

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 DU
MERCREDI 18 NOVEMBRE 1998**

SOMMAIRE

QUESTION ORALE

de M. Walter Vandenbossche à M. Hervé Hasquin, Ministre de l'aménagement du territoire, des travaux publics et du transport, concernant "le traitement du dossier "Grande ceinture" sis au boulevard de la Grande Ceinture entre les quartiers Peterbos et Van Soust à Anderlecht".

(Orateurs: M. Walter Vandenbossche et M. Hervé Hasquin, Ministre de l'aménagement du territoire, des travaux publics et du transport)

INTERPELLATIONS JOINTES

de M. Sven Gatz à M. Hervé Hasquin, Ministre de l'aménagement du territoire, des travaux publics et du transport, concernant "l'accord que le Ministre a passé avec le Ministre flamand des transports sur des problèmes communs de mobilité".

et

de M. Guy Vanhengel à M. Hervé Hasquin, Ministre de l'aménagement du territoire, des travaux publics et du transport, concernant "la gratuité des transports en commun pour les enfants de moins de 12 ans".

(Orateurs: M. Sven Gatz, Mme Michèle Carthé, M. Guy Vanhengel, Mme Evelyne Huytebroeck, MM. Jean-Pierre Cornelissen, Denis Grimberghs et M. Hervé Hasquin, Ministre de l'aménagement du territoire, des travaux publics et du transport)

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 DU
MERCREDI 18 NOVEMBRE 1998**

SOMMAIRE

QUESTION ORALE

de M. Walter Vandebossche à M. Hervé Hasquin, Ministre de l'aménagement du territoire, des travaux publics et du transport, concernant "le traitement du dossier "Grande ceinture" sis au boulevard de la Grande Ceinture entre les quartiers Peterbos et Van Soust à Anderlecht".

(Orateurs: M. Walter Vandebossche et M. Hervé Hasquin, Ministre de l'aménagement du territoire, des travaux publics et du transport)

INTERPELLATIONS JOINTES

de M. Sven Gatz à M. Hervé Hasquin, Ministre de l'aménagement du territoire, des travaux publics et du transport, concernant "l'accord que le Ministre a passé avec le Ministre flamand des transports sur des problèmes communs de mobilité".

et

de M. Guy Vanhengel à M. Hervé Hasquin, Ministre de l'aménagement du territoire, des travaux publics et du transport, concernant "la gratuité des transports en commun pour les enfants de moins de 12 ans".

(Orateurs: M. Sven Gatz, Mme Michèle Carthé, M. Guy Vanhengel, Mme Evelyne Huytebroeck, MM. Jean-Pierre Cornelissen, Denis Grimberghs et M. Hervé Hasquin, Ministre de l'aménagement du territoire, des travaux publics et du transport)

Présidence de M. Jan Béghin.

- La réunion est ouverte à 14h35'.

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

concernant "le traitement du dossier "Grande ceinture" sis au boulevard de la Grande Ceinture entre les quartiers Peterbos et Van Soust à Anderlecht"

M. Walter Vandenbossche (en néerlandais) .- Selon la presse, M. Hasquin, ministre de l'aménagement du territoire, aurait commis une erreur lors du traitement du dossier "Grande ceinture" à Anderlecht. Je souhaiterais savoir si le collègue d'urbanisme a rendu un avis négatif unanime. A quel stade y a-t-il eu négligence dans le traitement de ce dossier, et où en est-on actuellement?

M. Hervé Hasquin, Ministre de l'aménagement du territoire, des travaux publics et du transport (en néerlandais) .-Le projet "Grande ceinture" du CPAS de la ville de Bruxelles est un projet de lotissement prévoyant la construction de logements de différents gabarits à proximité de la Cité Peterbos à Anderlecht.

Le 27 juin 1997, une demande de permis de lotir a été introduite. Le 26 novembre 1997, la commission de concertation a émis un avis négatif. Le collège des bourgmestre et échevins de la commune d'Anderlecht a également émis un avis défavorable. Le 16 janvier 1998, le permis de lotir a été refusé. Le 10 février 1998, le dossier a été soumis au collège d'urbanisme qui n'a pas rendu d'avis dans le délai légal. Le 5 mai 1998, un recours a été introduit auprès du gouvernement. Le délai de 30 jours a expiré le 10 septembre 1998.

Le requérant ne peut pas lotir les terrains parce qu'une partie importante du projet déroge à l'article 15 du règlement général d'urbanisme. Le seul fait que le délai soit échu n'autorise pas les demandeurs de permis à déroger aux règlements existants, même si le gouvernement est en défaut parce qu'il n'a pas pris de décision.

Le CPAS de Bruxelles ne dispose donc pas d'un permis tacite ni d'une autorisation lui permettant d'exécuter son programme de lotissement et de bâtir des immeubles à appartements à la limite de la Cité Peterbos.

Les terrains du CPAS de Bruxelles destinés à la construction de maisons unifamiliales rue de l'Agronome, rue du Potaerdenberg et rue Van Soust peuvent, par contre, être lotis parce qu'ils sont conformes aux règlements d'urbanisme existants.

INTERPELLATIONS JOINTES

DE M. SVEN GATZ À M. HERVÉ HASQUIN, MINISTRE DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DES TRAVAUX PUBLICS ET DU TRANSPORT,

concernant "l'accord que le Ministre a passé avec le Ministre flamand des transports sur des problèmes communs de mobilité".

ET

DE M. GUY VANHENGEL À M. HERVÉ HASQUIN, MINISTRE DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DES TRAVAUX PUBLICS ET DU TRANSPORT,

concernant "la gratuité des transports en commun pour les enfants de moins de 12 ans".

M. Sven Gatz (en néerlandais) .- Le 11 juin dernier, le ministre Hasquin et M. Baldewijns, qui était encore son homologue à l'époque, ont conclu un accord de principe sur la mobilité entre la Région de Bruxelles-Capitale et la Région flamande. Il y avait urgence, car les perspectives sont très mauvaises. Nous sommes à la limite de la saturation du réseau routier, ce qui entraînera des répercussions négatives sur le plan économique. En 1993 déjà, ce problème a été abordé dans le PRD et le plan IRIS. On est donc en droit de se demander pourquoi cet accord vient seulement maintenant.

Quel est le statut juridique et politique de cet accord? Quel en est le contenu exact? Où en est la réalisation concrète du plan d'action annoncé pour fin août? Quels points renferme-t-il? Quel budget faudra-t-il prévoir?

J'en viens à la mobilité en général. Il y a le transport privé depuis et vers Bruxelles d'une part, et le réseau public d'autre part. Tant que l'accord ne porte pas sur le réseau express régional (RER), il manquera son but. Il y a unanimité sur le RER: tout le monde estime qu'il doit y avoir un RER, mais personne ne veut en assumer le coût. Comment le ministre voit-il le fonctionnement du RER? Quel est son point de vue quant aux propositions du ministre fédéral Daerden en la matière? Ces propositions sont-elles réalistes et équitables? Ont-elles fait l'objet d'une concertation?

Le RER est surtout conçu pour assurer la liaison avec la capitale. Or, le Brabant flamand attache aussi une grande importance à la liaison avec les centres importants autour de Bruxelles. L'accord en tient-il compte? Le RER ne peut être opérationnel que s'il est fonctionnel, c.-à-d. s'il résout les problèmes de mobilité; et s'il est équitable, c.-à-d. s'il rencontre les intérêts de Bruxelles et du Brabant flamand.

A ce jour, la seule amorce – bien timide – d'un RER est l'intégration tarifaire. Or, la STIB n'en est qu'au stade de l'étude. D'où provient ce retard? Quelles démarches le ministre va-t-il entreprendre pour obtenir un billet unique?

L'accord porte-t-il aussi sur le transport privé où le ministre laisse-t-il l'initiative au ministre fédéral Daerden, lequel a fait sur ce sujet des déclarations qui ne l'engageaient pas à grand-chose? J'espère que le ministre répondra à mes nombreuses questions.

Mme Michèle Carthé .- Bruxelles sera congestionnée et asphyxiée, d'ici l'an 2005. L'étude du plan IRIS, ainsi que d'autres études, réalisées par la Communauté européenne, ont montré combien les émanations de CO₂, dues au trafic automobile, nuisent à la santé et à l'environnement. La mobilité doit être repensée afin d'intégrer les exigences relatives au cadre de vie, à la cohésion sociale, au développement économique. Celui-ci doit s'accompagner d'une notion de mobilité.

Le concept de développement durable, sur lequel tout le monde semble d'accord, doit s'accompagner de mobilité durable. Il ne s'agit pas de faire le procès de l'automobiliste mais de trouver des solutions afin de limiter le coût public et l'accroissement du trafic tout en garantissant l'accès à notre Région par des moyens de transport individuels et collectifs.

Plusieurs pistes de réflexion ont été dernièrement lancées, notamment par le ministre fédéral. Des convergences existent entre ces propositions et certaines dispositions prises au niveau bruxellois, notamment dans le plan IRIS. Hier encore, vous avez souligné cette convergence, Monsieur le Ministre, ainsi que les divergences qui concernent le financement des propositions.

Une clé pour favoriser la mobilité réside dans la création du RER, que vous défendez, en ayant pris l'initiative de favoriser les discussions avec les autres Régions et le niveau fédéral.

Vous en avez surpris plus d'un en annonçant fin août qu'un accord technique se dégageait et qu'il restait à finaliser l'intégration tarifaire. Cette dernière, indispensable à la réalisation du RER, correspond aux attentes de l'usager qui ne devra plus disposer que d'un seul ticket même lorsqu'il utilise plusieurs transports gérés par des sociétés différentes.

Cette intégration tarifaire implique donc une convention multilatérale avec toutes les sociétés de transports en commun. Elle provoquera de nombreux coûts et engendrera une perte importante des recettes de la STIB. Le président de cette dernière parle d'un impact négatif de 110 millions au niveau des recettes, le noeud du problème se situant au niveau de la clé de répartition entre les différentes sociétés de transports en commun. Cette clé devrait prendre en compte le fait que la STIB véhicule de nombreux navetteurs qui achèteront leur ticket en Flandre et en Wallonie.

Mon groupe est particulièrement attentif au devenir des tarifs sociaux actuellement en vigueur dans les différentes sociétés. Les handicapés mobiles, par exemple, bénéficient d'une réduction de 50% à la SNCB et d'aucune réduction à la STIB.

L'intégration tarifaire doit impliquer un alignement des tarifs sociaux sur ceux qui sont les plus avantageux pour les bénéficiaires.

Vous signalez, en réponse à une question posée en commission, que l'accord d'intégration tarifaire prévoit que chaque société conserve le système de réduction qui lui est applicable pour les titres qui lui sont propres. Comment pouvez-vous parler d'accord alors que les discussions semblent pour le moment achopper sur l'impact budgétaire que cela entraînerait pour les différentes sociétés? Des propositions ont-elles été avancées pour sortir de cette impasse?

Une des pierres d'achoppement semble notamment être cette multitude d'approches différentes quant aux possibilités de réduction, ce qui complique une estimation concrète de l'impact budgétaire. Ne faudrait-il pas prendre le temps d'étudier et d'analyser ces aspects en profondeur?

Lorsqu'on évoque la politique tarifaire, l'idée de transports en commun gratuits est de plus en plus avancée, mais le financement en reste plus que brumeux. Mon groupe soutient une réduction tarifaire pour les personnes défavorisées en suivant le concept de discrimination positive. Il nous semble préférable de soutenir une réduction tarifaire pour les écoles situées en zones d'éducation prioritaires. Nous soutenons également l'idée de la valise pédagogique qui souligne les aspects positifs du transport public et qui contiendrait un ticket collectif d'environ 500 francs belges pour les élèves d'une classe. Il y a donc d'autres pistes de concrétisation que la gratuité à 100%.

En ce qui concerne le financement global du RER, les pistes de réflexion avancées par les socialistes envisagent le recours à la fiscalité en tentant d'exonérer les frais de transport entre le domicile et le lieu de travail. Vous répondez que cela ne pourrait être envisagé que lorsque les automobilistes disposeront de la possibilité réelle d'utiliser le RER. Vous semblez donc privilégier le financement public dans un premier temps, notamment par une application financière du niveau fédéral précisée dans le contrat de gestion de la SNCB. Cette approche n'implique-t-elle pas une attitude analogue au niveau de la Région bruxelloise, qui serait alors concrétisée au niveau du contrat de gestion de la STIB avec l'autorité de tutelle?

Le projet de RER est estimé non rentable par le syndicat d'étude qui regroupe les différentes sociétés de transport. On parle d'un déficit récurrent de 5 milliards.

Tout en soutenant la réalisation du RER, il ne faut pas oublier qu'il risque de favoriser l'exode d'habitants bruxellois. Il faudrait, en parallèle, continuer à favoriser le développement d'un projet de ville-Région à visage humain. Il s'agit de poursuivre les politiques de développement local qui concrétisent les grandes orientations du PRD afin de fixer les habitants à Bruxelles ou de favoriser leur retour dans notre Région.

M. le Président .- A la demande de M. Guy Vanhengel, son interpellation relative à la gratuité des transports en commun sera traitée en même temps que la précédente.

M. Guy Vanhengel (en néerlandais) .- Je souhaiterais que les deux interpellations soient jointes parce qu'elles abordent toutes deux la gratuité des transports en commun.

Le ministre flamand des transports en commun, M. Steve Stevaert, a glissé il y a quelques semaines, à l'oreille

des communes flamandes qui signaient un accord de mobilité, l'idée d'accorder la gratuité des transports en commun aux enfants de moins de 12 ans.

Pour discrète qu'elle fût, sa proposition n'est pas passée inaperçue; elle a suscité beaucoup d'intérêt de la part des médias.

En octobre dernier, le Parlement flamand a interrogé le ministre – à peine entré en charge – sur sa proposition: M. Stevaert était déjà beaucoup plus réservé. Pour M. Stevaert, tous les enfants de moins de 12 ans peuvent emprunter gratuitement le bus, à condition du moins que la commune où ils résident soit disposée à intervenir dans le coût. Les communes flamandes peuvent passer elles-mêmes des accords tarifaires dans le cadre de l'accord de mobilité. La gratuité des transports en commun pour les enfants ou les seniors est l'un des aspects de ces possibilités d'accord.

Il est indispensable, et d'intérêt vital, que les transports en commun connaissent en Région bruxelloise un développement réfléchi et que l'offre en soit gérée adéquatement: il y va de la qualité de la vie en ville. Si la proposition du ministre Stevaert a eu un mérite, c'est d'avoir – par le bruit qu'elle a fait – relancé le débat sur la mobilité. Mais à Bruxelles, qui en est pourtant le nœud central, ce débat en reste dans les limbes. Il n'est sans doute pas inutile d'examiner l'idée de la gratuité des transports en commun au travers du prisme bruxellois.

M. Werner Daem a déjà lancé cette idée dans le passé.

A-t-elle débouché sur quelque chose en Région de Bruxelles-Capitale?

Que pense le ministre bruxellois compétent du principe d'une intervention financière des communes pour assurer la gratuité des transports en commun à certains groupes cibles? Que se passera-t-il pour les portions d'itinéraires des bus et des trams de la STIB situés hors des limites de la Région de Bruxelles-Capitale? La même question se pose pour les bus flamands de la société De Lijn et pour les bus wallons des TEC dont de nombreux itinéraires traversent Bruxelles. Y a-t-il eu concertation entre les responsables politiques bruxellois et flamands avant que cette proposition ne soit formulée?

Combien d'écoliers de moins de 12 ans disposent-ils d'un abonnement scolaire de la STIB? Combien ces abonnements rapportent-ils chaque année à la STIB? Est-il envisageable que des communes bruxelloises offrent la gratuité des transports en commun à des enfants de moins de 12 ans ou à d'autres groupes cibles? A-t-on fait une estimation des efforts financiers que les communes devraient consentir afin d'assurer la gratuité des transports à certains groupes cibles? Le ministre peut-il nous donner des explications à ce sujet?

Il ne faut pas non plus négliger l'aspect de la sécurité. Le ministre pense-t-il qu'il faut encourager les enfants à emprunter le tram, le train ou le bus? Quelles sont les dispositions réglementaires en la matière? A partir de quel âge les enfants peuvent-ils emprunter, non accompagnés, les transports en commun?

Enfin, le ministre pense-t-il que la réduction du prix ou la gratuité des transports en commun stimuleront assez leur utili-

sation pour apporter une réponse efficace à l'accroissement du trafic routier?

Mme Evelynne Huytebroeck .- En ce qui concerne l'intégration tarifaire, je souhaiterais que nous ayons un exposé détaillé qui permettrait de nous éclairer sur les réticences de la STIB, sur l'accord intervenu et sur les rumeurs selon lesquelles il serait plus avantageux de prendre un ticket à partir de la périphérie que de circuler à l'intérieur de Bruxelles.

En ce qui concerne l'application de tarifs différents, évoquée par M. Vanhengel, je dirai que nous ne sommes pas favorables à la gratuité mais plutôt ouverts à certains aménagements pour les allocataires sociaux et les enfants des écoles fondamentales, dans le cadre de certaines tranches horaires. Le montant des amendes doit aussi être revu.

En ce qui concerne l'accord avec le ministre Baldewijns, relatif à la ligne de métro AZ-VUB, proposition financièrement mauvaise pour nous, nous préférierions une alternative en surface.

Cette liaison en métro vers l'AZ-VUB est-elle un donnant donnant avec l'intégration tarifaire?

Je déplore qu'on n'essaie pas d'obtenir avec la SNCB un accord à court terme portant sur des arrêts ferroviaires plus fréquents à Bruxelles, par exemple à la gare de la Chapelle ou à Bruxelles-Congrès. Cela serait possible, et cela ne coûterait pas 60 milliards.

Pour réaliser le RER, il faudra développer les liaisons STIB-RER pour assurer une meilleure coordination. Qu'est-il prévu pour réaliser cette coordination?

En vue de la réalisation du RER et du transfert modal de la voiture vers le train, il faudra prendre des mesures de restriction en matière de stationnement à Bruxelles, ce qui n'est vraiment pas le cas actuellement.

Enfin, il faut également organiser autrement l'entrée des voitures en ville et ne plus permettre les autoroutes urbaines. Or, malgré les promesses, aucun aménagement n'a été réalisé en dix ans pour éviter ces autoroutes (ex. avenue Charles Quint ou avenue de Tervueren).

Les travaux multiples réalisés à l'avenue Charles Quint, par exemple, n'ont rien changé au flux de voitures. Un navetteur qui arrive en ville en voiture sans trop de problèmes et peut prendre un tunnel qui l'amènera à un parking au pied de son bureau n'est pas découragé d'agir de la sorte et ne prendra pas plus le RER qu'il ne prend le train aujourd'hui.

Enfin, je tiens à dire qu'il ne faut pas attendre 2010 pour agir en ce domaine, faute de quoi nous connaissons une congestion de la ville qui lui sera fatale.

M. Jean-Pierre Cornelissen .- Chaque fois que l'on aborde la question du RER, on en revient toujours aux mêmes données de base, notamment l'interrogation posée par Mme Carthé, à savoir si le RER est une bonne chose en égard à l'exode croissant de Bruxellois. En effet, il est clair que, pour un certain nombre de Bruxellois, la facilité des transports en

commun est un élément important dans la décision de s'installer à tel ou tel endroit.

Tous ceux qui sont pour le RER croient qu'il faut aussi faire quelque chose pour la mobilité sous peine de voir se perdre la qualité de la vie.

Une des idées était la mobilisation des infrastructures ferrées de la ville en complément avec le métro, que l'on ne peut généraliser. L'étude de la SOFRETU débouche sur une proposition qui se chiffrerait à quelque 65 milliards en matière d'investissements et à 4 à 5 milliards en matière de frais de fonctionnement. Cela me paraît une proposition acceptable, le problème restant le financement.

Force est de reconnaître que la SNCB ne s'est jamais pressée pour réaliser certaines améliorations parce qu'elle a toujours eu l'impression que la mobilité à Bruxelles n'était pas son problème. Certes, les accords à court terme sont toujours bons à prendre mais pour cela il faut qu'il y ait de la bonne volonté de tous les côtés.

Quand le RER sera créé, il faudra impérativement adapter le réseau STIB, autrement dit, cela implique une amélioration du réseau en surface.

En matière de transfert modal, il faut mener une politique globale. Si on ne taxe pas le stationnement, on n'arrivera à rien.

A Genève, on va jusqu'à taxer les places de parking mises à disposition par les sociétés. Il est vrai qu'il s'agit souvent d'organismes internationaux qui ne sont pas près de quitter la ville !

J'ai eu l'occasion de vous interpellier en mai au sujet de l'accord de coopération avec la Flandre et vous m'avez répondu de façon complète. Je regrette le peu d'implication de la Wallonie dans ce dossier, alors qu'elle est aussi concernée par les bouchons qui s'étirent parfois jusqu'à Wavre ou Nivelles.

Quand les transports en commun ne fonctionnent pas, on se trouve devant un scénario catastrophe et on ne peut que constater que la ville ne peut survivre en pareil cas.

En ce qui concerne un accord d'intégration tarifaire, il s'agit d'une bonne chose même si, chez nous, les choses sont un peu plus compliquées qu'ailleurs étant donné le phénomène de régionalisation qui ne facilite pas la prise de décision.

Que dirions-nous si un comité de gestion ou un conseil d'administration d'une société de transports en commun acceptait des conditions de répartition de recettes entraînant des pertes financières ?

Cela mérite réflexion et négociation car, sinon, cela conduirait à accroître la participation régionale dans le budget de la STIB.

Il est vrai qu'il y a parfois des effets pervers, que la négociation complémentaire doit diminuer progressivement.

Je partage l'avis de Mme Huytebroeck quand elle dit que nous devons avoir une vue complète de la situation mais on ne

négoce pas sur la place publique, et il faut éviter d'agir dans la précipitation.

Comme M. Guy Vanhengel, je ne crois pas à une formule de gratuité généralisée. D'ailleurs, à Hasselt, il n'était pas seulement question de gratuité mais bien de restructuration complète du réseau.

La proposition choisie par De Lijn n'a pas été suivie d'effets, car la gratuité était échangée contre une augmentation fiscale.

Il y a moyen de trouver des solutions partielles en matière de gratuité.

Par exemple, la STIB a offert la gratuité aux enfants dont l'école achète l'une de ses mallettes pédagogiques.

C'est un pas intéressant.

Au sujet des abonnements de type "familles nombreuses", il faut tenir compte aussi de ce qui se passe dans les autres Régions. Ce système n'est pas nécessairement socialement équitable.

M. Denis Grimberghs .- Je vous ai déjà interrogé, Monsieur le Ministre, sur l'accord passé avec le ministre flamand en matière d'intégration tarifaire. A ce sujet, j'ai reçu une réponse écrite qui concernait les conséquences pratiques pour les Bruxellois et les non-Buxellois qui viennent des communes desservies par la STIB mais ne faisant pas partie de la Région de Bruxelles-Capitale.

Force est de constater que - même si, inévitablement, lorsque l'on veut l'intégration tarifaire, il faut trouver des règles communes - celles-ci reviendront à consacrer l'intangibilité de nos frontières régionales, ce qui ne fera pas plaisir à ceux qui habitent la périphérie et qui bénéficient actuellement d'une réduction.

On est en train de renouveler les voies de la ligne tram 44 sur le territoire de Tervueren. Avez-vous sur ce point trouvé un accord avec la Région flamande concernant le financement de ces travaux.

Est-ce bien exact ?

Ma deuxième question porte sur la desserte de la VUB. L'hypothèse que vous avez retenue, notamment dans le plan IRIS (que je n'ai toujours pas reçu officiellement du reste) consiste à faire passer la desserte en métro de la VUB par le territoire de la Région flamande, le long du ring. Des études ont-elles été entamées pour examiner cette hypothèse? Vous-même, dans l'une de vos annexes, aviez prévu la réalisation de ce type d'études.

Concernant la possibilité pour les usagers de la ligne 26 d'utiliser un appareil d'oblitération des cartes de la STIB, on n'est toujours pas arrivé à une mise en application pratique de cette mesure adoptée depuis longtemps. Cela devient profondément ridicule. Il faut trouver très rapidement une solution et, peut-être, notamment, relancer le groupe de contact sur le RER groupant la SNCB, la Région bruxelloise, les cabinets des ministres concernés et surtout les opérateurs.

Je voulais également faire trois commentaires sur les propositions du ministre Daerden. J'ai été choqué d'entendre - et c'est aussi relaté dans "La Dernière Heure" - que la première chose à faire pour la création du RER est de délivrer un permis de bâtir qui serait bloqué par des ministres régionaux. Il s'agit d'une vieille technique du fédéral, qui fait tout à coup appel aux compétences régionales pour justifier ses propres retards. Je souhaite qu'on lui rappelle les procédures.

Il n'y a pas de mauvaise foi à la Région bruxelloise puisque le ministre Hasquin avait déjà annoncé qu'il délivrerait le permis de bâtir avant même le dépôt du dossier. Je pense que ni M. Hasquin ni le ministre Gosuin ne sont en faute si le dossier du tunnel Schuman-Josaphat a tant traîné. Personnellement, je ne suis pas pressé de voir se concrétiser ces travaux que je juge inutiles. Mais l'étude d'incidence préalable n'est toujours pas terminée.

Deuxièmement, on ne tient pas suffisamment compte de la nécessité de donner la priorité à l'exploitation par rapport à l'infrastructure. Pourquoi serait-il impossible de réaliser le RER en utilisant tout simplement plus de trains et les gares désaffectées dans la Région bruxelloise? On continue à alourdir la facture du RER en ne prenant pas, dans le budget d'investissement de la SNCB, ce qui permettrait de réaliser déjà une forme de RER. Un embryon d'exploitation serait le meilleur moyen d'apprendre à nager en eaux profondes.

Troisièmement, vous avez déclaré être d'accord avec le plan Daerden excepté sur les points concernant la fiscalité.

Pour ma part, je suis d'accord avec tous les aspects de ce plan. J'ai l'impression de lire une synthèse des idées de l'actuel ministre des Finances.

Mon chef de groupe a déposé une proposition concernant la prise en charge des frais de transport public en période scolaire. Elle devrait être étudiée par notre commission.

M. Hervé Hasquin, Ministre de l'Aménagement du Territoire, des Travaux publics et du Transport. - Je suis étonné par la tournure prise par les événements. L'interpellation de M. Gatz portait sur l'accord avec le gouvernement flamand, mais on m'a surtout parlé du RER.

Je ne parlerai donc que très peu de l'accord de mobilité.

(Poursuivant en néerlandais)

Le 10 juin 1998, nous avons conclu un accord de principe avec notre collègue flamand afin de coordonner la politique de mobilité dans les deux Régions. Le 1^{er} octobre, le gouvernement régional a approuvé un plan de transport. Les solutions du plan IRIS ne se limitent pas à la Région mais concernent également nos voisins et l'Etat fédéral. Un plan directeur a été élaboré afin d'enregistrer un maximum de progrès. Les administrations se sont rencontrées et se contactent chaque fois qu'un problème surgit. Ces contacts portent sur tous les aspects de la mobilité. Une série de priorités ont été fixées, notamment en ce qui concerne l'intégration tarifaire et les services de navette.

Le Heysel compte dix mille emplacements de parcage qui ne sont utilisés que quelques jours par an. Ces emplacements

se trouvent sur le territoire flamand et ne peuvent être utilisés que si une navette régulière est assurée entre le parking C et la station de métro Heysel, ce qui nécessite évidemment la collaboration de la STIB. On étudie aussi la possibilité de parkings de transit reliés à des transports en commun faciles d'accès.

On peut notamment aménager des parkings de transit de ce type à Londerzeel, Haacht, Louvain, Overijse, Ath et Alost. L'étude aborde tous les aspects du problème de la mobilité tels que l'influence sur l'environnement, des connexions rapides avec les transports en commun en liaison étroite avec les parkings de transit. L'objectif est de disposer d'un transport public roulant le plus efficace possible, qui ne soit pas desservi par la SNCB.

Il y a encore le problème du prolongement de la ligne de métro à partir de la station Roi Baudouin et de l'AZVUB.

(Poursuivant en français)

A cet égard, je souligne à l'intention de Mme Huytebroeck que le métro AZ-VUB n'a rien à voir avec l'intégration tarifaire. Des études ont été faites et les gouvernements, tant bruxellois que flamand, sont d'accord pour dire qu'il y a là nécessité absolue. Ce discours anti-métro ne ressemble à rien, lorsque l'on sait qu'il s'agit du mode de transport privilégié des Bruxellois. Alors, cessez de mêler métro et intégration tarifaire. Ces problématiques sont sans rapport.

(Présidence: M. Jean-Pierre Cornelissen)

En ce qui concerne le RER, il y a ceux qui agissent. On ne peut à la fois vouloir une chose et agir comme si on voulait son contraire.

L'intégration tarifaire existera de gré ou de force. C'est une nécessité si on veut le RER. Ceux qui disent le contraire sont des incohérents et à défaut d'intégration tarifaire, on risquera de voir un jour Bruxelles asphyxiée par les voitures.

D'ailleurs, hier, le comité de direction de la STIB a marqué son accord sur le principe de l'intégration tarifaire. On ne peut avoir le beurre et l'argent du beurre. Le RER rendra également service aux Bruxellois! On ne peut à la fois vouloir diminuer le volume de la circulation et, dans le même temps, refuser de participer aux frais de construction du RER.

Je voudrais que l'on cesse de subir benoîtement les effets des manoeuvres d'intoxication menées à la STIB. Il a fallu des années avant que j'obtienne l'augmentation des cadences du métro après 18 heures, parce que l'on me répondait à la STIB que cela coûtait trop cher.

Cette augmentation ne coûte finalement que 11 millions, qui en valaient la peine.

On est allé jusqu'à chiffrer le coût de l'intégration tarifaire à 1 milliard! On a dit et écrit n'importe quoi, et il faut parfois faire preuve d'autorité si on veut faire avancer les choses.

Je rappelle que l'embouteillage de Bruxelles coûte, lui aussi, cher à la Région et il faudra faire la balance macro-économique.

En tout cas, il me semble que dans la question de l'intégration tarifaire, on va de l'avant. Des progrès restent à réaliser, à

la STIB et à la SNCB, dans les études d'exploitation. Et je rappelle ici que la STIB constitue un partenaire trop conservateur à mon goût. Dans le cadre de l'opération "Métro-vélo" par exemple, elle a affiché durant neuf mois une frilosité motivée par la peur des réclamations des usagers. Or, cette opération n'a fait au total l'objet que de deux cas de réclamation.

J'aimerais aussi rappeler que j'ai initié le principe de table ronde autour de la question du RER, il y a deux ans et demi. A l'époque, le gouvernement flamand affichait clairement son intérêt, le gouvernement fédéral se montrait encore distant et le gouvernement wallon a brillé par son absence durant neuf mois. M. Daerden semble avoir clairement saisi l'importance de ce projet depuis une année.

Enfin, lors d'une émission de télévision "Controverses", où il était question du désastre de la SNCB et où l'on abordait la question des moyens alternatifs d'acheminer les navetteurs à Bruxelles, M. Lebrun, parce qu'il ne pouvait faire autrement, a bien dû commencer à dire en public qu'il était partisan du RER. Si le gouvernement wallon s'était, plus tôt, préoccupé de ce qui se passe au nord du sillon Sambre et Meuse et avait considéré que le Brabant wallon fait aussi partie de la Wallonie, le dossier aurait avancé plus vite.

Quant à l'idée de restreindre le stationnement, la Région bruxelloise et son gouvernement peuvent invoquer à son sujet un droit de propriété intellectuelle, puisque nous l'avions depuis longtemps avancée et proposée lors de réunions à plusieurs niveaux. Seulement, la sacro-sainte autonomie communale en matière de police constitue un obstacle dont je ne suis pas sûr que le gouvernement fédéral tolérera encore longtemps l'existence.

Je suis, par ailleurs, surpris d'apprendre qu'on serait en train de renouveler les rails du trajet du tram n44 à Tervueren. Il doit s'agir de réparations... Je vais demander des précisions à ce propos.

La question des tarifs sociaux est à l'étude à la STIB. Ma position veut que le bénéficiaire des réductions continue d'en profiter, de la même manière. Mais je ne sais pas encore comment cela sera réalisable.

J'en viens maintenant à la question de la gratuité, évoquée principalement par M. Vanhengel et Mme Carthé.

(Poursuivant en néerlandais)

Les dispositions actuelles en vigueur à la STIB offrent la gratuité aux enfants de moins de six ans accompagnés d'un adulte muni d'un titre de transport valable. Un adulte peut être accompagné de quatre enfants maximum.

Je tiens également à signaler que la décision du ministre de la Région flamande d'autoriser la gratuité du transport pour les enfants de moins de douze ans n'a aucune répercussion en Région de Bruxelles-Capitale. Cette décision pourrait inciter l'opinion publique à se mobiliser afin d'exiger la même chose. Même la société De Lijn ne peut offrir la gratuité pour les parties d'itinéraires situées sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale sans l'accord de la STIB, qui est l'exploitant principal de la Région.

Selon une enquête de la STIB, 5% environ des abonnements sont délivrés à des enfants de moins de 12 ans, ce qui correspond à un montant compris entre 17 millions de francs (abonnements scolaires à tarif réduit) et 150 millions de recettes (5% des recettes totales de la STIB).

Si M. Stevaert veut organiser la gratuité des transports en commun pour les enfants de moins de douze ans via les communes, il n'est pas impossible que les solutions appliquées en Région flamande le soient également dans les communes de la Région de Bruxelles-Capitale. Les communes devraient compenser les pertes de recettes de la STIB.

Ni la STIB, ni moi n'avons eu vent d'une quelconque concertation préalable à cette proposition.

En ce qui concerne l'aspect sécurité des déplacements des enfants, la STIB me communique qu'il n'y a aucun texte légal qui limite les déplacements sur le réseau des enfants non accompagnés. Il n'existe pas non plus de limite d'âge légale permettant aux enfants non accompagnés d'utiliser les transports en commun. En ce qui concerne la gratuité des transports en Région de Bruxelles-Capitale, je vous rappelle une fois encore que les enfants de moins de six ans doivent être accompagnés d'un adulte disposant d'un titre de transport valable.

Une enquête récente relayée par la presse montre que le prix du transport n'est pas un facteur déterminant dans le choix du moyen de transport, à savoir la voiture de tourisme ou les transports en commun.

L'administration de la Région de Bruxelles-Capitale enquête actuellement auprès des voyageurs des transports en commun sur des critères tels que le confort, la fréquence, la sécurité et le prix. Cette enquête se déroule jusqu'au 31 décembre 1998.

(Poursuivant en français)

En cette matière, toutes les enquêtes menées dans les pays avoisinants démontrent qu'en cas de gratuité des transports en commun, les transferts n'ont pas lieu des automobilistes vers les transports en commun, mais des piétons ou des cyclistes vers les transports en commun.

Ne creusons pas de déficit dans les finances publiques. On ne mesure bien la valeur des choses qu'en participant, même partiellement, à leur financement. De plus, on peut parler, à Bruxelles, de quasi gratuité des transports en commun. En effet, quiconque achète un titre de transport ne paie que 32 à 33% du coût de ce transport. Ne tombons pas dans la démagogie.

En conclusion, je vais en revenir à l'aspect le plus important soulevé par plusieurs orateurs, à savoir l'intégration tarifaire.

(Poursuivant en néerlandais)

Cet accord avec la Région flamande nous a permis, en quelques semaines, de clôturer une phase importante en matière de tarification, là où aucun progrès n'avait été réalisé depuis 28 ans.

- Les incidents sont clos.

- La réunion est close à 16h15.