

# **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 13 OCTOBRE 1999**

## SOMMAIRE

### INTERPELLATION

de M. Walter Vandenbossche (implantation d'un réseau à large bande dans la Région de Bruxelles-Capitale) à  
M. Jacques Simonet, ministre-président du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des  
pouvoirs locaux, de l'aménagement du territoire, des monuments et sites, de la rénovation urbaine et de la  
recherche scientifique

(Orateurs: MM. Walter Vandenbossche et Jacques Simonet, ministre-président du gouvernement)

### QUESTIONS ORALES

de Mme Françoise Schepmans (aménagement de la circulation à hauteur du siège de l'OTAN),

de Mme Evelyne Huytebroeck (quatrième bande sur le Ring)

et de M. Johan Demol (situation à la STIB)

et réponses de M. Jacques Simonet, ministre-président du gouvernement, au nom de M. Jos Chabert, ministre  
du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des travaux publics, du transport et de la lutte  
contre l'incendie et l'aide médicale urgente.

## Présidence de M. Willem Draps.

- La réunion est ouverte à 14h35'.

### **INTERPELLATION DE M. WALTER VANDENBOSCHE A M. JACQUES SIMONET, MINISTRE-PRESIDENT DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES POUVOIRS LOCAUX, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DES MONUMENTS ET SITES, DE LA RÉNOVATION URBAINE ET DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE,**

#### **concernant "l'implantation d'un réseau à large bande dans la Région de Bruxelles-Capitale"**

**M. Walter Vandenbosche** (en néerlandais) .- Dans le cadre de sa fonction de capitale et de son rôle international, la Région de Bruxelles-Capitale a un rôle important à jouer dans l'application des technologies modernes, en particulier dans les télécommunications. Mon interpellation a pour but de savoir comment notre Région va concrétiser ses projets en matière de télécommunications.

En mars 1996, le gouvernement régional précédent a décidé de créer un réseau à large bande dans notre Région. Il fallait développer, après une enquête sur les besoins, un projet de télécommunications pour le secteur public. Il s'en est suivi une large consultation des conseils communaux. Dès lors, le mérite du précédent gouvernement est d'avoir permis le débat intellectuel. Malheureusement, il n'a pas pu mener le projet à bien.

Quelle doit être l'attitude juridique, en cette matière, du gouvernement actuellement en place? Une seule offre a été déposée, ce qui prouve que le projet n'était pas mûr. Bruxelles a pourtant besoin d'un intranet entre les différents organismes publics.

Quel est l'état d'avancement de ce dossier? Comment ce dossier sera-t-il mené à bien? Si ce gouvernement exécute la décision du gouvernement précédent, le projet risque de rester inabouti. Des questions se posent également sur le titre de propriété du réseau. Enfin, le gouvernement est-il prêt à développer un service de télécommunications étendu associant les citoyens, les entreprises et les pouvoirs publics?

**M. Jacques Simonet**, ministre-président (en néerlandais) .- Il y a maintenant presque cinq ans que le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a ouvert un dossier sur la création d'un réseau à large bande en Région de Bruxelles-Capitale. Le précédent gouvernement a décidé de faire appel, en cette matière, à un consultant professionnel pour rédiger un cahier spécial des charges.

Ce cahier des charges a été publié le 31 juillet 1998 au Bulletin des adjudications et dans le Journal officiel des Communautés européennes. Une des huit candidatures introduites a immédiatement été rejetée. Fin 1998, le cahier spécial des charges a été envoyé aux sept autres entreprises sélectionnées au préalable. Au 15 février, date limite de réception des sou-

missions, le gouvernement n'avait reçu qu'une seule offre, émanant d'une association momentanée entre France Télécom et Telindus.

La Région se posait effectivement une série de questions juridiques à ce sujet : la soumission n'était-elle pas caduque, les études économiques et financières effectuées il y a six ans sur la faisabilité du réseau à large bande étaient-elles correctes?

D'ailleurs, il est normal que le gouvernement se pose de telles questions : les précédents gouvernements n'avaient pas donné de forme définitive aux résultats des études au moment où leurs conclusions étaient valides, et le monde des télécommunications évolue très vite.

Le gouvernement bruxellois précédent n'a pas trouvé à temps de réponse à ces questions ; entre-temps, l'association momentanée Telindus-France Télécom, qui s'impatiente, a mis le nouvel exécutif en demeure de lui fournir une réponse pour le 2 octobre de cette année.

Depuis lors, le nouveau gouvernement a repris ce dossier et a examiné les différents avis juridiques demandés par l'ancien gouvernement. Tous allaient dans le même sens, à savoir qu'une offre unique ne constituait pas un motif d'exclusion et qu'il s'indiquait d'entamer des discussions pour apporter une réponse aux questions que se pose la Région de Bruxelles-Capitale, avec raison d'ailleurs.

Le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a décidé, au cours de sa réunion du 30 septembre 1999, d'entamer des discussions avec l'association momentanée Telindus-France Télécom. Ces discussions nous permettront de demander les éclaircissements nécessaires sur une série de points restés vagues par rapport au cahier spécial des charges. Je ne peux donc pas préjuger de la conclusion de ce dossier. Les discussions doivent encore débiter.

En ce qui concerne le problème de la propriété du réseau, je dois encore réserver ma réponse vu les discussions en cours.

En ce qui concerne la garantie d'utilisation exclusive au niveau de l'administration et la nécessité de cette exclusivité, je ne peux que faire référence au cahier spécial des charges.

Avant d'entamer les discussions avec l'association momentanée Telindus-France Télécom, le gouvernement bruxellois a consulté une série de services juridiques tant publics que privés. A l'unanimité, ils ont encouragé le gouvernement à entamer des discussions afin de clarifier les différentes questions que soulève l'offre par rapport au cahier des charges. Ce n'est qu'après ces éclaircissements que le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale pourra prendre une décision judicieuse sur la recevabilité de cette offre.

Il est certain que si les discussions n'aboutissaient pas à un compromis faute de servir les intérêts de la Région de Bruxelles-Capitale, il faudra recommencer la procédure. Il faudra alors rédiger un nouveau cahier spécial des charges et lancer un nouvel appel aux candidats. La question de la propriété du réseau pourrait à nouveau être évoquée pendant ces nouveaux préparatifs.

Entre-temps, plusieurs communes et une série d'hôpitaux du réseau Iris ont chargé la Région bruxelloise de mener en leur nom les négociations sur le réseau à large bande.

**M. Walter Vandenbossche** (en néerlandais) .- Le ministre-président déclare s'en tenir aux obligations découlant de la décision du précédent gouvernement d'autant plus qu'il n'exclut pas, implicitement, qu'existe dans les possibilités juridiques dont il dispose une marge de manœuvre permettant une approche intégrée et totale. Ce message n'est pas sans importance.

**M. Jacques Simonet**, ministre-président (en néerlandais) .- La décision du gouvernement prévoyait déjà cette possibilité. Nous devons maintenant négocier dans l'esprit de la loi sur les marchés publics.

- L'incident est clos.

## QUESTIONS ORALES

### Aménagement de la circulation à hauteur du siège de l'OTAN

**Mme Françoise Schepmans** .- La presse régionale a fait état de plusieurs accidents routiers sur l'accès Bruxelles-Zaventem, en particulier sur le carrefour avec le boulevard Léopold III, près du siège de l'Alliance atlantique.

Le problème de la sécurité routière à cet endroit se pose depuis longtemps et, bien que les pouvoirs publics s'y soient intéressés, rien n'a été fait.

En 1995, il était question de consacrer une somme de 175 millions, débloquée dans le cadre des accords de coopération entre l'Etat et les entités fédérées, au réaménagement du carrefour. Le plan envisagé comportait notamment le creusement du tunnel. En janvier 1998, ce montant était réduit à 110 millions. Il n'était plus question de tunnel; 10 millions auraient été immédiatement consacrés à l'aménagement du carrefour, les 100 millions restant étant réservés au financement d'éventuels travaux supplémentaires.

Cependant, à ce jour, rien n'a été fait et aucune évolution n'a été observée.

Une concertation a eu lieu entre la Région bruxelloise et la Région flamande quelques semaines avant que le pouvoir fédéral fasse connaître son propre projet. Y a-t-il encore des discussions avec les deux autres gouvernements? Où en sont-elles?

**M. Jacques Simonet**, ministre-président.- Je réponds en lieu et place de M. Chabert qui me prie de vous assurer que la Région n'est pas restée inactive.

Le 28 mai 1998, le gouvernement a arrêté des lignes de force dans ce dossier. Il a notamment décidé de prolonger la ligne de la STIB.

Il a approuvé le principe d'amélioration du fonctionnement du carrefour avec le boulevard Léopold III et il a également sollicité l'intervention du pouvoir fédéral sur ces points dès le

mois de mai 1998, en vertu des accords de coopération de 1993. Le plan prévu alors ne prévoyait pas seulement l'amélioration de l'accès routier; il visait aussi celle des transports en commun sur ce tronçon.

Le gouvernement, par le biais de son ministère des Communications et de l'Infrastructure, a introduit, le 18 mai dernier, une demande d'avis sur un projet qui prévoit notamment l'aménagement d'un tunnel routier dans l'axe du boulevard, des voiries latérales, des bretelles d'échange entre celles-ci et la voirie centrale et la prolongation de la ligne de tram n° 55. L'accueil réservé à ce projet semble plutôt favorable.

Le 27 mai, le gouvernement régional précédent a marqué son accord de principe sur une demande de permis d'urbanisme. L'étude d'incidence a démarré et elle devrait se terminer en mai 2000; le permis devrait être octroyé dans le second semestre 2000; les travaux pourraient commencer au début de 2001.

Le budget prévu est de l'ordre de 210 millions et la part qui ne sera pas utilisée servira à consolider le budget de l'année suivante. En effet, il est certain que les travaux nous mèneront bien au-delà des montants annoncés. On devrait atteindre les 500 millions. Aussi, l'intervention du fédéral est plus que souhaitable.

Les négociations avec le cabinet de Mme Durant n'ont pas encore commencé mais devraient être entamées sous peu.

### Quatrième bande sur le Ring

**Mme Evelynne Huytebroeck** .- Je regrette que les deux ministres concernés par mes questions ne soient pas présents. M. Simonet répondra sans doute pour M. Chabert, mais pas pour M. Delathouwer. Je souhaiterais que cela ne devienne pas une habitude.

Le ministre flamand des Communications prévoit d'élargir le ring sur les axes Anvers-Bruxelles et Liège-Bruxelles. Pareille proposition avait déjà été faite l'année passée sans aucune concertation des autres régions. En dépit des attentes, une quatrième bande n'améliorerait pas la fluidité du trafic et risquerait, au contraire, de rendre difficile l'accès des secours en cas d'accident. Ce type d'aménagement aura évidemment des répercussions sur Bruxelles.

Les ministres bruxellois concernés ont-ils eu des contacts avec leurs collègues flamands? Y a-t-il une concertation avec le gouvernement fédéral à ce sujet étant donné les problèmes de sécurité routière que cela pose?

**M. Jacques Simonet**, ministre-président .- Je réponds en lieu et place de MM. Chabert et Delathouwer.

Vous n'ignorez pas que M. Stevaert n'a guère l'habitude d'avertir ses collègues des initiatives qu'il prend. C'est ainsi que c'est par la presse que M. Chabert a été mis au courant de son dernier projet. Il a d'ailleurs l'intention d'adresser un courrier à M. Stevaert pour connaître les détails de ce projet et pouvoir en évaluer l'impact en Région bruxelloise.

Sur la base de ce qu'il a lu dans la presse, M. Chabert a fait réaliser une simulation de trafic. Toutes choses étant égales par ailleurs, il semblerait que cela diminuerait légèrement la circulation dans la Région de Bruxelles, sauf si le parc automobile continuait de croître. L'étude de M. Stevaert vise à améliorer les accès à l'aéroport et à la partie nord-ouest de la Région.

Je suis d'accord avec Mme Huytebroeck et j'en ai parlé au ministre Chabert, pour qu'il y ait une concertation avec le secrétaire d'Etat à l'aide médicale urgente mais aussi avec la ministre fédérale des Communications.

**Mme Evelyne Huytebroeck** .- Je voudrais faire encore une remarque à l'attention de M. Chabert car j'ai lu dans la presse que les travaux avaient déjà commencé en Région flamande. Il y a donc eu un permis et il devrait y avoir une étude d'incidence qui nous concernerait.

**M. Jean-Pierre Cornelissen** .- Je conseille aux membres de la Commission de relire le compte rendu de l'interpellation et du débat qui a eu lieu à la fin de la précédente législature en séance plénière, sur le même sujet. Ils y trouveront des éléments très utiles.

**M. Jacques Simonet**, ministre-président .- Je relirai les annales.

### Sécurité du personnel de la STIB

**M. Johan Demol** (en néerlandais) .- L'insécurité dans les transports en commun est un problème général. Des statistiques montrent que les transports en commun ont perdu 7 millions de voyageurs. Les chauffeurs sont inquiets et ont déjà fait grève à plusieurs reprises pour qu'on améliore leur sécurité. Ils menacent à nouveau de faire grève.

Quand les promesses faites au personnel de la STIB deviendront-elles réalité? Quand les cabines de conduite seront-elles isolées? Quand recrutera-t-on les 128 stewards promis? Pour ma part, il vaudrait mieux recruter un plus grand nombre d'agents de sécurité. Quand les rames seront-elles équipées de caméras et quelles mesures a-t-on prises pour les protéger du vandalisme?

**M. Jacques Simonet**, ministre-président (en néerlandais) .- Je peux vous informer, au nom de M. Chabert, que d'après les données communiquées par la STIB, tous les nouveaux trams et bus sont dès à présent équipés d'une cabine de conduite sécurisée. Les 60 derniers bus seront équipés d'ici le printemps 2000. Un plan d'exécution détaillé sera disponible fin octobre.

Sur les 148 stewards prévus, 20 sont déjà en formation. La procédure de recrutement sera accélérée pour les autres.

Des mesures de sécurité complémentaires sont souhaitables mais les budgets ne le permettent pas actuellement.

Des caméras de surveillance sont installées dans 16 bus et 11 trams. La période d'essai durera jusqu'à la mi-décembre. La généralisation de ces caméras de surveillance dépendra de l'évaluation qui en sera faite. Au cours de cette période d'essai, on testera également la protection de ces caméras contre le vandalisme.

- Les incidents sont clos.

- La réunion est close à 15h30.

