

**Intervention en commission Infrastructures du mercredi 26 octobre 2011**  
**« Mobiliteitsvisie 2020. Projectplan Vlaams-Brabant & Brussel »**  
**de la société De Lijn :**  
**Concertation avec la Région bruxelloise et la STIB**

Madame la Ministre,

Compte tenu des interpellations que nous venons d'entendre, je voudrais rebondir sur l'élaboration de la «Mobiliteitsvisie 2020. Projectplan Vlaams-Brabant & Brussel» de la société De Lijn et sur la concertation qui a eu lieu – ou pas – entre les Régions et sociétés de transport flamande et bruxelloise.

L'année dernière, le conseil provincial du Brabant flamand a approuvé la « Mobiliteitsvisie 2020. Projectplan Vlaams-Brabant & Brussel », projet d'implantation « réseau » élaboré par De Lijn qui cherche à répondre aux problèmes de mobilité en Brabant flamand. L'un des axes forts de ce projet consiste à renforcer la liaison vers la Région bruxelloise, notamment par l'installation de 13 nouvelles lignes de trams, dont 9 sont prévues vers, dans et autour de la capitale. Le plan général s'étend ainsi jusqu'en 2030 et se répartit en 3 phases : outre l'amélioration du réseau de bus, 4 nouvelles lignes de tram devraient être créées vers et autour de Bruxelles d'ici à 2020, 5 autres d'ici à 2025, et enfin 4 dernières lignes devraient voir le jour vers Louvain en 2030.

Ce sont donc 9 nouvelles lignes de tram De Lijn qui sont prévues à moyen terme dans la Région de Bruxelles-Capitale pour venir s'ajouter à l'offre existante de De Lijn en termes de bus - à moins qu'elles ne les remplacent, du moins partiellement.... Selon la Ministre flamande chargée de la Mobilité, les tracés sont pensés pour remplir les maillons manquants des lignes ferroviaires de la SNCB et du futur RER. Les nouvelles lignes se veulent donc complémentaires à ces réseaux.

Fournir une desserte plus variée, rapide et régulière de la capitale et de ses environs par les transports en commun est une nécessité aussi bien du point de vue environnemental et économique, qu'en termes de qualité de vie et d'image internationale. C'est donner un argument en faveur des transports en commun aux navetteurs qui ne lâchent pas leur voiture sous prétexte que les transports publics ne leur offrent aucune alternative décente pour se rendre sur le lieu de travail. C'est aussi l'une des réponses en faveur du non-élargissement du ring.

Comme l'indique Madame Schepmans, nous pourrions donc voir cette « Mobiliteitsvisie 2020 » d'un bon œil en ce sens que ce projet tente de désengorger la capitale et de répondre aux besoins des navetteurs. Cependant, il ne peut être pleinement profitable que s'il est bien coordonné, équilibré et imbriqué de façon cohérente dans le réseau de la STIB, sans dénaturer celui-ci et ses aménagements futurs.

Car s'il est un fait que trois opérateurs de transports en commun coexistent dans notre Région et que nombreux sont les bus des sociétés De Lijn et TEC qui la traversent, la STIB en reste l'exploitant principal. Mr. De Patoul l'a mentionné, la gestion et les modalités d'évolution de ces lignes interrégionales sont régies par l'Accord de coopération du 17 juin 1991 concernant le transport régulier, de et vers la

Région de Bruxelles-Capitale, ainsi que par l'accord de principe du 10 juin 1998 entre les Régions flamande et bruxelloise organisant la coopération en matière de problèmes communs de mobilité. Les principes directeurs de ces accords impliquent une concertation régulière entre les sociétés exploitantes pour proposer une offre concordante dans l'intérêt des voyageurs, ainsi que la concertation et l'approbation préalable des Exécutifs des Régions concernées pour toute décision concernant la création, l'extension ou la modification de parcours sur les lignes interrégionales.

Parce que ces accords existent mais qu'ils n'ont que rarement été respectés, parce que la STIB et les communes doivent parfois faire face à des modifications de trajet sans avertissement ou concertation préalables, parce que, selon un avis du MORA (Conseil de la Mobilité de Flandre), l'accord de gestion 2011-2015 entre la Région flamande et De Lijn « porte une attention insuffisante quant à l'importance de la mobilité en Région bruxelloise et aux choix stratégiques fixés dans le plan bruxellois de la mobilité IRIS II » (traduction personnelle et officieuse), je m'interroge sur le fait de savoir si cette « Mobiliteitsvisie 2020 », projet d'implantation du réseau, fait, elle, partie intégrante de la collaboration susmentionnée entre les différents acteurs et si elle y a son mot à dire.

Selon la Ministre flamande de la Mobilité, la STIB et la Région bruxelloise ont été associées à l'élaboration du projet conformément à l'accord de coopération. Dans quelle mesure ont-elles pu y participer ? Les communes concernées ont-elles été ou seront-elles associées à la discussion ? Je pense, Madame la Ministre, qu'il est important que la Région puisse contrôler et réguler les actions de la société De Lijn sur son territoire, en rappelant aussi souvent que nécessaire qu'un permis d'urbanisme est nécessaire pour toute implantation ou modification de parcours et qu'elle laissera De Lijn absorber seule les coûts de ses futurs aménagements...

Je souhaiterais – peut-être dans le cadre d'une future interpellation - vous entendre nous exposer les grandes lignes (au sens propres comme au figuré) de ce projet pour ce qui concerne notre Région... Comment s'organisera l'implantation et l'interpénétration des différents réseaux, au niveau de l'infrastructure, de l'offre proposée ou encore de la tarification ? Quelle stratégie a-t-elle été privilégiée quant à l'avancée des nouvelles lignes de tram dans la ville : s'enfonceront-elles dans la ville ou se dirige-t-on plutôt vers la création de plates-formes partagées, à partir desquelles le flux de voyageurs serait dispatché en Région bruxelloise, en l'occurrence par la STIB ? Les lignes de tram actuelles et futures seront-elles exploitées par les deux, voire par les trois réseaux ? L'offre existante en Région bruxelloise sera-t-elle significativement augmentée ? Quoi qu'il en soit, il convient de rester attentif à une imbrication cohérente, rationnelle et coordonnée, de prendre garde aux doublons, d'intégrer ces nouveaux parcours dans un réseau homogène, bilingue pour ainsi le rendre profitable à tous.

Je terminerai par le dernier point de l'interpellation de Mr. De Patoul. Si les bus – et apparemment bientôt les trams – De Lijn font partie intégrante du paysage urbain bruxellois, pénétrant parfois profondément sur le territoire, l'inverse n'est une réalité. A ce jour, rares sont les bus et trams de la STIB qui dépassent la frontière régionale, quand bien même le bassin économique bruxellois, représentant une mine d'emplois pour des personnes peu qualifiées, dépasse les frontières des 19 communes.

Améliorer la desserte péri-urbaine pour les Bruxellois travaillant ou désireux de travailler dans la périphérie est prévu dans l'accord de gouvernement, qui vise l'«extension du réseau vers le Nord-Ouest et le Nord-Est de Bruxelles pour desservir la zone de Neder-Over-Hembeek, l'hinterland et le grand bassin d'emplois qu'est la zone de l'aéroport de Zaventem» et dans le Plan IRIS II qui stipule que la Région « souhaite mettre en place une collaboration avec la Région flamande » et plus concrètement que « les pistes de réflexion portent sur des liaisons tram transrégionales vers des zones où la densité d'emploi ou d'habitat est élevée (Diegem-Zaventem, Wemmel, Grimbergen...) ».

Le sujet a également été débattu dans cette enceinte - même si de manière assez abstraite et « philosophique » - voici presque deux ans. Vous nous aviez alors fait savoir que des concertations avaient lieu avec De Lijn pour évaluer l'amélioration de la mobilité des demandeurs d'emploi bruxellois vers ces zones extérieures. Qu'en est-il advenu ? De même, vous répondiez récemment à un collègue parlementaire qui vous interrogeait sur les projets de prolongement de lignes de la STIB en Région flamande (question écrite du 17 décembre 2010 de Gaëtan Van Goidsenhoven) qu'aucun budget n'était dédié aux études concernant les lignes transrégionales en tant que telles... Cependant, vous ajoutiez qu'une nouvelle concertation sur le sujet avait, peu de temps avant, été réactivée avec votre homologue flamande afin de relancer la coopération entre les réseaux de la STIB et De Lijn. Pointiez-vous par là vos contacts dans le cadre de la « Mobiliteitsvisie 2020 » ?

Madame la Ministre, pourriez-vous nous éclairer sur les dernières démarches mises en œuvre par le gouvernement et la STIB pour faire en sorte que les « sortants » aux heures de pointe, voire les travailleurs de nuit, ne soient défavorisés, voire carrément oubliés ? Ces projets d'extension pour la STIB, tel le prolongement de la ligne de tram actuellement en construction sur le Boulevard Léopold III jusqu'aux zonings de Diegem ou l'aéroport de Bruxelles-national, sont-ils toujours d'actualité malgré l'avènement de la « Mobiliteitsvisie 2020 », ou seront-ils avortés pour privilégier la collaboration des deux sociétés de transport vers un réseau pleinement partagé ?

Je vous remercie,

Danielle CARON.