

CONSEIL DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

**Bulletin des interpellations
et des questions orales et d'actualité**

**Commission de l'infrastructure, chargée des
travaux publics et des communications**

**RÉUNION PUBLIQUE
MERCREDI 22 MAI 1996**

SOMMAIRE

QUESTION ORALE

de Mme Evelyne Huytebroeck à M. Hervé Hasquin, ministre de l'aménagement du territoire, des travaux publics et du transport concernant l'éventuel achat de nouvelles rames de métro.

(Orateurs : Mme Evelyne Huytebroeck et M. Hervé Hasquin, ministre de l'aménagement du territoire, des travaux publics et du transport).

Présidence de M. Jan Beghin.

- La réunion est ouverte à 10h35.

QUESTION ORALE DE MME EVELYNE HUYTEBROECK À M. HERVÉ HASQUIN, MINISTRE DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DES TRAVAUX PUBLICS ET DU TRANSPORT

concernant "l'éventuel achat de nouvelles rames de métro".

Mme Evelyne Huytebroeck .- Les habitués du métro auront été surpris ces derniers jours par le rythme particulièrement lent des déplacements des rames. Les chauffeurs ont effectivement décidé de lancer une opération escargot en réponse aux trop nombreux incidents techniques qui se sont produits ces derniers mois sur le réseau. Le moindre n'est pas celui qui s'est produit le dimanche 5 mai et qui a vu la rame de métro perdre tout simplement l'une de ses pièces, perturbant ainsi la rame de métro suivante et, par là, tout le service.

La commission technique a proposé trois mesures: l'inspection du "troisième rail", la consolidation des fixations des frotteurs et, enfin, la vérification de toutes les pièces mécaniques incriminées.

Lors d'une interview radiophonique, le ministre a indiqué que son projet était d'acquérir 17 nouvelles rames de métro. Je m'en étonne et j'aimerais avoir quelques précisions à ce sujet.

Les rames de métro datent de 1976 et il faut compter trente ans d'amortissement pour le matériel ferroviaire. Il semble donc qu'il soit quelque peu prématuré de remplacer le matériel sauf, bien sûr, si le matériel acquis en 1976 se révélait de mauvaise qualité. Cette éventuelle acquisition serait-elle faite pour améliorer les fréquences actuelles? On peut se demander, dès lors, si c'est le meilleur investissement possible à l'heure actuelle.

Si le ministre veut acquérir de nouvelles rames de métro, on peut imaginer qu'il a un plan d'ensemble et qu'il a réfléchi à la construction de nouveaux dépôts et ateliers pour ces rames, les dépôts et ateliers actuels étant surchargés. Si oui, où et quand ces infrastructures seront-elles installées et à quel coût?

Une autre hypothèse serait, bien sûr, que des commandes de rames soient effectuées en prévision d'extensions des lignes actuelles du métro et, dans ce cas, j'aimerais avoir des précisions, puisque actuellement, il n'y a aucune nouvelle station en prévision si ce n'est l'achèvement de la station "Amandiers" pour laquelle il ne faut pas 17 rames supplémentaires. Quel est le prix d'une rame de 3 wagons? Quels sont les délais de livraison? Le ministre a-t-il l'intention de commander un lot de 17 rames ou de procéder progressivement?

M. Hervé Hasquin, ministre de l'aménagement du territoire, des travaux publics et du transport .- Les projets de développement du métro ont subi plusieurs modifications depuis la mise en service du premier tronçon il y a vingt ans.

A l'origine, les projets prévoyaient un développement prioritaire de l'axe Est-Ouest vers Berchem, Auderghem, Anderlecht et Woluwe-St-Pierre. Ultérieurement, l'extension vers Berchem a été remplacée par une ligne desservant le Heysel. Un parc de 160 véhicules a été acquis à cet effet.

L'utilisation de rames de métro sur la ligne de la Petite Ceinture a été décidée en 1986. Le succès de cette ligne a été tel que, dès le départ, la quantité de matériel roulant s'est avérée insuffisante. En 1989, la Région a décidé d'acquérir 32 nouveaux véhicules. Une option pour 13 véhicules supplémentaires n'a pas été utilisée en raison du coût du programme d'acquisition des trams 2000. A l'époque, ces 13 véhicules étaient déjà indispensables. Il s'agit donc d'une grave erreur de gestion.

Nonobstant les efforts entrepris par la STIB pour assurer un bon niveau de qualité, les incidents touchant les rames de métro, particulièrement celles de 1976, se sont multipliés. Le matériel roulant ayant été fortement sollicité au cours des dernières années, la grande révision n'en a pas encore été entamée, alors qu'elle aurait dû commencer vers 1991, à mi-vie.

La STIB doit mobiliser 4 véhicules simultanément pendant plusieurs années. De plus, il est fréquent que un, voire deux trains, ne puissent sortir du dépôt en raison d'avaries survenues à la dernière minute.

Enfin, il n'y a plus de trains de réserve prêts à être injectés en ligne à l'heure de pointe. Par conséquent, en cas d'avarie, tout train retiré du service n'est pas remplacé. Il s'ensuit des irrégularités dans le cadencement des trains et de graves incon vénients pour les clients.

A ma demande, la STIB a évalué les besoins en matériel roulant propre à assurer un service de qualité permettant de faire face également à l'accroissement prévisible de clientèle. Ce nombre est évalué à 17 véhicules.

J'ai également demandé à la STIB d'estimer ses besoins en matière de garage de ces 17 véhicules en tenant compte des possibilités de remisage maximal sur le réseau. Cette question est à l'examen à la STIB.

En tout état de cause, il sera tenu compte de ces besoins dans le plan pluriannuel d'investissements régionaux en cours d'élaboration.

Le problème du réseau métro est qu'il a été négligé pendant six ans (*Protestations sur les bancs Ecolo*).

Les travaux actuels de réfection impliquent la mise en circulation de rames supplémentaires, rames que nous n'avons pas.

Les problèmes sont pris en compte dans le contrat de gestion, qui a été approuvé hier par le Conseil d'administration et, aujourd'hui, par le Conseil des ministres. Je me réjouis de vous l'apprendre.

Mme Evelyne Huytebroeck .- Aurons-nous des discussions au sujet du contrat de gestion?

M. Hervé Hasquin, ministre de l'aménagement du territoire, des travaux publics et du transport .- C'est prévu.

- La réunion publique est levée à 10 h. 40'.

**ERRATUM AU BULLETIN DES INTERPELLATIONS
ET DES QUESTIONS ORALES ET D'ACTUALITE N° 6
(réunion du mercredi 24 avril 1996)**

Dans la version néerlandaise du document, il y a lieu de lire: "De vergadering wordt geopend om 8.30 uur" et non "De vergadering wordt geopend om 10.30 uur".