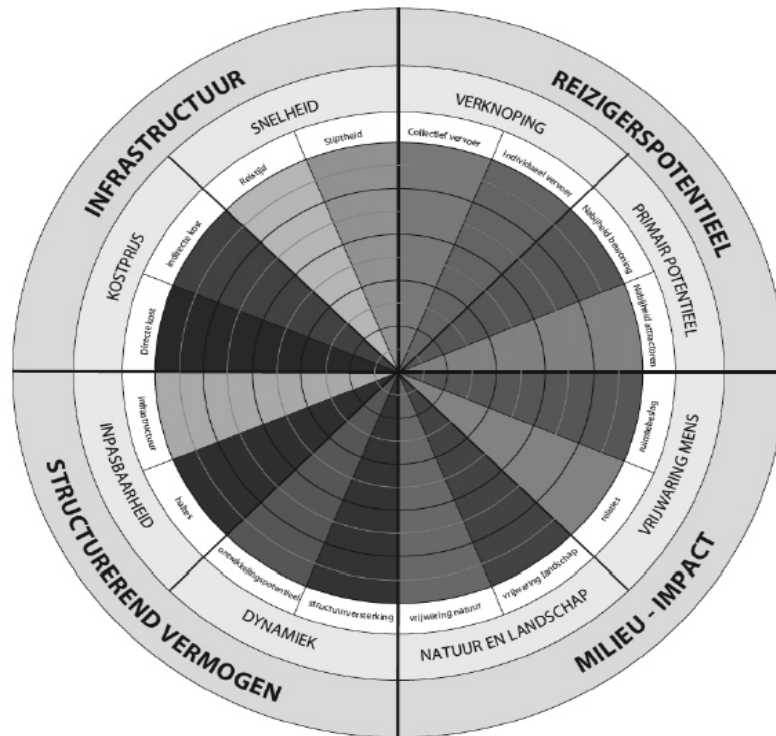
= quantifier au maximum les coûts et bénéfices

= méthode de comparaison entre projets, variantes de tracé, tracés raccourcis



## Analyse multi-critères

### MULTI-CRITERIA EVALUATIE



## Etudes avec les instances bruxelloises

### 1. Groupe de pilotage

- Rôle : pilotage général des études
- Représentation bruxelloise :  
**Jean-Louis Glume (Bruxelles Mobilité) – Kris Lauwers (STIB)**

### 2. Groupes d'accompagnement

- Rôle: retour d'informations immédiat entre l'étude et les administrations (locales)
- Représentation bruxelloise :  
Toutes les administrations bruxelloises concernées sont représentées (au niveau des administrations)

#### Bruxelles Mobilité

#### STIB

### 3. Groupe de résonance représentatif

- Rôle : informer les stakeholders
- Les organisations de la société civile (employeurs, organisations représentatives des travailleurs), Organisations de l'environnement & de la mobilité
- Représentation bruxelloise : **Bral, Beci, VUB,...**

### 4. Expertise externe – bureaux d'étude:



## Déroulement des études

### PlanMER

- ✓ Présentation du dossier de notification - 12 nov 2012 – 11 jan 2013 => e.a. avis RBC
- ✓ Directives service MER: fin janvier 2013
- ✓ Dossier prêt fin avril 2013,
- ✓ Déclaration de conformité service MER mai 2013

### MKBA

- ✓ Potentiel (report modal de la voiture vers les TP)
- ✓ Estimation des coûts (infrastructure, entretien, exploitation)
- ✓ Potentiel (report modal + estimations des coûts = MACB)

### MCA

- ✓ Evaluation 16 critères pour les différentes variantes de tracé

**Resultats PlanMER + MACB + MCA =**

**tracé préférentiel par les Gouvernements bruxellois et flamand en  
automne 2013**



## Accord d'intention interrégional

### Délimitation des projets – tracés préférentiels – infrastructure

- ✓ Dépend du résultat des études
- ✓ Dépend des choix de la RBC

### Exploitation & matériel roulant

- ✓ Harmoniser avec le réseau des trams bruxellois existant

### Financement

- ✓ Principes de l'accord de collaboration de 1991
- ✓ Principes tarifaires

### Concertation

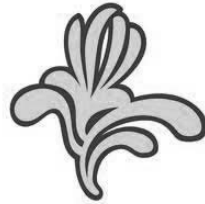
- ✓ Sur la base de l'Accord de principes entre les Régions

**=> Décision Gouvernements bruxellois et flamand en  
automne 2013**



## VI. Bijlagen

### Bijlage 1 Voorstelling De Lijn



# Ontwikkeling van interregionale tramlijnen in en rond Brussel

*Voorstelling aan de commissie Infrastructuur van  
het Brussels Hoofdstedelijk Parlement*

*5 december 2012*

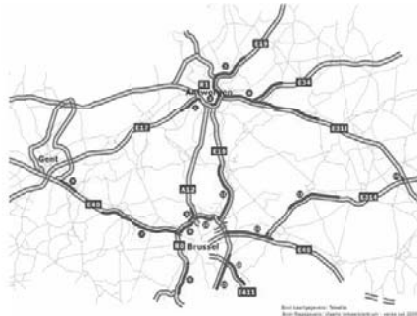
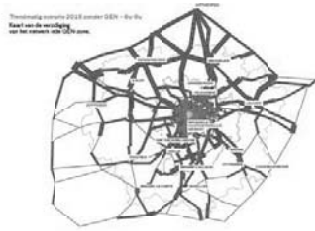


Voorstelling Brusselse Regering – 20 september 2012

1. Laag marktaandeel OV in interregionale verplaatsingen
2. Interregionale tramlijnen kunnen meehelpen aan de doelstellingen van IRIS 2
3. Interregionale tramlijnen verbeteren bereikbaarheid tewerkstellingszones in BHG en de rand
4. Studies interregionale tramlijnen samen met MIVB & BHG



# Brussel, filehoofdstad van België en van Europa !



**brussel  
nieuws.be**

## 'VRT overweegt verhuis naar Vilvoorde of Mechelen'

Brussel woensdag 18 januari 2012 07u24 © brusselnieuws.be/FB Brussel

De VRT denkt na over een verhuis van Brussel naar Vilvoorde of Mechelen. Dat zei Mechels burgemeester Bart Somers (Open VLD) op zijn nieuwjaarsreceptie. De VRT nuanceert. Staatssecretaris en ex-VRT-journalist Bruno De Lille (Groen) vindt het onstellig dat de optie ooit maar overwogen wordt.



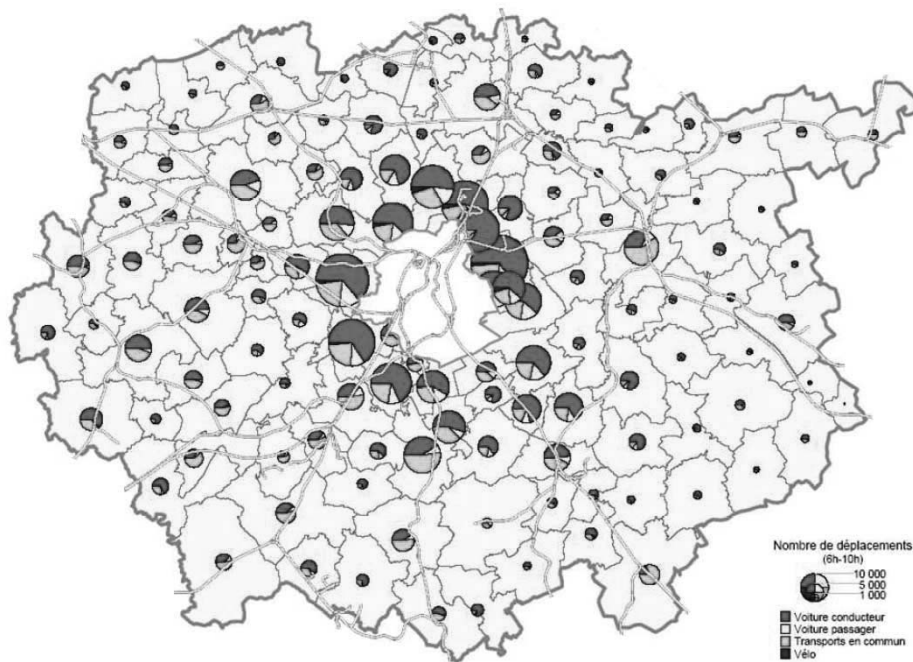
## Ondernemingen

### Zwakke mobiliteit schaadt Brussel

Brussel valt steeds meer onder plaatselijke problemen met betrekking tot mobiliteit. Het moet anderszins terug naar plaats 12 van 27



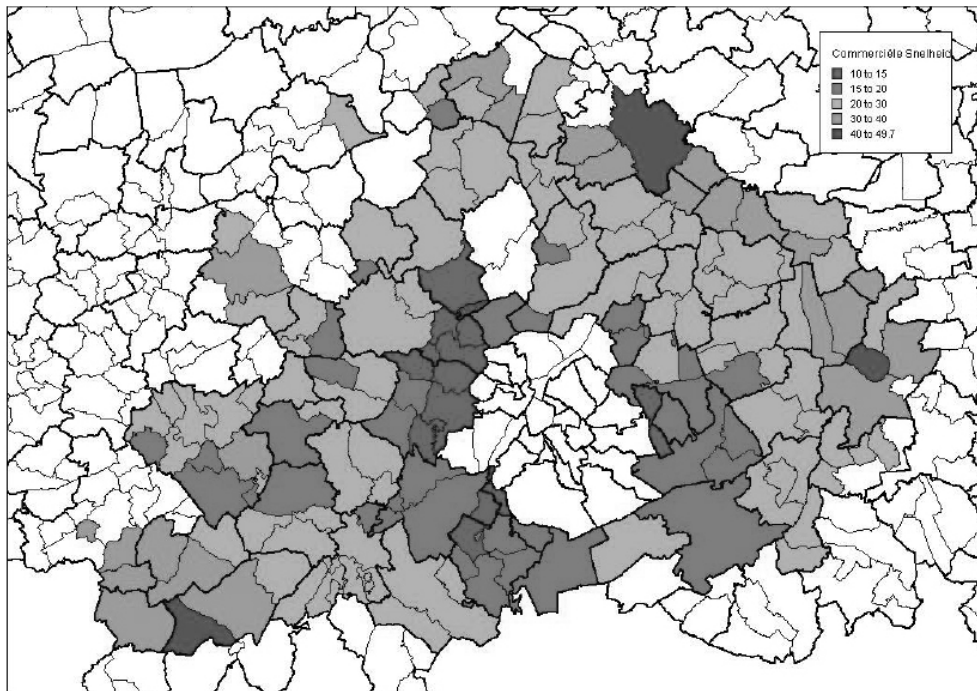
# Laag marktaandeel OV – Verplaatsingen naar het BHG



Bron : Studie GEN Artikel 13, Lot 1 (Stratec)



## Lage reissnelheid OV in dichte rand rond Brussel



LJN

Bron : De Lijn, simulaties reistijd met routeplanner Slimweg (aug. 2010)

MIVB STIB

## Slechte bereikbaarheid van perifere Brusselse hefboomgebieden

Belangrijke polen in BHG	Reistijd	Overstappen
1 Noordstation	46,5	0,8
2 Zuidstation	47,3	0,9
3 Centraal Station	46,3	1,0
4 Tour&Taxis (Saintelette )	53,7	1,4
5 Schuman/Luxemburg	51,2	1,3
6 Madou/Kunst-Wet	51,1	1,5
7 NATO/Bordet/A201	66,3	1,5
8 Louisa	58,1	1,7
9 Rogier/Kruidtuin	55,8	1,5
10 Roodebeek (Woluwe)	59,4	1,7
11 Heizel	60,0	1,7
12 UZ VUB Jette	66,5	1,9
13 Delta (VUB Etterbeek)	59,0	1,4
14 COOVI/Erasmus	58,2	1,5
15 Anderlecht industrie	63,8	1,7
16 Weststation (Sint-Guido/Bracops)	56,4	1,5
17 Beurs/de Brouckère	52,0	1,5
18 Josaphat/Meiser	59,2	1,4
19 Herrmann-Debroux	71,5	1,8
20 Haven	68,6	1,8

- Gemiddeld **57,5 minuten en 1,5 keer overstappen**;
- Best = 3 NMBS-stations
- 4 minst goed =
  - Herrmann-Debroux
  - de Haven
  - de zone rond de NAVO
  - UZ VUB in Jette.
- Ook minder goed =
  - Anderlecht/Vorst
  - Heizel
  - Roodebeek
  - Meiser
- IRIS 2 : Hefboomgebieden (p.119)

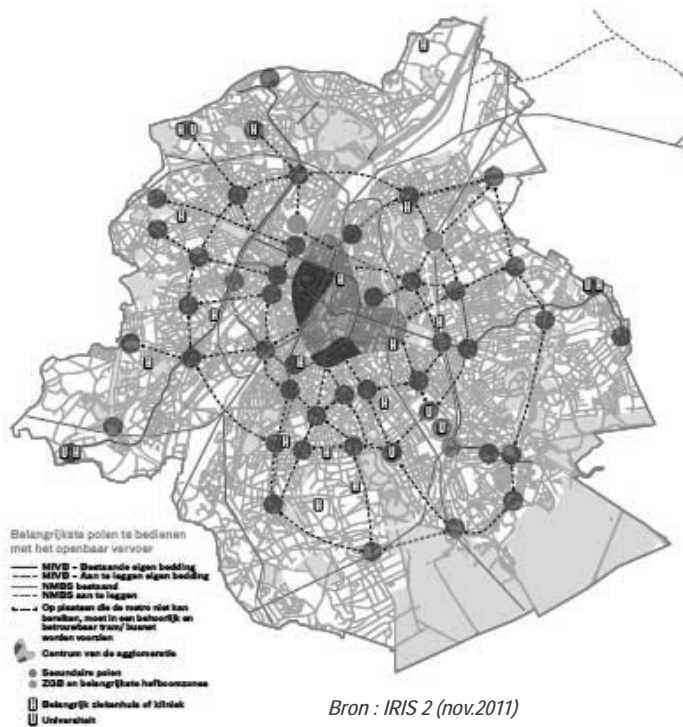


LJN

Bron : De Lijn, simulaties reistijd met routeplanner Slimweg (aug. 2010)

MIVB STIB

## IRIS 2 (p.119): Hefboomgebieden – goed te bedienen met OV



## IRIS 2 - doelstellingen

- Vermindering van 6 à 10 % van het verkeer tegen 2015
- Vermindering van 20 % van het verkeer tegen 2018



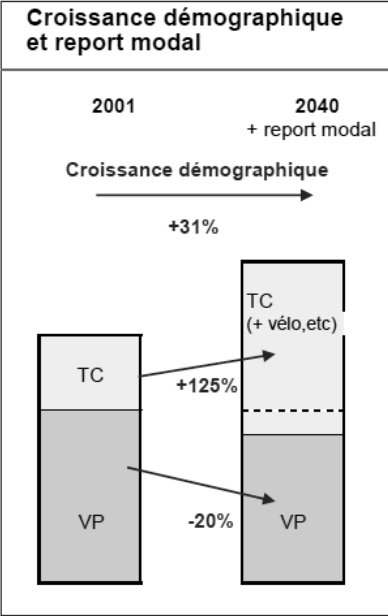
International Association of  
Public Transport  
Connecting the world of  
public transport

Public transport: the smart green solution  
Doubling the market share of  
public transport worldwide by 2025





Bevolkingsgroei +31% & auto -20% = OV +125%



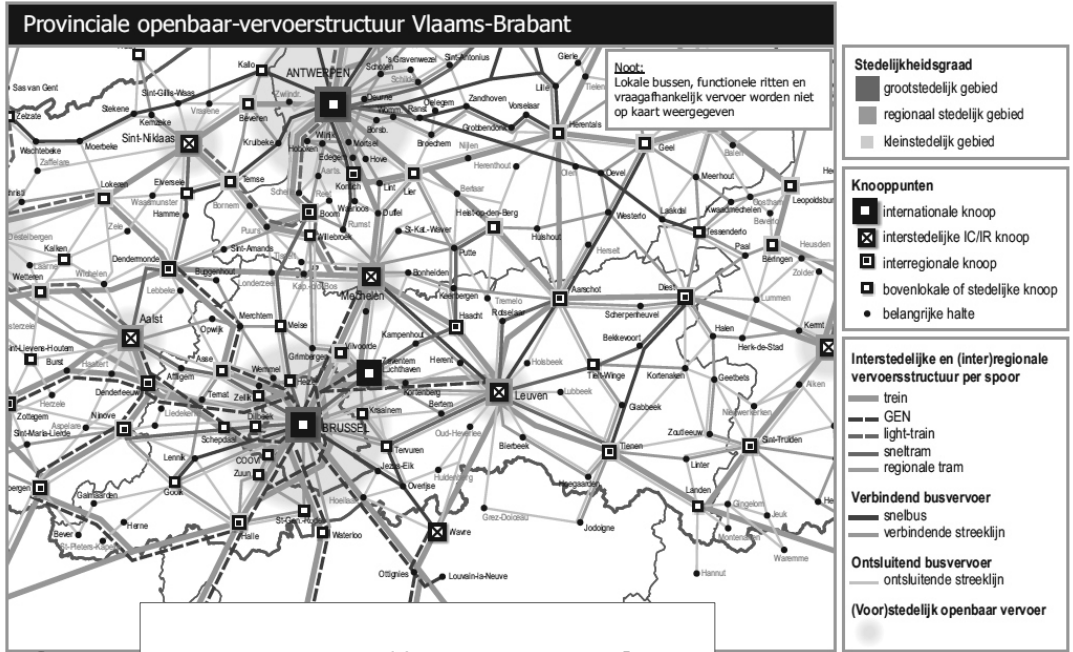
Verplaatsingen	6u-10u	2001	2040	2040-2001	2040/2001
Auto	BHG	367.000	293.600	-73.400	-20%
	Intragevestelijk	275.250	220.200	-55.050	-20%
OV	Intergewestelijk	91.750	73.400	-18.350	-20%
	BHG	225.000	506.250	281.250	+125%
	Intragevestelijk	135.000	303.750	168.750	+125%
	Intergewestelijk	90.000	202.500	112.500	+125%

Het **interregionaal openbaar vervoer** (NMBS, De Lijn, TEC, MIVB) moet toenemen met (minstens) **112.500**

Bron : MIVB + IRIS 2



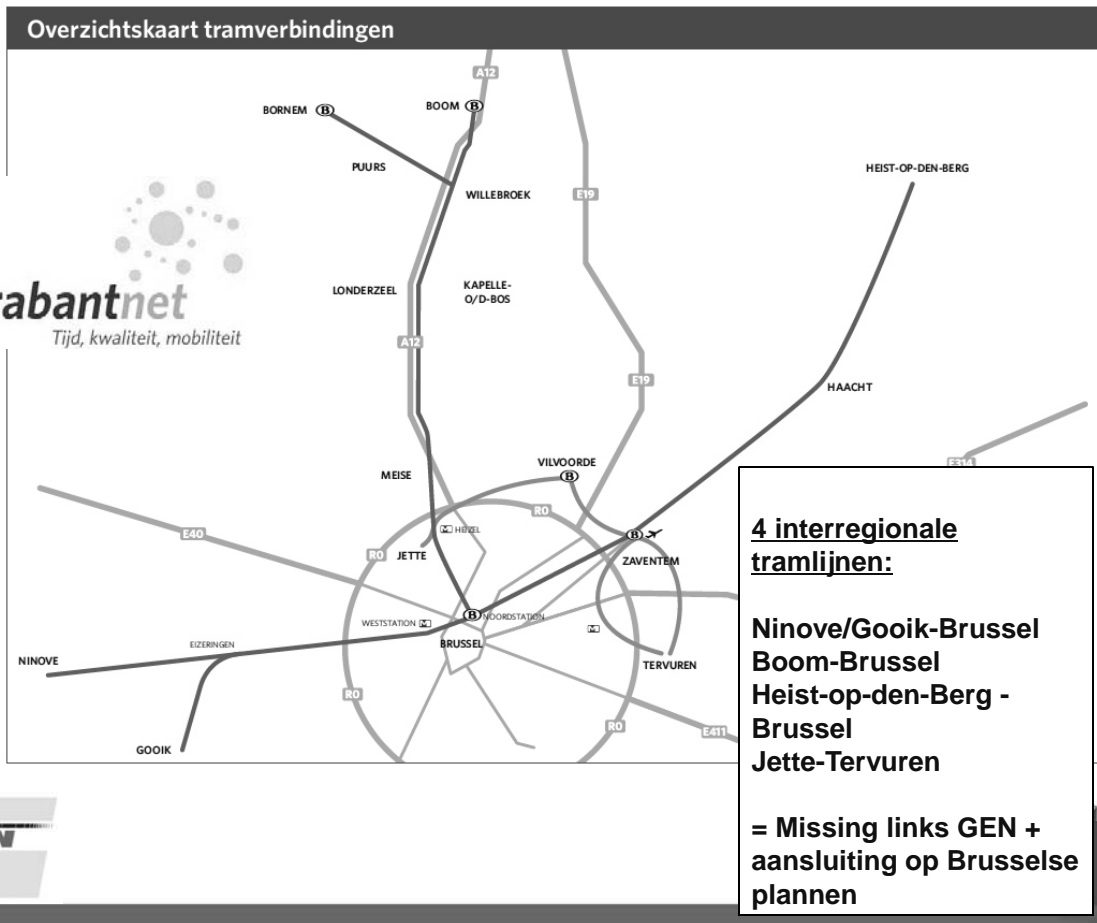
Mobiliteitsvisie 2020 – april 2009



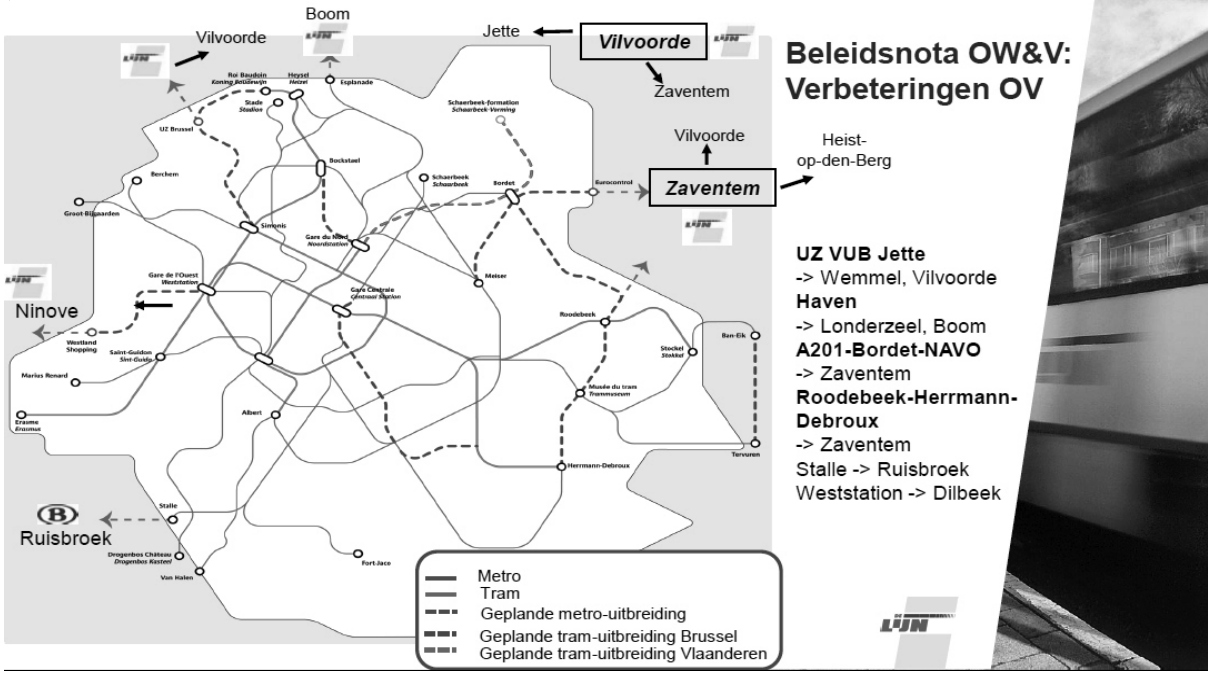
GEN + 10 tramlijnen rond Brussel

Bron : De Lijn





## Interregionale tramlijnen passen in Brusselse plannen



Bron : MIVB , De Lijn, Beleidsnota OW&V en IRIS 2 (p.59)

## Oriëntatienota beheersovereenkomst MIVB 2012-2016

### In gebruik < 2016:

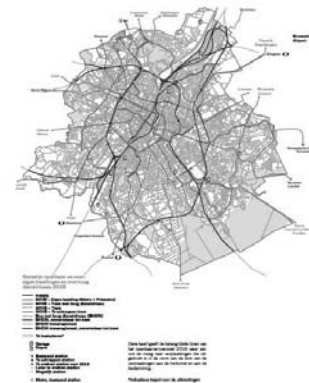
- In gebruikname tram 9 Simonis & Hoog Jette
- Verlenging van tram 62 tot aan NATO-Eurocontrol
- Verlenging van tram 94 tot Roodebeek

### In gebruik < 2020:

- In gebruikname tram tussen :
  - Hoog Jette & Heizel
  - Rogier en Tour & Taxis

### Studie < 2016

- Interregionale tramlijnen:
  - Verlenging van tram 62 van NATO naar Brussels Airport
  - Verlenging van tram 94 van Roodebeek naar Brussels Airport
  - Verlenging vanaf Ninoofsesteenweg
  - Verlenging vanaf Heizel
  - Verlenging van tram 4 van Stalle richting Ruisbroek



## Voordelen interregionale trams voor het BHG

### 1. Trams helpen de doelstellingen van IRIS 2 te behalen:

- Verkeersdruk -20%
- Milieudoelstellingen (verminderen fijn stof, NOx, CO2)

### 2. Trams zorgen voor een efficiënter ruimtegebruik:

- Minder auto's, parkeerplaatsen
- Meer plaats voor fietsers, bewoners

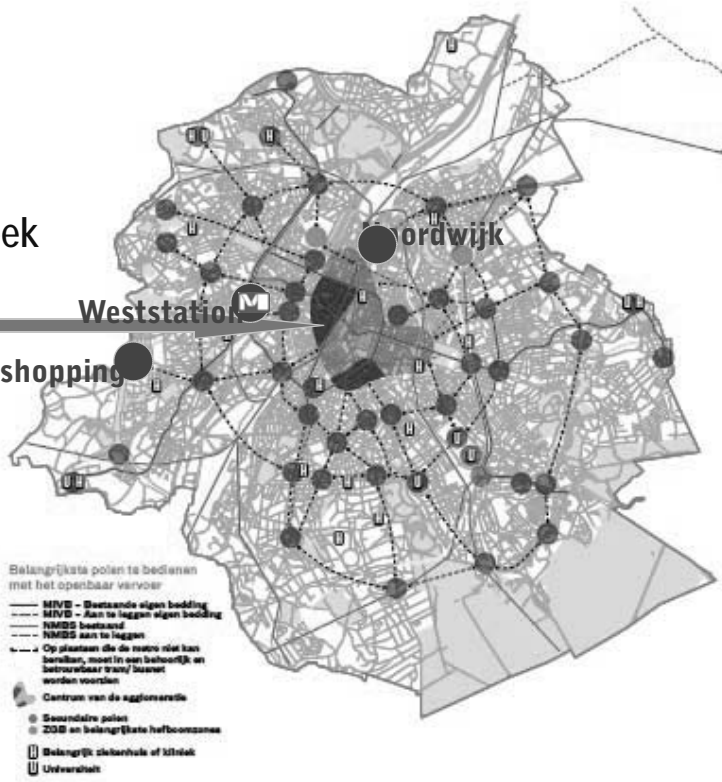
### 3. Trams verbeteren bereikbaarheid tewerkstellingszones in de rand voor Brusselaars

### 4. Trams verbeteren bereikbaarheid van de tewerkstellingszones in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest



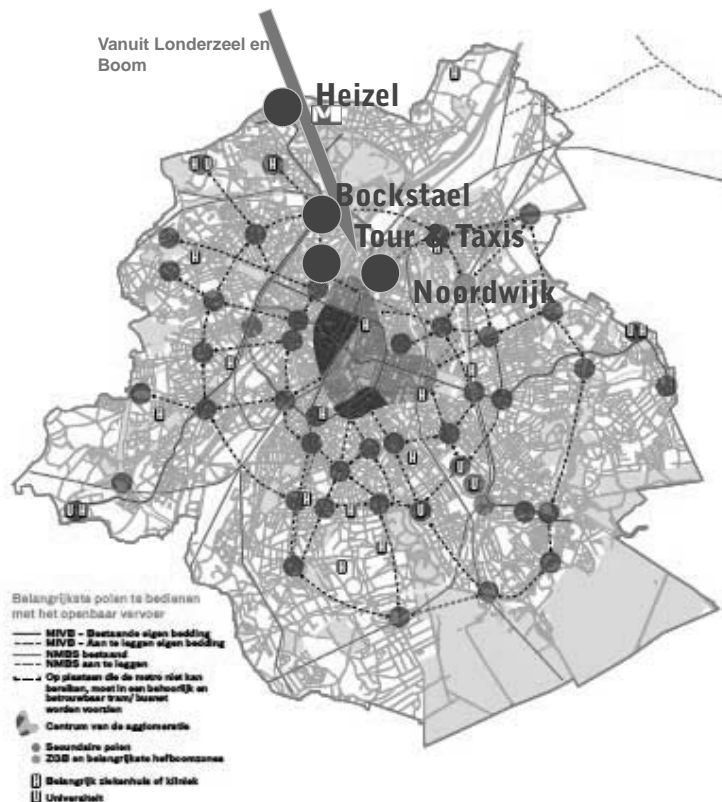
# Verbeteren bereikbaarheid tewerkstellingszones BHG

met  
tramlijn  
vanuit Dilbeek  
en Ninove



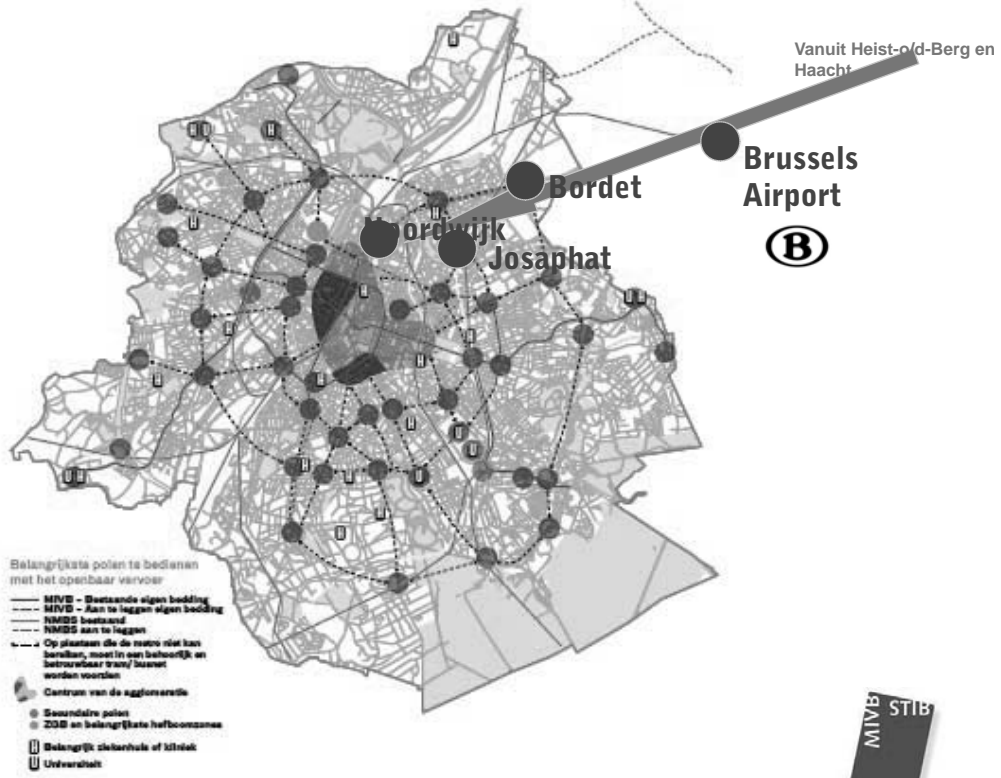
# Verbeteren bereikbaarheid tewerkstellingszones BHG

met  
tramlijn  
vanuit  
Londerzeel  
(Willebroek –  
Boom)



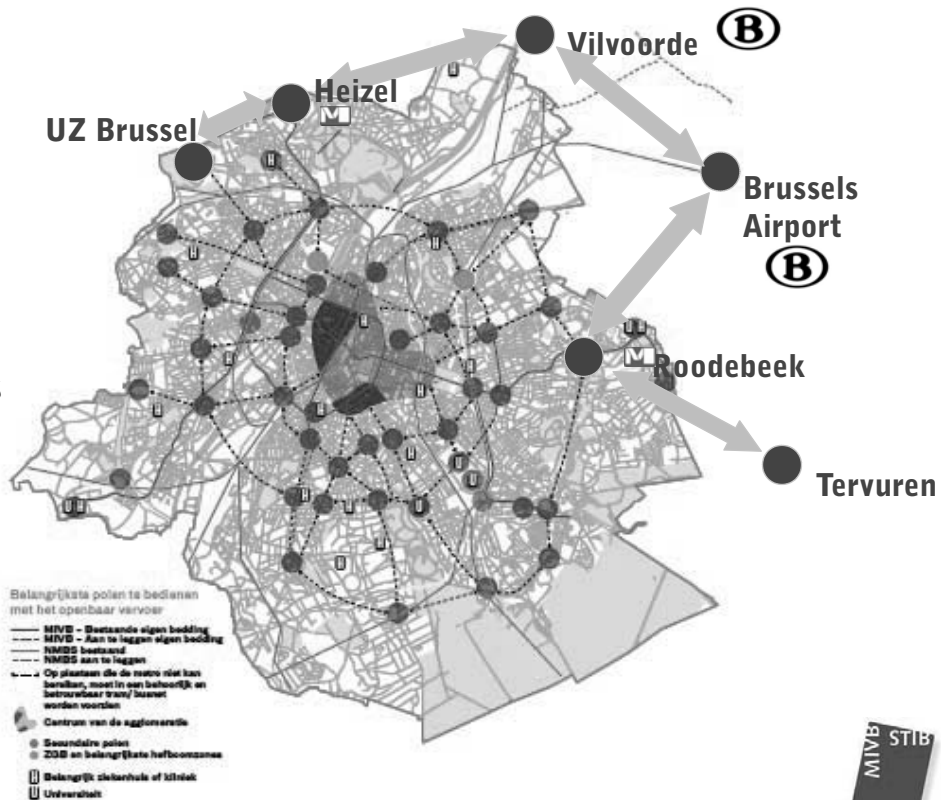
# Verbeteren bereikbaarheid tewerkstellingszones BHG

met  
tramlijn  
vanuit  
Zaventem  
(Haacht –  
Heist-o/d-Berg)



# Verbeteren bereikbaarheid tewerkstellingszones BHG

met  
randtram  
vanuit  
Vilvoorde  
en Brussels  
Airport



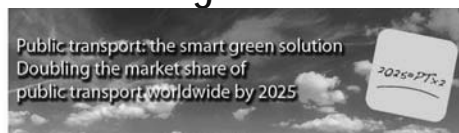
## 4 voorbereidende tramstudies – aug 2011 – mei 2013

### Doelstelling:

Binnen elk studiegebied een railgebonden, interregionale openbaar vervoerlijn uitwerken die vanaf 2020 zoveel mogelijk nieuwe OV-reizigers vervoert, als deeloplossing voor de congestie in de regio rond Brussel.

Studies: PlanMER's, MKBA en MCA

=> Voorkeurtracés voor 4 verbindingen



## Maatschappelijke Kosten-Baten-analyse

### Kosten

- Infrastructuur
- Onderhoud
- Exploitatie (rollend materieel, energie, personeelskost,...)

### Baten

- Directe baten : tijdsinst (OV, auto, vracht) – modal shift !
- Indirecte baten : milieu, ruimtelijke ordening, arbeidsmarkt

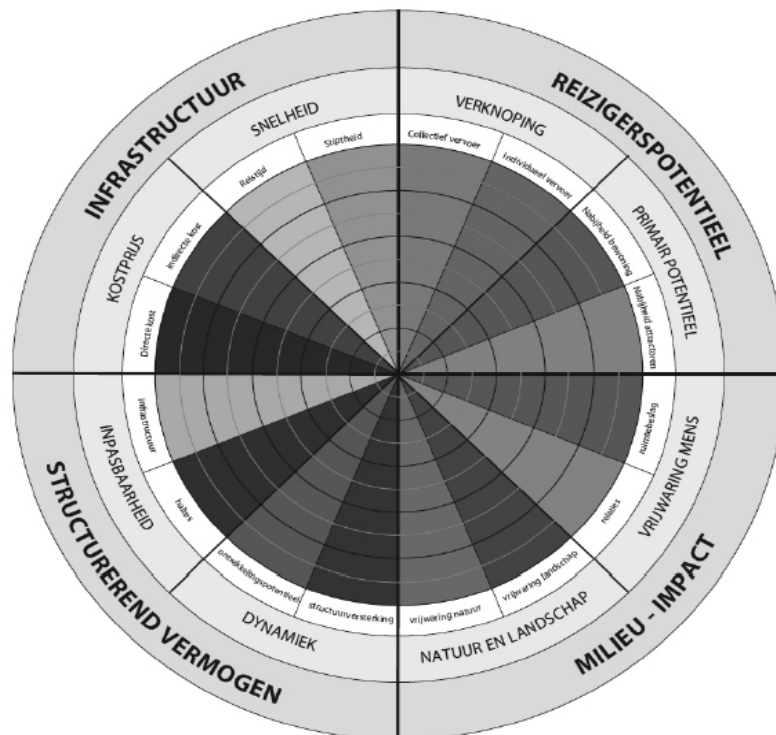
= maximaal monetariseren van kosten en baten

= vergelijkmethode tussen projecten, tracévarianten, verkorte tracés



# Multi-criteria-analyse

## MULTI-CRITERIA EVALUATIE



## Studies samen met de Brusselse instanties

### 1. Stuurgroep

- Rol : algemene aansturing studies
- Brusselse vertegenwoordiging:  
**Jean-Louis Glume (Mobiel Brussel) – Kris Lauwers (MIVB)**

### 2. Begeleidingsgroepen

- Rol : directe terugkoppeling tussen de studie en de (lokale) besturen
- Brusselse vertegenwoordiging:  
Alle betrokken **Brusselse gemeentebesturen** zijn vertegenwoordigd (op ambtelijk niveau)

#### Mobiel Brussel

#### MIVB

### 3. Klankbordgroep

- Rol : informeren van stakeholders
- Middenveldorganisaties (werkgevers, werknemersorganisaties), Milieu- & mobiliteitsorganisaties
- Brusselse vertegenwoordiging : **Bral, Beci, VUB,...**

### 4. Externe expertise – studie bureaus:



## Verder verloop studies

### PlanMER

- ✓ Terzagelegging kennisgevingsdossier - 12 nov 2012 – 11 jan 2013 => o.a. advies BHG
- ✓ Richtlijnen dienst MER: eind jan 2013
- ✓ Dossier klaar eind april 2013,
- ✓ Comformverklaring dienst MER mei 2013

### MKBA

- ✓ Potentieel (modal shift van auto naar OV)
- ✓ Kostprijsramingen (infrastructuur, onderhoud, exploitatie)
- ✓ Potentieel (modal shift) + Kostprijsramingen = MKBA

### MCA

- ✓ Afweging 16 criteria voor de verschillende tracévarianten

**Resultaten PlanMER + MKBA + MCA =  
voorkeurtracé door Brusselse en Vlaamse Regering najaar 2013**



## Interregionale intentie-overeenkomst

### Afbakening projecten – voorkeurtracés - infrastructuur

- ✓ Afhankelijk resultaat studies
- ✓ Afhankelijk keuzes BHG

### Exploitatie & rollend materieel

- ✓ Afstemmen op bestaand Brussels tramnet

### Financiering

- ✓ Principes uit het samenwerkingsakkoord van 1991
- ✓ Tariefprincipes

### Overleg

- ✓ Op basis van het Principieel akkoord tussen de Gewesten

**=> Beslissing Brusselse en Vlaamse Regering najaar 2013**





**Annexe 2**  
**Projets de trams De Lijn en Brabant flamand :**  
**Réseau Brabant**  
**Questions/réponses Parlement bruxellois –**  
**Sous-commission de l'Infrastructure**

**Questions à la SNCB/Infrabel**

*Quelles concertations ont eu lieu entre la SNCB et De Lijn-STIB autour du projet de réseau de tram interrégional ? Quels sont les représentants de la SNCB qui ont participé au groupe de travail consacré à la réalisation du projet Réseau Brabant ? Quelle est la composition de ce groupe de travail ?*

De Lijn a confié l'étude pour cette mission au consortium THV Buur CVBA – Royal Haskoning. Le consortium faisait rapport exclusivement à son maître d'ouvrage, De Lijn, sur l'avancement de l'étude dans un groupe de travail technique organisé toutes les deux semaines.

Tous les mois, un groupe d'accompagnement auquel étaient conviés tous les acteurs (pouvoirs publics locaux et supérieurs) était organisé pour chaque projet de ligne de tram. SNCB Mobility a participé à ces groupes d'accompagnement.

Tous les quatre mois, un groupe élargi à des acteurs de terrain était consulté dans le cadre d'un groupe de résonance auquel SNCB Mobility a également participé.

Anita Rombauts, Lieve Van Eeckhout et Pieter-Jan Lateur y ont pris part au nom de SNCB Mobility.

*La SNCB perçoit-elle le réseau de tram interrégional comme concurrent ou comme complémentaire du réseau RER, étant donné que les points de départ des lignes de tram envisagées sont justement des villes où le RER n'ira pas ?*

Le Réseau Brabant de De Lijn a pour but de resserrer le maillage du réseau sur rail. Les 3 lignes de tram radiales se situent dans des zones où l'offre de la SNCB est actuellement faible voire inexistante. Lors de sa participation aux groupes d'accompagnement, SNCB Mobility a veillé au caractère complémentaire du Réseau Brabant et du RER. Les tronçons proposés qui correspondaient au réseau RER ou qui desservaient les mêmes segments de marché que les lignes RER n'ont pas été étudiés plus avant en raison de leur caractère concurrent. Le seul trajet commun est le tronçon Aéroport de Zaventem – Bruxelles Nord, qui comporte par conséquent un certain potentiel de marché commun.

*Si concertations il y a eu, sous quels angles la complémentarité a-t-elle été étudiée : en termes de couverture géographique des infrastructures ou en termes de service offert (fréquences, tranches horaires, finesse de la desserte) ?*

Lors de l'examen des différentes études de lignes, les tracés proposés ont été superposés à l'infrastructure ferroviaire existante (utilisée par la SNCB), afin d'obtenir ainsi une vue d'ensemble du futur réseau ferré souhaité (trains SNCB et lignes de tram De Lijn et STIB). On a donc essentiellement tenu compte de la compatibilité géographique des tracés afin de ne pas créer d'offre parallèle.

*Quel est aujourd'hui le calendrier de mise en service effective du RER ? Dans l'attente de cette mise en service globale, la SNCB envisage-t-elle le renforcement de l'offre de trains sur les infrastructures existantes autour de Bruxelles, notamment la ligne 26 ou la ligne Ottignies-Bruxelles ?*

La SNCB a établi un planning à long terme intégré en concertation avec les sociétés de transports en commun, conformément aux souhaits

**Bijlage 2**  
**Tramprojecten De Lijn Vlaams –**  
**Brabant : Brabantnet**  
**Vraag/antwoord Brussels Parlement – Subcommissie**  
**Infrastructuur**

**Vragen aan NMBS/Infrabel**

*Welk overleg is er gepleegd tussen de NMBS en De Lijn-MIVB over het project voor een interregionaal tramnet ? Wie heeft de NMBS vertegenwoordigd in de werkgroep voor de verwezenlijking van het project « Brabantnet » ? Hoe was die werkgroep samengesteld ?*

De Lijn heeft het studiewerk voor deze opdracht toevertrouwd aan het consortium THV Buur CVBA – Royal Haskoning. Het consortium gaf elke 2 weken op een technische werkgroep verslag over de voortgang van de studie, uitsluitend voor haar opdrachtgever, De Lijn.

Maandelijks werd per tramlijnproject een begeleidingsgroep georganiseerd, waarop alle actoren (lokale en hogere overheden) uitgenodigd werden. NMBS Mobility nam deel aan deze begeleidingsgroepen.

Viermaandelijks werd een breder spectrum aan actoren uit het middenveld geconsulteerd in een klankbordgroep. Ook hier nam NMBS Mobility aan deel.

Voor NMBS Mobility namen Anita Rombauts, Lieve Van Eeckhout en Pieter-Jan Lateur hieraan deel.

*Ziet de NMBS het interregionaal tramnet als een concurrent of als een aanvulling van het GEN, aangezien de vertrekpunten van de tramlijnen liggen in steden die het GEN niet zal bedienen ?*

Het Brabantnet van De Lijn heeft als doel de maaswijdte van het netwerk per spoor te verfijnen. De 3 radiale tramlijnen liggen in aaneengesloten gebieden waar vandaag geen of weinig NMBS-aanbod bestaat. NMBS Mobility heeft, tijdens haar aanwezigheid op de begeleidingsgroepen, het complementaire karakter van het Brabantnet met het GEN bewaakt. Indien deeltracés voorgesteld werden die gelijklopen met het GEN-netwerk of dezelfde marktsegmenten bedienen als de GEN-lijnen, werden deze niet verder onderzocht, wegens het concurrentiële karakter. Enkel het baanvak Zaventem Luchthaven – Brussel Noord is een gemeenschappelijke lijnvoering en bevat bijgevolg een zeker gemeenschappelijk marktpotentieel.

*Als er overleg is gepleegd, vanuit welk oogpunt is de complementariteit dan onderzocht : geografische dekking van de infrastructuur of dienstverlening (frekwenties, urenregelingen, fijnmazig aanbod) ?*

Bij het onderzoeken van de verschillende lijnstudies werden de voorgestelde tracés bovenop de bestaande spoorinfrastructuur (gebruikt door NMBS) gelegd, om zodoende een beeld te verkrijgen van het volledige, toekomstige gewenste spoornet (treinen NMBS en tramlijnen De Lijn en MIVB). Er werd dus voornamelijk rekening gehouden met de geografische inpasbaarheid van de tracés om geen parallel aanbod te creëren.

*Hoe ziet het tijdsplan eruit voor het in gebruik nemen van het GEN ? Overweegt de NMBS intussen het treinaanbod op de bestaande infrastructuur rond Brussel te verhogen, inzonderheid lijn 26 of de lijn Ottignies-Brussel ?*

De NMBS heeft samen met de openbaar vervoeroperatoren een geïntegreerde lange termijn planning opgesteld, volgens de wensen geformuleerd

exprimés par le CEMM le 8 mai 2012. La possibilité d'une desserte renforcée des lignes circulaires autour de Bruxelles (lignes 26 et 28) a de surcroît été examinée. La ligne Ottignies-Bruxelles est une des lignes de RER prévues dans la loi RER.

*Les deux opérateurs (De Lijn et STIB) ont-ils envisagé dans le cadre du projet Réseau Brabant une solution pour desservir en priorité des nœuds intermodaux (métro – RER) en Région bruxelloise ?*

Le Réseau Brabant a été harmonisé, sur le territoire bruxellois, avec le nœud intermodal de la gare du Nord ainsi qu'avec le nœud tram/métro Heysel.

*Avez-vous réalisé une étude sur le prétendu risque d'aggravation du phénomène de fuite de la classe moyenne en dehors de la Région bruxelloise à cause des réseaux de ce type ou du RER ?*

L'étude RER réalisée en 2009 par le SPF Mobilité prévoit un certain nombre de mesures d'accompagnement, comme l'amélioration de l'accessibilité des gares et des arrêts.

*Ne serait-il pas à vos yeux plus judicieux et plus efficace que les lignes de tram ne rentrent pas jusqu'à la Gare du Nord mais s'arrêtent au premier arrêt de métro, afin de favoriser l'intermodalité et ne pas doubler les réseaux ?*

C'est aux sociétés régionales de transports en commun qu'il appartient de répondre à cette question.

leerd door het ECMM op 8 mei 2012. De mogelijkheid om de ringsporen rondom Brussel (lijn 26 en lijn 28) meer te bedienen, werd daarbij nagegaan. De spoorlijn Ottignies – Brussel is één van de GEN-spoorlijnen zoals voorzien in de GEN-Wet.

*Hebben de twee operatoren (De Lijn en de MIVB) in het kader van het project « Brabantnet » gedacht aan een oplossing om de intermodale knooppunten (metro – GEN) in het Brussels Gewest prioritair te bedienen ?*

Het Brabantnet is, op Brussels grondgebied, afgestemd op het intermodale knooppunt ter hoogte van het Noordstation, alsook op tram/metroknooppunt Heizel.

*Hebt u een studie besteld over de mogelijke sterkere stadsvlucht van de middenklasse naar buiten het Brussels Gewest als gevolg van netten zoals het GEN ?*

De door FOD Mobiliteit in 2009 uitgevoerde GEN-studie voorziet in een aantal begeleidende maatregelen, zoals het faciliteren van de toegankelijkheid van de stations en haltes.

*Zou het niet beter en doeltreffender zijn om de lijnen niet tot het Noordstation te laten gaan, maar te laten stoppen bij de eerste metrohalte teneinde de intermodaliteit te bevorderen en overlapping van de netten te voorkomen ?*

Deze vraag dient door de regionale vervoersmaatschappijen beantwoord te worden.



