

**CARTE 7 : VOIES DE COMMUNICATION : TRANSPORTS EN COMMUN  
KAART 7 : VERKEERSWEGEN : OPENBAAR VERVOER**

### 1. Lisibilité

La carte n° 7 «voies de communication - transports en commun» est peu lisible et peu claire. Une lecture plus claire et aisée du plan est hautement souhaitable.

Les problèmes suivants (imprécisions, erreurs matérielles,...) concernant cette carte - certains d'entre eux ayant des incidences réelles sur les effets du plan - peuvent être cités à titre d'exemple :

- confusions entre la situation existante et des prévisions
- confusions de traits, notamment trams en voirie ou en site protégé, indistinctibles
- imprécisions de légende : p.e. «liaison rapide» sans mention de mode
- le mode prévu est parfois indéchiffrable
- la carte comporte des traits non prévus par la légende (commune de Wemmel,...)
- le tronçon souterrain avenue Fonsny est difficile à délimiter.

La Commission demande que toute imprécision et erreur matérielle soit corrigée au plan définitif.

Par ailleurs et afin d'atteindre le but de bonne lisibilité de la carte, la Commission estime qu'il y a lieu d'en simplifier la légende.

### 2. Problèmes juridiques et/ou d'interprétation

Quant aux infrastructures futures (carte 7), la Commission souscrit à la remarque de la Commission consultative pour l'étude et l'amélioration des transports publics, en ce qui concerne les infrastructures libellés dans le projet de PRAS «à étudier». Ce libellé, utilisé pour les

### 1. Leesbaarheid

Kaart nr. 7 « Verkeerswegen - openbaar vervoer » is niet goed leesbaar en vrij onduidelijk. Een betere en vlottere leesbaarheid van het plan is zeer wenselijk.

Volgende problemen (onduidelijkheden, materiële fouten, ...) betreffende deze kaart - waarvan sommige reële gevolgen hebben voor het plan - kunnen als voorbeeld vermeld worden.

- verwarring tussen de bestaande toestand en de verwachtingen
- onduidelijke aanduidingen, meer bepaald trams op wegennet of in beschermde baan, die niet kunnen onderscheiden worden
- onduidelijkheden in de legende : bijv. : « snelverbinding » zonder vermelding van de wijze
- de voorziene modus is soms onleesbaar
- de kaart omvat streepjes die niet voorzien zijn in de legende (gemeente Wemmel, ...)
- het ondergronds traject aan de Fonsnylaan is moeilijk af te bakenen.

De Commissie vraagt om iedere onduidelijkheid en materiële fout te verbeteren in het definitief plan.

De Commissie meent trouwens dat de legende van de kaart vereenvoudigd moet worden met het oog op de goede leesbaarheid ervan.

### 2. Juridische en/of interpretatieproblemen

Wat de toekomstige infrastructuur betreft (kaart 7), gaat de Commissie akkoord met de opmerking van de Raadgevende Commissie voor de Studie en de Verbetering van het Openbaar Vervoer over de infrastructuur die in het ontwerp van GBP omschreven zijn als « te bestuderen ». Deze

infrastructures qui - après étude d'incidences - pourraient être réalisées à moyen ou à plus long terme, présente des difficultés d'appréciation et éventuellement également des difficultés juridiques.

Elle reprend la proposition de la Commission consultative de retenir pour les différents types d'infrastructures les libellés suivants :

- existants
- à créer : tracé à préciser
- à créer : tracé et/ou mode d'exploitation à préciser.

Cette dernière catégorie d'infrastructures ferait donc objet d'une étude d'incidences afin de déterminer définitivement le tracé et/ou le mode d'exploitation de la ligne en question.

Un recentrage de définitions suivant les 3 catégories définies ci-dessus devrait être effectué.

D'autre part, la Commission estime qu'il y a lieu de mettre à jour le plan, tenant compte des études d'incidences en cours et du permis d'urbanisme délivrés ou en instruction.

### 3. Itinéraire de chemin de fer

La Commission remarque que le tracé de la future liaison TGV au Nord de la gare de Schaerbeek n'est pas exact : notamment le positionnement de la gare TGV Bruxelles-Europe sur le territoire de la Ville de Bruxelles et non sur celui de la commune d'Evere.

La Commission attire l'attention sur la nécessité des liaisons avec le réseau des transports en commun urbain et inter-urbain, le réseau routier et les parkings (de dissuasion).

Dans le cadre du développement du quartier Nord et du quartier maritime (et sans gêner l'activité portuaire), la Commission estime qu'il serait intéressant d'étudier les possibilités de liaison avec le site de Tour et Taxis, qui était jadis relié au chemin de fer via la ligne 28. Il serait donc opportun d'inscrire au PRAS un tracé à créer (mode et tracé à préciser) sur le site pour le transport de personnes.

formulering die gebruikt wordt voor de infrastructures die - na effectenstudie - zouden kunnen gebruikt worden op middellange of langere termijn vertoont moeilijkheden inzake appreciatie en eventueel ook juridische moeilijkheden.

Zij herneemt het voorstel van de Raadgevende Commissie om volgende titels voor de verschillende infrastructuurtypes in aanmerking te nemen :

- bestaande
- aan te leggen : nader te bepalen tracé
- aan te leggen : nader te bepalen tracé en/of exploitatiewijze

Deze laatste categorie van infrastructures zou bijgevolg het voorwerp uitmaken van een effectenstudie om definitief het tracé en/of de exploitatiewijze van de betrokken lijn vast te stellen.

De definities zouden genuanceerd moeten worden volgens de 3 hierboven gedefinieerde categorieën.

Anderzijds meent de Commissie dat het plan zou moeten aangepast worden, rekening houdend met de lopende effectenstudies en met de afgeleverde of in behandeling zijnde stedenbouwkundige vergunningen.

### 3. Spoorwegtraject

De Commissie merkt op dat het tracé van de toekomstige HST-verbinding ten noorden van het station van Schaerbeek niet correct is: meer bepaald de ligging van het HST-station Brussel-Europa op het grondgebied van de Stad Brussel en niet op de gemeente Evere.

De Commissie vestigt de aandacht op de nood aan verbindingen met het stedelijk en inter-stedelijk openbaar vervoersnet en de (overstap)parkeerplaatsen.

In het raam van de uitbouw van de Noordwijk en het kanaalgebied (en zonder de havenactiviteit te hinderen) meent de Commissie dat het interessant zou zijn de verbindingsmogelijkheden te bestuderen met de site van Thurn & Taxis welke vroeger verbonden was met de spoorweg via lijn 28. Het zou daarom gepast zijn om in het GBP een aan te leggen tracé te vermelden (wijze en tracé nader te bepalen) op deze

Dans le même esprit, il y aurait lieu de reprendre dans le PRAS (à créer, tracé à préciser), le raccordement ferré entre le terminal multimodal de l'avant-port et le site de Schaerbeek-Formation au travers de l'avenue de Vilvorde.

Par rapport à la liaison ferroviaire Schuman-Josaphat, la Commission note que l'étude d'incidences n'est pas encore terminée. Elle se rallie à la remarque de la commune de Schaerbeek et demande de tenir compte, au cas où le tunnel serait réalisé, des conséquences directes et indirectes des travaux et de l'exploitation pour les quartiers avoisinants (vibrations, bruits,...).

De manière générale, la Commission estime que, dans le cadre de la réalisation du réseau RER, il y a lieu de remettre en oeuvre l'infrastructure ferroviaire existante. En conséquence, elle se rallie à la demande issue de l'enquête publique de pouvoir réouvrir les gares existantes, par exemple à Pannenhuis, et donc de pouvoir les mentionner sur la carte comme «gare RER».

De la même façon, il y a lieu de mentionner sur la carte la liaison existante entre la ligne 161 et la gare de Schaerbeek.

#### 4. Itinéraires de métro

Les itinéraires de métro et stations reprennent le réseau actuel et son prolongement vers Erasme. Considérant que le tronçon Bizet-Erasme n'existe pas encore, et par souci de clarté, celui-ci devrait être repris sous la rubrique «métro et station à créer».

Les tronçons Roi Baudouin/AZ-VUB et Simonis-Ganshoren sont repris sur le plan comme «métro à l'étude» et le tronçon Miroir/AZ-VUB figure sous la légende «itinéraire à protéger, mode d'exploitation à l'étude».

L'étude réalisée en 1994 concernant la desserte de l'AZ-VUB recommandait à court terme d'améliorer les conditions de circulation des lignes d'autobus opérant la liaison Simonis/AZ-VUB (étude VICOM en cours actuellement). A moyen et à long terme,

site voor het personenvervoer.

In dezelfde zin zou in het GBP de spoorverbinding moeten opgenomen worden (aan te leggen en nader te bepalen tracé) tussen de multimodale terminal van de voorhaven en de site van Schaarbeek-vormingsstation via de Vilvoordelaan.

Met betrekking tot de spoorverbinding Schuman-Josaphat stelt de Commissie vast dat de effectenstudie nog niet afgelopen is. Zij sluit zich aan bij de opmerking van de gemeente Schaarbeek en vraagt, in geval de tunnel zou aangelegd worden, rekening te willen houden met de directe en indirecte gevolgen van de werken en de uitbating voor de aangrenzende wijk.

In het algemeen is de Commissie van mening dat, in het raam van de uitbouw van het GEN-net, het bestaande spoornetwerk opnieuw moet worden in gebruik genomen. Bijgevolg sluit zij zich aan bij de vraag uit het openbaar onderzoek om de bestaande stations, bijvoorbeeld in Pannenhuis, te kunnen heropenen en deze dus op de kaart te vermelden als «GEN-station».

Op dezelfde wijze moet op de kaart de bestaande verbinding tussen lijn 161 en het station van Schaarbeek worden vermeld.

#### 4. Metrolijnen

De metrolijnen en stations hernemen het huidig netwerk en de verlenging naar Erasme. Overwegende dat het gedeelte Bizet-Erasme nog niet bestaat, en omwille van de duidelijkheid, zou dit moeten opgenomen worden onder de rubriek «aan te leggen metro en station».

De trajecten Koning Boudewijn/AZ-VUB en Simonis-Ganshoren zijn op het plan opgenomen als «metro ter studie» en het traject Spiegel/AZ-VUB staat onder de legende «te beschermen lijn, exploitatiewijze ter studie».

De studie die in 1994 werd uitgevoerd betreffende de bediening van het AZ-VUB gaf als aanbeveling om op korte termijn de verkeersvoorwaarden te verbeteren van de buslijnen die het traject Simonis/AZ-VUB afleggen (VICOM-studie die nu

deux variantes parmi les 10 étudiées se dégagèrent sur cette liaison :

- l'établissement d'une ligne de tramway rapide en site propre (figurant au PRD comme liaison rapide entre la place Simonis et l'AZ-VUB);

- le prolongement du métro de petite ceinture.

En conséquence, en vue de respecter le PRD, et de permettre de mûrir le choix de la solution globalement la plus appropriée, après études détaillées, et de réserver toutes les possibilités à l'avenir, le tronçon Simonis/AZ-VUB devrait être inscrite sur le plan sous la rubrique : «liaison à créer : tracé ou mode d'exploitation à préciser».

### 5. Trams et bus

Dans les rubriques "tram en souterrain à créer" figurent :

- le tronçon de l'avenue Fonsny entre la Gare du Midi et la rue Th. Verhaegen;

- un nouvel ouvrage entre la station Lemonnier et la Gare du Midi.

Ces deux ouvrages, en bonne logique, devraient être repris sous un même vocable que les autres infrastructures souterraines de l'axe Nord-Sud.

De plus, à propos du nouvel ouvrage entre la station Lemonnier et la Gare du Midi, il semblerait imprudent juridiquement de le réserver aux seuls tramways. Cette remarque est valable également pour les deux projets repris sous la rubrique "tram en souterrain à l'étude", à savoir Nord-Haren et Albert-Uccle. En effet, d'autres modes d'exploitation devraient pouvoir être envisagés sur cet axe (métro léger, métro lourd, systèmes interconnectés avec le chemin de fer, tram en site propre,...) et ce, sans a priori.

La Commission demande une représentation claire des types d'exploitation des ouvrages par les transports publics à organiser selon l'axe nord-sud (chemin de fer, métro ou tram par l'alternance de couleurs des symboles).

Les projets rue Vandenpeereboom et boulevard

aan de gang is). Op middellange en lange termijn kwamen er twee varianten onder de 10 bestudeerde naar voor :

- de aanleg van een snelle tramlijn in eigen baan (die op het GewOP vermeld staat als snelverbinding tussen het Simonisplein en het AZ-VUB);

- de verlenging van de metro van de kleine ring.

Indien men bijgevolg het GewOP wil naleven en indien men de tijd wil nemen om globaal de meest aangepaste oplossing te vinden, na gedetailleerde studies, en om alle mogelijkheden open te laten voor de toekomst, zou het traject Simonis/AZ-VUB moeten ingeschreven worden op het plan onder de rubriek : « aan te leggen verbinding : nader te bepalen tracé of exploitatiewijze ».

### 5. Trams en bussen

In de rubrieken « aan te leggen ondergrondse tram » staan vermeld:

- het traject van de Fonsnylaan tussen het Zuidstation en de Th. Verhaegenstraat ;

- een nieuw kunstwerk tussen het Lemonnierstation en het Zuidstation.

Deze twee kunstwerken zouden, logischerwijze, onder dezelfde benaming moeten opgenomen worden als de andere ondergrondse infrastructuren van de Noord-Zuidas.

Wat bovendien het nieuw kunstwerk betreft tussen het Lemonnierstation en het Zuidstation zou het juridisch onvoorzichtig zijn om dit enkel voor te behouden voor trams. Deze opmerking is ook geldig voor de twee projecten onder de rubriek « ondergrondse tram ter studie », nl. Noord-Haren en Albert-Ukkel. Er zouden inderdaad andere exploitatiemodi moeten gepland worden op deze as (lichte metro, zware metro, systemen in verbinding met de spoorweg, tram in eigen baan, ...) en dit zonder a priori.

De Commissie vraagt een duidelijke voorstelling van het exploitatietype van de kunstwerken door het openbaar vervoer dat volgens de Noord-Zuidas moet worden georganiseerd (spoorweg, metro of tram, via afwisselend gebruik van verschillende kleuren van de symbolen).

De projecten in de Vandenpeereboomstraat en

Machtens sont inscrits au PRAS comme tram en site protégé à créer (suite à la notion du PRD relative à la nouvelle liaison par tramway, à étudier, entre l'axe Baeck-Piron et Beekkant, dans le cadre du développement du périmètre d'intérêt régional gare de l'Ouest).

La complexité technique de ces dossiers plaide pour que l'on inscrive ces deux projets sous la légende "liaison tram en site protégé à créer, tracé à préciser".

Il en va de même pour la traversée du Pentagone (cfr. PRD) et pour la liaison Montgomery-Schuman (cfr. IRIS).

En ce qui concerne la liaison Wiener-Auderghem, la Commission souhaite une inscription plus claire au plan, à savoir : sur le tronçon Place Wiener-avenue de Tervuren, le libellé "tram en site propre à créer" (au lieu de "itinéraire à protéger, dont le mode d'exploitation est à déterminer").

La rubrique "tram en voirie" contient le réseau existant ainsi que le prolongement de la ligne 55 chaussée d'Alseberg jusqu'à la limite régionale. Etant donné que ce dernier tronçon n'existe pas, et dans un souci de clarté, la Commission demande de le placer sous la rubrique "liaison tram à créer" et non sous la rubrique "tram existant".

La Commission est favorable à la demande de prolongation de la ligne 55 au nord vers Haren et l'OTAN.

La desserte de Neder-over-Heembeek n'est pas mentionnée sur le plan. La Commission estime qu'il y a lieu au moins de prévoir une desserte sous la rubrique "tracé et/ou mode d'exploitation à préciser".

Sous la rubrique "liaison rapide dont le tracé est à préciser" ne figure qu'un seul projet visant à relier l'avenue des Croix du Feu à l'OTAN via la gare TGV de Schaerbeek. Ce projet pourrait être repris sous la légende "liaison à créer : tracé et/ou mode d'exploitation à préciser".

La section de l'avenue du Pont de Luttre comprise

Machtenslaan zijn in het GBP ingeschreven als tram in aan te leggen beschermde baan (ingevolgt het begrip van het GewOP over de nieuwe te bestuderen tramverbinding tussen de as Baeck-Piron en Beekkant, in het raam van de ontwikkeling van de perimenter van gewestelijk belang Weststation).

Omwille van de technische ingewikkeldheid van deze dossiers is het wenselijk dat deze twee projecten zouden ingeschreven worden onder de legende « tram in aan te leggen beschermde baan, nader te bepalen tracé ».

Hetzelfde geldt voor het dwarsen van de Vijfhoek (vgl. GewOP) en voor de verbinding Montgomery-Schuman (vgl. IRIS).

Inzake de verbinding Wiener-Oudergem wenst de Commissie een meer opvallende vermelding op het plan nl. : over het traject Wienerplein - Tervurenlaan, de titel « tram in aan te leggen beschermde baan » (in plaats van « te beschermen lijn, waarvan de exploitatiewijze nader te bepalen is »).

De rubriek « tram op wegennet » omvat het bestaand netwerk evenals de verlenging van lijn 55 Alsebergsesteenweg tot aan de gewestgrens. Aangezien dit laatste deel niet bestaat, en omwille van de duidelijkheid, vraagt de Commissie om deze te plaatsen onder de rubriek « aan te leggen tramverbinding » en niet onder de rubriek « bestaande tram ».

De Commissie is voorstander van de aanvraag voor de verlenging van lijn 55 naar het noorden naar Haren en de NAVO.

De bediening van Neder-over-Heembeek is niet vermeld op het plan. De Commissie meent dat het noodzakelijk is om ten minste een bediening te voorzien onder de rubriek « nader te bepalen tracé en/of exploitatiewijze ».

Onder de rubriek « snelverbinding waarvan het tracé moet verduidelijkt worden » is er slechts één project voorzien dat de Vuurkruisenlaan met de NATO moet verbinden via het HST-station van Schaerbeek. Dit project zou kunnen opgenomen worden onder de legende « aan te leggen verbinding : nader te bepalen tracé en/of exploitatiewijze ».

Het gedeelte van de Luttrebruglaan tussen de

entre le chemin de fer et l'avenue Van Volxem pourrait figurer sous la rubrique "bus en site protégé à créer".

spoorweg en de Van Volxemlaan zou kunnen vermeld worden onder de rubriek « bus in aan te leggen eigen baan ».

La Commission est favorable à la demande de protéger du trafic, la ligne tram 82 (Ropsy-Chaudron) et de prévoir un site propre.

De Commissie keurt de aanvraag goed om tramlijn 82 (Ropsy-Chaudron) van het verkeer te beschermen en een eigen baan te voorzien.

La Commission régionale de développement

De Gewestelijke ontwikkelingscommissie

Le Président

De Voorzitter



Philippe COENRAETS

Le Vice-Président

De Vice-Voorzitter



Gerrit RAUWS

Le Secrétaire

De Secretaris



Benoît FERILLEUX

Cet avis contient également une note de minorité approuvée par 5 membres, qui en raison de son volume fait l'objet d'un tome séparé.

Dit advies bevat eveneens een minderheidsnota goedgekeurd door 5 leden, die wegens haar volume het voorwerp uitmaakt van een aparte bundel.