



GEWONE ZITTING 2016-2017

22 MEI 2017

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

ONTWERP VAN ORDONNANTIE

**tot wijziging van de ordonnantie van
22 november 1990 betreffende de
organisatie van het openbaar vervoer in
het Brussels Hoofdstedelijk Gewest**

VERSLAG

uitgebracht namens de commissie voor de
Infrastructuur

door de heer Ridouane CHAHID (F)

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen:

Vaste leden: de heren Ridouane Chahid, Marc-Jean Ghysseles, Hasan Koyuncu, Sevket Temiz, Willem Draps, mevr. Anne-Charlotte d'Ursel, de heren Marc Loewenstein, Pierre Kompany, mevr. Céline Delforge, mevr. Carla Dejonghe, de heren Paul Delva, Bruno De Lille.

Plaatsvervaarders: mevr. Simone Susskind, de heer Gaëtan Van Goidsenhoven, mevr. Julie de Grootte, de heren Arnaud Pinxteren, mevr. Annemie Maes.

Andere leden: de heren Emmanuel De Bock, Vincent De Wolf, mevr. Zoé Genot, de heer Youssef Handichi.

Zie:

Stuk van het Parlement:

A-508/1 – 2016/2017: Ontwerp van ordonnantie.

SESSION ORDINAIRE 2016-2017

22 MAI 2017

**PARLEMENT DE LA RÉGION
DE BRUXELLES-CAPITALE**

PROJET D'ORDONNANCE

**modifiant l'ordonnance du 22 novembre 1990
relative à l'organisation des transports en
commun dans la Région de Bruxelles-Capitale**

RAPPORT

fait au nom de la commission de l'Infrastructure

par M. Ridouane CHAHID (F)

Ont participé aux travaux de la commission :

Membres effectifs : MM. Ridouane Chahid, Marc-Jean Ghysseles, Hasan Koyuncu, Sevket Temiz, Willem Draps, Mme Anne-Charlotte d'Ursel, MM. Marc Loewenstein, Pierre Kompany, Mmes Céline Delforge, Carla Dejonghe, MM. Paul Delva, Bruno De Lille.

Membres suppléants : Mme Simone Susskind, M. Gaëtan Van Goidsenhoven, Mme Julie de Grootte, M. Arnaud Pinxteren, Mme Annemie Maes.

Autres membres : MM. Emmanuel De Bock, Vincent De Wolf, Mme Zoé Genot, M. Youssef Handichi.

Voir :

Document du Parlement :

A-508/1 – 2016/2017 : Projet d'ordonnance.

I. Inleidende uiteenzetting van Minister Pascal Smet

Minister Pascal Smet heeft voor de commissieleden de volgende toespraak gehouden:

“ Het ontwerp van ordonnantie beoogt de instelling van een wettelijke erfdienstbaarheid van openbaar nut in hoofde van de MIVB voor het net van de metro en premetro, alsmede de aanhorigheden van dit netwerk zowel ondergrondse als bovengrondse.

Het Gewest heeft aan de MIVB de verwezenlijking toevertrouwd van investeringsprogramma's van een totaal uitzonderlijke omvang, met onder meer de volgende ambitieuze projecten: modernisering van de lijnen 1 en 5, uitbreiding en opnieuw configureren van de tunnels Noord-Zuid, omvorming tot metro van de Noord-Zuidas, aanpassing van de stations, constructies en aanpassingen van de remises, enz.

Toch beschikt de MIVB niet over een voldoende duidelijk en stevig wettelijk kader. Er zijn bepaalde lacunes en verwarringen op het vlak van de ordonnantie van 22 november 1990 betreffende de organisatie van het openbaar vervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

In tegenstelling tot de overige maatschappijen, onder meer voor openbaar vervoer, beschikt de MIVB niet over een wettelijke erfdienstbaarheid van openbaar nut voor bouwwerken en uitrustingen van haar ondergronds netwerk die onder, op of boven het privaat domein van publieke personen en de private eigendommen gelegen zijn.

Wat het publieke domein betreft, voorzien artikel 16 van de ordonnantie en artikel 19.2 van het Lastenboek weliswaar ten gunste van de MIVB in een gratis gebruiksrecht van de wegen. Dit recht laat haar toe, mits toestemming van het Gewest en voorafgaande raadpleging van de betrokken gemeente(n), uitrustingen die noodzakelijk zijn voor de exploitatie van het vervoersnet aan te brengen of te laten aanbrengen op de gewestelijke, provinciale en gemeentewegen. Deze bepaling blijft onveranderd door de ordonnantie in ontwerp.

Wat de ondergrondse bouwwerken en uitrustingen van het publieke domein betreft, die noodzakelijk zijn voor de exploitatie van het vervoersnet, voorziet artikel 19.4.1, zoals voor de bovengrondse bouwwerken, erin dat de MIVB kosteloos het gebruik en de exploitatie van de bouwwerken en hun uitrustingen toevertrouwd krijgt. Deze bepalingen kennen echter geen wettelijke erfdienstbaarheid van openbaar nut als zodanig toe.

Het is echter onontbeerlijk voor de MIVB om te beschikken over een voldoende wettelijke basis om ondergrondse of bovengrondse infrastructuurwerken, gelieerd aan de exploitatie van het net zoals gedefinieerd in artikel 16/1 van het ontwerp van ordonnantie, aan te vatten doorheen gronden die toebehoren aan privépersonen, over te gaan tot verankeringen, stutten of bevestigingen aan

I. Exposé introductif de M. Pascal Smet

Le Ministre Pascal Smet a tenu devant les commissaires le discours suivant:

« Le projet d'ordonnance vise à la constitution d'une servitude légale d'utilité publique dans le chef de la STIB pour le réseau du métro et prémétro ainsi que des accessoires de ce réseau, tant en sous-sol qu'en surface.

La STIB se voit confier par la Région la réalisation de programmes d'investissements d'une ampleur tout à fait exceptionnelle, avec notamment les projets ambitieux suivants: modernisation des lignes 1 et 5, extension et reconfiguration des tunnels Nord-Sud, conversion en métro de l'axe Nord-Sud, adaptation des stations, constructions et réaménagements des dépôts, etc.

Toutefois, la STIB ne dispose pas d'un cadre légal suffisamment clair et solide. Il existe certaines lacunes et confusions au niveau de l'ordonnance du 22 novembre 1990 relative à l'organisation des transports en commun dans la Région de Bruxelles-Capitale.

À la différence des autres sociétés, notamment de transport public, la STIB ne dispose pas d'une servitude légale d'utilité publique pour les ouvrages et équipements de son réseau souterrain situés sur, sous ou au-dessus du domaine privé des personnes publiques et des propriétés privées.

En ce qui concerne le domaine public, l'article 16 de l'ordonnance ainsi que l'article 19.2 du Cahier des charges prévoient certes en faveur de la STIB un droit d'usage à titre gratuit des voiries. Ce droit lui permet, moyennant autorisation de la Région et consultation préalable de la ou des commune(s) concernée(s), d'établir ou de faire établir sur les voiries régionales, provinciales ou communales, les équipements nécessaires à l'exploitation du réseau de transports. Cette disposition demeure inchangée par l'ordonnance en projet.

En ce qui concerne les ouvrages et équipements souterrains du domaine public nécessaires à l'exploitation du réseau de transport, l'article 19.4.1 prévoit, comme pour les ouvrages en surface, que la STIB se voit confier gratuitement l'usage et l'exploitation des ouvrages et de leurs équipements. Ces dispositions ne consacrent cependant pas une servitude légale d'utilité publique en tant que telle.

Une base légale suffisante est indispensable à la STIB pour entreprendre des travaux d'infrastructure souterrains ou en surface liés à l'exploitation du réseau tel que défini à l'article 16/1 du projet d'ordonnance, et ce au travers de fonds appartenant à des particuliers, procéder à des ancrages, appuis ou fixations sur des immeubles existants.

bestaande onroerende goederen.

Daarom wordt voorgesteld de ordonnantie te wijzigen teneinde te haren gunste te voorzien in een wettelijke erfdiensbaarheid van openbaar nut voor het net van de metro en de premetro. Dat mechanisme zal het immers mogelijk maken de rechten van de MIVB op dit deel van het netwerk te verduidelijken door haar een doeltreffend juridisch instrument te geven voor de verwezenlijking van alle door het Gewest gevraagde interventies, die zowel onder en op het publieke domein als onder en op het privaat domein en de private erven betrekking hebben voor de verwezenlijking van het metro- en premetronetwerk. ”.

II. Algemene bespreking

Mevrouw Céline Delforge wil kennis nemen van de uitvoerige lijst van de gevallen die door dit ontwerp van ordonnantie worden beoogd. Is het alleen maar de bedoeling om kabels te kunnen leggen, zoals men doet voor de telefoon of de elektriciteit? Of is het eerder de bedoeling, aangezien er sprake is van de metro en premetro, om onteigeningsprocedures te vermijden?

De heer Willem Draps zegt dat, als men de mogelijkheden vergelijkt die de MIVB wettelijk heeft inzake het beheer van zijn ondergrondse of bovengrondse kunstwerken, men duidelijk moet toegeven dat de MIVB veel minder middelen heeft dan de elektriciteits- of telefoonconcessiehouders. Immers, de wet van 1930 op de telefonienetten bood de voormalige RTT de mogelijkheid om telefoonlijnen op privégrond te leggen, zonder enige mogelijkheid om zich daartegen te kunnen verzetten. Dat is hier verre van het geval. De regering stelt hier voor om te zorgen voor een wettelijke basis voor de toekomstige uitbouw van de installaties van de MIVB in ons Gewest, waarbij de oude installaties moeten kunnen worden beschermd. Er bestaat inderdaad een procedure om bepaalde werken van de MIVB te machtigen, die niet om het even wat kan doen zonder de betrokkenen in kennis te stellen. Men eerbiedigt het privébezit. Ingeval men aan een eigendom raakt, zelfs in de diepe ondergrond, wat het geval is bijvoorbeeld voor de bouw van de metro of premetro, zijn er vergoedingen voorzien. Dit ontwerp heeft dus oog voor het algemene belang. Het antwoord dat is gegeven op de opmerkingen van de Raad van State is bevredigend. Wegens al die redenen, zal de MR-fractie dit ontwerp van ordonnantie goedkeuren.

De heer Bruno De Lille acht het belangrijk om de rechtszekerheid te waarborgen in het licht van grote bouwwerken voor de metro. Het is echter niet zeer duidelijk welke impact dit ontwerp van ordonnantie zal hebben voor de personen die wonen op het traject van de toekomstige metro. Men weet dat die metro zal worden gebouwd in zeer dichtbevolkte wijken en dat zulks dus vele mensen zal treffen. Welke impact zal deze nieuwe regelgeving hebben op het eigendomsrecht van de getroffen personen, en welke zijn de gevolgen inzake vergoedingen die aan de getroffen personen zullen worden uitgekeerd? Als de metro onder een huis loopt, zal de eigenaar dan worden vergoed? Als er werken bovengronds worden uitgevoerd, bijvoorbeeld in

C'est pourquoi il est proposé de modifier l'ordonnance pour constituer en sa faveur une servitude légale d'utilité publique pour le réseau du métro et du prémétro. Ce mécanisme permettra en effet de clarifier les droits de la STIB sur cette partie du réseau, en la dotant d'un outil juridique efficace pour la réalisation de toutes les interventions demandées par la Région portant tant sous et sur le domaine public que sous et sur le domaine privé et les fonds privés pour la réalisation du réseau du métro et du prémétro. ».

II. Discussion générale

Mme Céline Delforge veut prendre connaissance de la liste exhaustive des cas visés par le présent projet d'ordonnance. S'agit-il juste de pouvoir accrocher des câbles, comme on le fait pour le téléphone ou l'électricité ? Ou, comme il est question du métro et du prémétro, s'agit-il plutôt d'éviter des procédures d'expropriation ?

M. Willem Draps explique que si l'on compare les possibilités dont dispose légalement la STIB en matière de gestion de ses ouvrages souterrains ou en surface, il faut bien reconnaître que la STIB est bien moins outillée que les concessionnaires d'électricité ou du téléphone. En effet, la loi de 1930 sur les réseaux de téléphonie permettait à l'ancienne RTT de poser des lignes téléphoniques sur le domaine privé, sans aucune possibilité de pouvoir s'y opposer. On en est bien loin ici. Le gouvernement propose ici de donner une base légale au développement futur des installations de la STIB dans notre Région, les installations anciennes devant pouvoir être protégées. Effectivement, il y a une procédure qui vise à autoriser certains travaux de la STIB, qui ne peut pas faire n'importe quoi sans en informer les parties intéressées. On respecte la propriété privée. En cas d'atteinte à une propriété, même dans son tréfonds, ce qui est bien le cas par exemple pour la construction du métro ou du prémétro, il y a bien des indemnités prévues. Ce projet est donc conforme à l'intérêt général. La réponse qui a été apportée aux remarques du Conseil d'État est satisfaisante. Pour toutes ces raisons, le groupe MR votera favorablement ce projet d'ordonnance.

M. Bruno De Lille estime important d'assurer la sécurité juridique à la veille de grands chantiers de construction du métro. Il n'est cependant pas très clair de savoir exactement quels impacts va avoir ce projet d'ordonnance sur les personnes qui habitent sur le tracé du futur métro. On sait que ce métro va être construit dans des quartiers très denses et que cela va donc toucher beaucoup de monde. Quel va être l'impact de cette nouvelle législation sur le droit de propriété des personnes impactées, et quelles vont être les conséquences en termes d'indemnités qui vont être versées aux personnes touchées ? Si le métro passe sous une maison, le propriétaire sera-t-il indemnisé ? Si des travaux doivent être réalisés à la surface, par exemple dans un fond de jardin,

een tuin, zal de MIVB dan direct een soort doorgangsrecht genieten of moet er een onteigeningsprocedure in gang worden gezet? Hoe zullen de inwoners hun bezwaren over werken van de MIVB op hun eigendom kunnen bekendmaken? Als de werken schade aan een privégoed veroorzaken, verandert deze ordonnantie daar dan iets aan?

De heer Marc Loewenstein wil het hebben over de milieuaspecten van dit ontwerp. Immers, de ordonnantie van 5 maart 2009 betreffende het beleid inzake het beheer en de sanering van verontreinigde bodems lijst een reeks aanleidinggevend feiten op die verplichten tot onderzoek, beheer of sanering van de bodems. In voorliggende tekst, wordt evenwel gesteld dat de vaststelling van een wettelijke erfdiensbaarheid ten algemene nutte geen aanleidinggevend feit vormt en dus geen verplichting inhoudt tot onderzoek, beheer of sanering. Als het Gewest de MIVB een erfdiensbaarheid verleent op een verontreinigd gemeentelijk terrein, wie gaat de bodem dan eventueel moeten saneren?

De heer Bruno De Lille stelt een aanvullende vraag over de kwestie van de verontreinigde bodems. Men weet dat er privé-eigenaars zijn die verontreinigde terreinen bezitten waarvoor er alleen verplichting is tot saneren in geval van verkoop. Wat gebeurt er als de metro onder die verontreinigde percelen loopt? Zal de eigenaar van de bovengrond verplicht worden te saneren?

Minister Pascal Smet legt uit dat er geen uitvoerige lijst is voor de beoogde gevallen, maar artikel 2 van het ontwerp beschrijft voldoende uitvoerig welke de handelingen zijn die door de ordonnantie worden beoogd: het gaat over steunen en verankeringen voor de kabels, het leggen van elektrische leidingen, het afhakken van boomtakken en, meer over het algemeen, “alle bouwwerken en uitrustingen te vestigen, te installeren of aan te leggen met alle middelen, met inbegrip van hun toebehoren en de ondersteuningsactiviteiten van de openbare dienststopdrachten van de Maatschappij, de lijnen, wagons, tunnels...”.

Aangezien het hier gaat over de metro en premetro, gaat het erom ondergronds te blijven, en bovengronds doelgericht werken uit te voeren. Maar de fantasie mag niet op hol slaan: men geeft de MIVB hier slechts een wettelijke basis voor noodzakelijke werken.

Als de metro onder een particulier huis loopt, zal dat zijn op een diepte van meer dan 30 meter. Dat betekent dat er haast geen problemen zullen rijzen, behalve als men achteraf een put voor een warmtepomp in zijn tuin wil boren. Als men erfdiensbaarheid wil, zal dat altijd moeten geschieden op grond van een procedure via een besluit van de regering. Om hun grieven bekend te maken, zullen de burgers altijd via de klassieke procedures voor de rechtbanken kunnen gaan. Voor de eventuele schade die door de bouw van de metro wordt veroorzaakt, is niet deze ordonnantie van toepassing, maar wel artikel 1382 van het Burgerlijk Wetboek, dat gaat over de verplichting tot schadeloosstelling.

est-ce que la STIB bénéficiera directement d'une sorte de droit de passage, ou devra-t-elle passer par une procédure d'expropriation dans les formes ? Comment les habitants pourront-ils faire connaître leurs objections relatives à des travaux réalisés sur leur propriété par la STIB ? Si les travaux devaient engendrer des dégâts à une propriété privée, cette ordonnance change-t-elle quelque chose ?

M. Marc Loewenstein s'intéresse aux aspects environnementaux de ce projet. En effet, l'ordonnance du 5 mars 2009 relative à la gestion et à l'assainissement des sols pollués énonce une série de faits générateurs à l'occasion desquels des obligations d'investigation, de gestion ou d'assainissement des sols sont imposés. Or dans le texte ici présenté, il est dit que la constitution d'une servitude légale d'utilité publique ne constitue pas un fait générateur, et donc n'engendre pas d'obligation d'investigation, de gestion ou d'assainissement. Si la Région octroie une servitude à la STIB sur un terrain communal qui est pollué, qui va devoir dépolluer le sol, le cas échéant ?

M. Bruno De Lille pose une question complémentaire, par rapport à cette question de sols pollués. On sait qu'il existe des propriétés privées sises sur des terrains pollués, et pour lesquelles il n'existe d'obligation de dépolluer qu'en cas de vente. Que se passe-t-il si le métro passe en-dessous de ces parcelles polluées ? Y aura-t-il une obligation de dépollution qui pèsera sur le propriétaire de la surface ?

Le ministre Pascal Smet explique qu'il n'y a pas une liste exhaustive des cas visés. Mais l'article 2 du projet détaille suffisamment quels sont les actes visés par l'ordonnance : il s'agit d'établir des supports et ancrages pour les câbles, de faire passer des lignes électriques, de couper des branches d'arbres, et, plus généralement, « d'établir, d'installer ou d'aménager par tous moyens tous les ouvrages et équipements, y compris leurs accessoires et les activités de support des missions de service public de la Société, lignes, rames, tunnels, etc. ».

Puisqu'on parle ici de métro et de prémetro, il s'agit de rester en sous-sol, voire d'aménager ponctuellement des éléments en surface. Mais il ne faut pas fantasmer : on ne fait que donner ici une base légale à la STIB pour des travaux nécessaires.

Si le métro doit être creusé sous une maison privée, ce sera à une profondeur de plus de 30 mètres. Cela signifie qu'il n'y aura quasi pas de problèmes, sauf si on veut par la suite forer un puits géothermique dans son jardin. S'il faut réaliser une expropriation, il faudra toujours passer par une procédure via un arrêté du gouvernement. Pour faire connaître leurs objections, les habitants pourront toujours passer par les procédures classiques devant les tribunaux. En ce qui concerne les dégâts éventuels causés par la construction du métro, ce n'est pas cette ordonnance qui va s'appliquer mais bien l'article 1382 du code civil, qui concerne l'obligation de dédommagement.

Wat de sanering betreft, zegt de spreker de vestiging van een erfdienstbaarheid geen aanleidinggevend feit zal zijn, ook niet voor de privéterreinen. Men zal niet moeten saneren, zelfs wanneer het gaat over een gemeentelijk terrein, aangezien het graven op grote diepte gebeurt. Voor specifieke bovengronds werken, stelt de kwestie van het verplicht saneren zich niet.

De heer Bruno De Lille vraagt of deze ordonnantie terugwerkende kracht zal hebben voor de werken die al zijn uitgevoerd.

De minister ontkent dat: de ordonnantie zal alleen gelden voor de toekomst.

De heer Willem Draps zegt dat die wettelijke erfdienstbaarheid zal gelden voor heel het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Als, in de toekomst, de tram of de metro tot buiten de grenzen van het Gewest gaat, zal men de praktische regels moeten overeenkomen met het Vlaams Gewest.

III. Artikelsgewijze bespreking en stemmingen

Artikel 1

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

Stemming

Artikel 1 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 14 aanwezige leden.

Artikel 2

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

Stemming

Artikel 2 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 14 aanwezige leden.

Artikel 3

De heer Bruno De Lille vraagt of er in dit artikel rekening is gehouden met de opmerkingen van de Raad van State.

De minister bevestigt dat.

Stemming

Artikel 3 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 14 aanwezige leden.

En ce qui concerne la dépollution, l'établissement d'une servitude ne constitue en effet aucun fait générateur, y compris pour les terrains privés. Il ne faudra pas dépolluer, même si c'est un terrain communal, puisque les creusements sont assez profonds. Si on arrive en surface, de manière ponctuelle, la nécessité de dépolluer ne se pose pas.

M. Bruno De Lille demande si cette ordonnance aura un effet rétroactif sur les travaux qui ont déjà été effectués jusqu'à présent.

Le ministre répond par la négative : l'ordonnance vaudra uniquement pour l'avenir.

M. Willem Draps précise que cette servitude légale s'étendra à l'ensemble du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. S'il faut, dans le futur, que le tram ou le métro sorte des limites de la Région, il faudra en voir les modalités avec la Région flamande.

III. Discussion des articles et votes

Article 1^{er}

Cet article ne suscite aucun commentaire.

Vote

L'article 1^{er} est adopté à l'unanimité des 14 membres présents.

Article 2

Cet article ne suscite aucun commentaire.

Vote

L'article 2 est adopté à l'unanimité des 14 membres présents.

Article 3

M. Bruno De Lille demande si on a tenu compte, à cet article, des remarques faites par le Conseil d'Etat.

Le ministre lui répond affirmativement.

Vote

L'article 3 est adopté à l'unanimité des 14 membres présents.

Artikel 4

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

Stemming

Artikel 4 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 14 aanwezige leden.

IV. Stemming over het geheel van het ontwerp van ordonnantie

Het ontwerp van ordonnantie wordt in zijn geheel aangenomen bij eenparigheid van de 14 aanwezige leden.

– *Vertrouwen wordt geschonken aan de rapporteur voor het opstellen van het verslag.*

De Rapporteur, *De Voorzitter van de vergadering,*
Ridouane CHAHID Marc LOEWENSTEIN

Article 4

Cet article ne suscite aucun commentaire.

Vote

L'article 4 est adopté à l'unanimité des 14 membres présents.

IV. Vote sur l'ensemble du projet d'ordonnance

Le projet d'ordonnance dans son ensemble est adopté à l'unanimité des 14 membres présents.

– *Confiance est faite au rapporteur pour la rédaction du rapport.*

Le Rapporteur, *Le président de séance,*
Ridouane CHAHID Marc LOEWENSTEIN