

CONSEIL DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

Bulletin des interpellations et des questions orales et d'actualité

Commission de l'Infrastructure, chargée des Travaux public et des Communications

REUNION PUBLIQUE

Mercredi 16 juin 1993

SOMMAIRE

INTERPELLATION

de M. Cornelissen (coordination des services de transport en commun transrégionaux) à M. Thys, ministre des travaux publics, des communications et de la rénovation des sites d'activités économiques désaffectés. (Orateurs : M. Cornelissen, Mme Grouwels, et de M. Thys, ministre des travaux publics, des communications et de la rénovation des sites d'activités économiques désaffectés.)

PRESIDENCE DE M. MICHEL

La séance de la réunion publique est ouverte à 9 h 35 m.

**INTERPELLATION DE M. CORNELISSEN, AU MINISTRE
JEAN-LOUIS THYS, MINISTRE DES COMMUNICATIONS
ET DES TRAVAUX PUBLICS DE LA RÉGION DE
BRUXELLES-CAPITALE,**

concernant « la coordination des services de transport en commun transrégionaux »

M. Cornelissen. — Je tiens à aborder aujourd'hui un sujet qui a constitué une zone d'ombre dans le processus de régionalisation de 1988.

Lorsque la décision de régionaliser les transports a été prise, une compétence est restée nationale tandis que la STIB et la SNCV étaient régionalisées, la SNCV passant en partie sous le contrôle de la Région wallonne et devenant ainsi la TEC et en partie sous le contrôle de la Région flamande et devenant ainsi « De Lijn », la Région de Bruxelles-Capitale n'intervenant en rien dans cette « nouvelle » SNCV.

De cette manière, il y a un certain nombre de liaisons transrégionales au niveau de « De Lijn »/TEC et certaines lignes de la STIB continuent à desservir la périphérie. Une telle situation contribue à apporter une solution quant au transport des habitants de cette périphérie. Cependant, plusieurs accros doivent être relevés. Il en est ainsi de la ligne 58 de la STIB. En effet, sans concertation, la commune de Vilvorde a obligé la STIB de déplacer le terminus de cette ligne du centre de Vilvorde vers l'entrée de la commune. Il s'ensuit une évidente perte de qualité du transport en commun. Par ailleurs, les voies de cette ligne sont assez anciennes et doivent être remplacées. De plus, un plan d'adaptation prévoit une ligne Vilvorde-Erasme qui reprend l'actuelle ligne 103 et la partie Nord de la ligne 58.

Les voies de cette partie Nord ont entre vingt-sept et trente et un ans d'âge, ce qui implique une limitation de vitesse à 40 km/heure ou moins sur certains tronçons. Des travaux sont programmés pour 1994 portant sur un montant de 400 millions. Toutefois, cela nécessite un accord global quant à l'implantation du terminus de la ligne 58. Étant donné la décision de la commune de Vilvorde quant au déplacement du terminus, des négociations avec la Région flamande sont indispensables ou bien nous devons revenir alors à la situation d'avant 1992. Il n'est pas sûr que ce rétablissement puisse se réaliser parce que l'on a constaté que la fréquentation de cette ligne avait diminué. Certains ont alors envisagé des solutions alternatives. Qu'est-il envisagé ?

En ce qui concerne la ligne 44, reliant Tervueren au square Montgomery, des travaux doivent y être effectués sur un total de 20 km pour un montant de l'ordre de 500 à 700 millions dont 170 à 205 millions en Région flamande. Des alternatives sont là aussi envisagées et on parle même de modifier l'itinéraire de la ligne 39.

Quant à la ligne 52, les voies y ont plus de vingt ans et les travaux représenteraient un coût de 68 millions dont 35 portant sur la Région flamande.

Au moment où on parle d'accès à Bruxelles, nous nous trouvons face à une série de travaux urgents à réaliser qui font intervenir le contribuable bruxellois alors que les bénéficiaires n'habitent pas la Région de Bruxelles.

Par ailleurs, « De Lijn » exploite des lignes aboutissant au centre même de Bruxelles. Tout se passe très bien jusqu'à l'entrée de Bruxelles mais, malheureusement moins bien, une fois dans le centre de la capitale. Il fut même envisagé récemment de créer une liaison rapide en provenance du Limbourg.

Sur le principe, tout est envisageable mais nous estimons qu'il faut placer ce problème de transport interrégional dans un cadre plus grand de négociation. En effet, la situation actuelle crée des doubles emplois, instaure une concurrence au lieu d'une complémentarité et entraîne une diminution de recettes pour la STIB. Une formule plus raisonnable serait de rabattre certains services de « De Lijn » vers le métro afin de renforcer les fréquences en périphérie. On pourrait ainsi envisager des arrêts d'autobus aux stations Bockstael, Delta, Simonis,... et prévoir un transbordement sur le réseau de la STIB tout en demandant à « De Lijn » d'augmenter ses fréquences en périphérie.

Il faut faire preuve d'imagination. Les choses ont commencé à bouger, mais nous n'en sommes pas encore au grand réseau projeté. Des solutions partielles, comme celles-ci, représentent de simples palliatifs.

Il conviendrait d'assurer une meilleure desserte de la proche banlieue pour l'automne prochain.

Dans l'immédiat, il faut résoudre les problèmes posés par la desserte de Vilvorde, le renouvellement des lignes des trams 44 et 52 et la coordination entre la STIB et « De Lijn ».

Mme Grouwels (en néerlandais). — Je souhaite ajouter un point encore à l'interpellation de M. Cornelissen. Où en est la coordination des abonnements entre la STIB et les sociétés de bus extérieures à Bruxelles? Pour se rendre de la périphérie au centre de Bruxelles, il faut deux abonnements. Des négociations sont-elles en cours dans ce domaine? Le ministre peut-il faire part de l'état de la question?

M. Thys, ministre des travaux publics, des communications et de la rénovation des sites d'activités économiques désaffectés. — Le problème soulevé est complexe et important pour notre Région.

Cette matière a fait l'objet, comme nous l'imposaient les lois de régionalisations de 1989, d'un accord de coopération entre les trois Régions concernant le transport régulier de et vers la Région de Bruxelles-Capitale. L'accord fut signé le 17 juin 1991.

Il stipule que les trois sociétés d'exploitation concernées, STIB, TEC et « De Lijn » maintiennent, à leurs frais, l'exploitation des lignes situées en dehors des limites de leurs Régions respectives et que toute modification par rapport à la situation existante en 1989 doit faire l'objet de concertations et d'accords préalables entre les Exécutifs des Régions concernées.

Cet accord a donc le mérite de maintenir de nombreuses liaisons entre Bruxelles et son hinterland.

Les sociétés TEC et « De Lijn » exploitent dans Bruxelles des axes de pénétration importants peu ou pas du tout desservis par les véhicules de la STIB.

De nombreuses lignes « De Lijn » et TEC desservent le CCN et la gare du Midi. La desserte de ces centres par les transports en commun dans et depuis la grande périphérie doit être maintenue, voire intensifiée. Ces dessertes sont financées par les deux autres Régions.

Quant à la problématique plus ponctuelle des lignes de tram 58 et 44, le 28 janvier 1993, l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale a confirmé qu'aux termes de la loi du 8 août 1988, le principe de la territorialité implique que les investissements réalisés en matière d'infrastructures des transports urbains et vicinaux sont à charge de la Région dans laquelle ils sont réalisés.

Le 23 février 1993, la décision a été notifiée au ministre-président de la Région flamande, ainsi qu'au ministre des transports de cette Région, en leur demandant que des négociations soient entamées pour la prise en charge par la Région flamande du renouvellement des installations ferrées pour trams situées sur son territoire et exploitées par la STIB.

Trois lignes de trams exploitées par la STIB en Région flamande sont concernées : le 44 sur le territoire de Tervuren, le 52 sur celui de Drogenbos et le 58 sur le territoire de Vilvorde.

Pour le 58, des renouvellements sont urgents. Le coût total de l'opération est estimé à 370 millions, dont 140 en Région flamande.

Pour le 52, il est urgent d'intervenir. Le renouvellement complet des voies est estimé à 35 millions et devrait être pris en charge par la Région flamande.

Pour ces deux cas, n'ayant pas de réponse concrète à ma lettre du 23 février, j'ai pris à nouveau l'initiative le 3 juin de suggérer l'organisation urgente d'une concertation dans le cadre de l'accord de coopération entre les Régions.

A ce jour, j'attends toujours une réponse.

En cas de difficultés pour une prise en charge par la Région flamande du renouvellement des voies du 58 à Vilvorde, la situation critique des voies imposera à la STIB de remplacer l'exploitation des trams par un bus.

Cette solution mérite d'être sérieusement examinée, car le trajet du tram fait double emploi pour les navetteurs avec la ligne 25 et la ligne 26 de la SNCB dont l'exploitation devrait être renforcée dès le 23 septembre 1993.

Le matériel roulant rendu disponible à la suite de cette opération pourrait être injecté en supplément sur les nouveaux axes de tramways mis en service prochainement comme le prolongement du Nord/Sud et au tunnel vicinal.

Pour le tram 44, deux solutions sont envisageables :

La première consisterait à désaffecter le tronçon tramway entre l'avenue Madoux et Tervueren et de prolonger le tram 39 entre Wezembeek et le musée de Tervueren sur le site de l'ancien chemin de fer, dont coût 120 millions à charge de la Région flamande.

Si la Région flamande demandait un prolongement entre le musée et Tervueren-village, le coût total atteindrait les 300 millions, à charge de la Région flamande.

La seconde consisterait à renouveler les voies entre l'avenue Madoux et Tervueren, soit un coût de 200 millions rien qu'en Région flamande.

Le problème ressort de la compétence et de la bonne volonté de la Région flamande.

J'en arrive à la création d'une nouvelle ligne par la société « De Lijn » destinée à conduire les navetteurs du Limbourg à Bruxelles, initiative examinée par l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale le 18 mars dernier.

L'Exécutif a marqué son accord pour l'exploitation de cette nouvelle ligne entre Maaseik et la station de métro Roodebeek, cœur d'une zone d'emploi importante et un nœud de transport en commun urbain.

L'Exécutif a insisté néanmoins pour que le billet de ce nouveau moyen de transport soit compatible avec un billet STIB.

L'Exécutif a suspendu sa décision quant à la prolongation de cette nouvelles ligne vers la station Bordet, à Evere et vers la BRTN, à Schaerbeek en l'absence de demande officielle.

Depuis, la Région flamande a demandé l'avis de l'Exécutif.

Après un contact bilatéral, et sur avis de mes services, je proposerai prochainement à l'Exécutif de régulariser ces services créant une alternative à la voiture individuelle pour une clientèle ciblée et ne concurrençant pas la STIB.

C'est à mon initiative qu'une Task Force a été créée regroupant dans un premier temps la STIB, la SNCB et la Région, élargie ensuite aux sociétés TEC et « De Lijn ».

Ce groupe de travail s'attache à renforcer l'intégration tarifaire entre les quatre sociétés.

Toujours à mon initiative, un syndicat d'étude se met en place avec la SNI, la SNCB, la STIB, TEC et « De Lijn » en vue d'examiner, pour le moyen et le long terme, un nouveau système de transport intégré pour desservir toute la zone de 30 km autour de Bruxelles.

L'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale met 35 millions à disposition de ce syndicat d'étude.

J'espère avoir rassuré M. Cornelissen sur ma volonté de faire évoluer positivement les choses en matière de coordination des services de transport en commun transrégionaux, malgré un environnement institutionnel ne me facilitant pas la tâche. Je n'ai toutefois pas rencontré de réelle mauvaise volonté. Nous avons eu des difficultés avec l'Etat fédéral pour mettre en chantier l'idée d'un RER. Cela semble s'améliorer aujourd'hui, sous la pression des habitants des communes périphériques et des autorités wallonnes et flamandes. Ces dernières insistent pour réaliser une meilleure coordination, ce qui permet d'augurer de meilleurs résultats.

— L'incident est clos.

— La séance de la réunion publique est levée à 10 h 10 m.

Le Compte rendu analytique est un résumé des débats