

**CONSEIL DE LA REGION  
DE BRUXELLES-CAPITALE**

---

SESSION ORDINAIRE 1995-1996

15 MAI 1996

---

**RECOMMANDATIONS**

**concernant le  
Réseau Express Régional (RER)**

---

**Recommandations adoptées par le Conseil**

---

---

*Voir:*

**Documents du Conseil:**

A-85/1 – (95/96): Rapport fait au nom de la commission.

A-85/2 – (95/96): Amendements après rapport.

**BRUSSELSE  
HOOFDSTEDELIJKE RAAD**

---

GEWONE ZITTING 1995-1996

15 MEI 1996

---

**AANBEVELINGEN**

**betreffende het  
Gewestelijk Expresnet (GEN)**

---

**Aanbevelingen aangenomen door de Raad**

---

---

*Zie:*

**Stuk van de Raad:**

A-85/1 – (95-96): Verslag uitgebracht namens de commissie.

A-85/2 – (95/96): Amendementen na verslag.

### Recommandations concernant le Réseau Express Régional (RER)

Considérant que:

- la Région de Bruxelles-Capitale et son hinterland dans un rayon de 30 km sont actuellement engorgés par un trafic automobile – dont 160.000 à 180.000 navetteurs – sans cesse croissant (le coût des embouteillages est de loin supérieur aux moyens consacrés au transport public des passagers);
- des études européennes (Corinair) ont montré que le trafic routier était responsable d'une part importante des émissions nocives à la santé. Le rapport sur l'état de l'environnement de l'IBGE fournit les données relatives à la Région bruxelloise;
- à un coefficient de remplissage de 50%, la consommation d'énergie par voyageur-kilomètre des autobus et des services ferroviaires régionaux est environ cinq fois inférieure à celle des voitures privées;
- une meilleure desserte de la Région par les transports en commun augmentera l'attractivité de la ville pour les habitants, les entreprises et les commerces. Cet objectif doit être poursuivi sans préjudice des autres actions menées dans le cadre du PRD en faveur de la convivialité de la ville, de l'emploi, du logement et de la qualité de l'espace public;
- la SNCB dispose à Bruxelles et dans sa périphérie d'une infrastructure ferrée importante susceptible d'accueillir des convois supplémentaires notamment sur les lignes de ceinture Est (26) et Ouest (28) sans devoir y consentir d'énormes investissements;
- le bureau SOFRETU a finalisé pour le compte de la Région une étude RER qui peut servir de base à la définition d'un réseau pouvant être mis en oeuvre par phases successives;
- le 26 mai 1992 le Conseil des ministres du gouvernement fédéral ratifiait le contrat de gestion entre l'Etat et la SNCB lequel prévoit en son article 3 que "Le transport intérieur de voyageurs assuré par les trains du service ordinaire en ce compris, les trains ayant pour objet le renforcement et l'amélioration de la desserte des grandes agglomérations (...) relève des missions du service public imparties à la SNCB par la loi" et reprend en son article 32 le texte du protocole d'accord conclu entre la Région de Bruxelles-Capitale et le gouvernement fédéral en vue de l'amélioration de la desserte ferroviaire de Bruxelles;
- le plan d'investissement de la SNCB pour la période 1996-2005 est à l'examen à la Conférence interministérielle des communications et de l'infrastructure,

### Aanbevelingen betreffende het Gewestelijk Expresnet (GEN)

Overwegende dat:

- het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en zijn hinterland op dit ogenblik binnen een straal van 30 km te kampen hebben met verkeersellende doordat het autoverkeer – waaronder 160.000 tot 180.000 pendelaars – voortdurend toeneemt (de verkeersopstoppingen kosten veel meer dan hetgeen wordt besteed aan het openbaar vervoer van personen);
- uit Europese onderzoeken (Corinair) is gebleken dat het wegverkeer verantwoordelijk is voor een aanzienlijk deel van de voor de gezondheid schadelijke uitstoot. In het verslag van het BIM over de staat van het leefmilieu staan de gegevens betreffende het Brussels Gewest;
- met een bezettingsgraad van 50 %, het energieverbruik van de bussen en treinen per reiziger en per kilometer ongeveer vijf maal minder bedraagt dan dat van de privé-voertuigen;
- een betere bediening van het Gewest door het openbaar vervoer de stad aantrekkelijker zal maken voor de bewoners, de bedrijven en de winkels. Dit dient te worden verwezenlijkt samen met de acties die in het kader van het GewOP worden ondernomen ten behoeve van de leefbaarheid van de stad, de werkgelegenheid, de huisvesting en de kwaliteit van de openbare ruimte;
- de NMBS in Brussel en in de rand over een uitgebreid spoorwegnet beschikt dat bijkomende treinen aankan, onder meer op de ringlijnen oost (26) en west (28), zonder dat daartoe enorme investeringen vereist zijn;
- het bureau SOFRETU voor rekening van het Gewest een GEN-studie gemaakt heeft die als basis kan dienen voor het opzetten van een net dat gefaseerd in gebruik kan worden genomen;
- de ministerraad van de federale regering het beheerscontract tussen de Staat en de NMBS op 26 mei 1992 heeft bekrachtigd en dat artikel 3 ervan bepaalt dat het binnenlands vervoer van reizigers met treinen van de gewone dienst – met inbegrip van de treinen die dienen ter versterking en verbetering van de bediening van de grote agglomeraties – tot de bij de wet aan de NMBS opgelegde opdrachten van openbare dienst behoren en dat artikel 32 de tekst overneemt van het protocolakkoord dat gesloten is tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de federale regering met het oog op de verbetering van de spoorverbindingen van en naar Brussel;
- het investeringsplan van de NMBS voor de periode 1996-2005 onderzocht wordt door de Interministeriële Conferentie voor Verkeer en Infrastructuur,

## LE CONSEIL DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

Demande au gouvernement régional de veiller à ce que:

- le Gouvernement présente au Conseil régional dans les six mois, en tenant compte des travaux du plan IRIS, le plan régional de déplacement découlant du PRD, incluant des mesures destinées à rééquilibrer les modes de déplacement et notamment à dissuader l'usage excessif de la voiture individuelle, et situe dans ce cadre le projet RER. Les aspects environnementaux de ce plan auront été élaborés en concertation avec le Ministre compétent en la matière.

Les grands axes d'une politique globale de la mobilité comprennent notamment:

- a) la limitation et le renchérissement du stationnement au centre-ville, avec, parallèlement, une augmentation de l'offre en stationnement à la périphérie de la Région;
  - b) de bonnes connexions entre le RER et le métro et les transports en commun de surface, en étant attentif aux horaires, aux tarifs, etc.;
  - c) le développement de la vitesse commerciale des transports en commun de surface (sites propres réellement efficaces, priorité aux transports publics).
- dans une approche intégrée et intermodale des transports, le RER soit avec la STIB un des vecteurs principaux de transports pour les 2,4 millions de personnes de la Région de Bruxelles-Capitale et de sa zone d'influence économique.

Il est essentiel d'intégrer efficacement les transports publics et les modes de transport individuels (voitures, taxis, taxis collectifs desservant les zones résidentielles plus essaimées, vélos, deux roues à moteur (DRM) et marche). Il convient, pour ce faire, de construire les infrastructures de transport d'interconnexion (terminaux multimodaux – p.e. TGV, RER, métro, bus, parcs pour vélos et DRM, parcs pour taxis, parkings de dissuasion, ...). Outre ces terminaux favorisant les changements de modes de transport, il convient d'établir une communauté tarifaire et une billetterie combinée et de mettre au point un système d'information efficace;

- la fréquence des rames RER soit bien adaptée aux besoins: le RER ne peut être un encouragement à l'exode urbain. Les arrêts en Région bruxelloise doivent être nombreux et il faut opérer une nette différence entre la fréquence aux heures de pointe et à d'autres moments (soirée, week-end);

## DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE RAAD

Vraagt de Regering ervoor te zorgen dat :

- de regering binnen zes maanden, rekening houdend met de werken voor het IRIS-project, aan de Hoofdstedelijke Raad het gewestelijk vervoersplan voorlegt dat voortvloeit uit het GewOP, met inbegrip van de maatregelen om het evenwicht tussen de vervoermodi te herstellen en om er met name voor te zorgen dat er niet te veel gebruik wordt gemaakt van het individuele voertuig, en het GEN-project in die context plaatst. Over de milieuaspecten van dit plan dient vooraf overleg te worden gepleegd met de bevoegde minister.

De krachtlijnen van een algemeen mobiliteitsbeleid hebben betrekking op onder andere:

- a) het beperken en het duurder maken van het parkeren in de binnenstad, met tegelijk een verhoging van het aantal parkeerplaatsen in de randgemeenten van het Gewest;
  - b) goede verbindingen tussen het GEN en de metro en het bovengronds openbaar vervoer, waarbij aandacht moet worden besteed aan de dienstregelingen, de tarieven, enz.;
  - c) de verhoging van de rijsnelheid van het bovengronds openbaar vervoer (werkelijk efficiënte eigen rijbanen, voorrang voor het openbaar vervoer).
- in een geïntegreerde en intermodale aanpak van het vervoer, het GEN samen met de MIVB een van de belangrijkste vervoersmodi wordt voor de 2,4 miljoen inwoners van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en van zijn economische invloedssfeer.

Het is van essentieel belang dat het openbaar vervoer en de individuele vervoermiddelen (wagens, taxi's, gemeenschappelijke taxi's die de verder afgelegen woonzones bedienen, fietsen, motorfietsen en voetgangersverkeer) op een doeltreffende manier worden geïntegreerd. Daartoe dienen infrastructures te worden gebouwd die het overstappen mogelijk maken (multimodale eindstations – bij voorbeeld HST, GEN, metro, bus, parkeerplaats voor fietsen en motorfietsen, parkeerplaats voor taxi's, overstapparkerterreinen,...). Afgezien daarvan moeten er tevens gemeenschappelijke tarieven en een gecombineerd kaartjessysteem worden ingevoerd en moet er gezorgd worden voor een doeltreffende voorlichting;

- de frequentie van de GEN-stellen aangepast wordt aan de noden : het GEN mag de stadsvlucht niet in de hand werken. Men moet zorgen voor talrijke haltes in het Brussels Gewest en er moet een duidelijk verschil worden gemaakt tussen de frequentie tijdens de spitsuren en die op andere tijdstippen (avond, weekend);

- soit mise sur pied une structure de coordination similaire au "Verbund" (existant à Zurich et à Munich) qui assure la coordination des sociétés de transport public qui opèrent dans la zone desservie (STIB, SNCB, De Lijn et TEC). Cet organisme veille à assurer un service optimal aux usagers (régularité, fréquences adaptées, confort,...) (1) et assure l'équilibre financier (et la répartition des recettes) du projet RER pour l'ensemble des sociétés concernées;
- cette structure de coordination élabore dans les six mois un plan financier à court, moyen et long termes en collaboration avec le groupe inter-universitaire mis sur pied par le ministre. A court terme, ce plan prévoit l'exploitation de la ligne 26 (optimisée et mieux connue des passagers potentiels) et d'une ou deux lignes-pilotes supplémentaires. Ce plan inclut des propositions de contribution au financement du RER par les navetteurs, ainsi que par les usagers indirects (grandes entreprises,...);
- un financement suffisant soit assuré par l'Etat fédéral;
- la problématique du RER étant commune aux trois Régions, les pourparlers au sujet du RER soient repris au sein de la Conférence interministérielle des communications et de l'infrastructure en vue d'étudier son financement, d'identifier les responsabilités financières et urbanistiques et d'influencer l'achat par la SNCB de matériel spécialement adapté au trafic de dessertes suburbaines;
- le ministre porte le projet RER devant les instances européennes compétentes en la matière en vue d'obtenir des moyens provenant des fonds structurels;
- soit examiné de manière détaillée et critique le réseau proposé par SOFRETU afin:
  - 1) le cas échéant, de proposer des améliorations susceptibles de mieux répondre encore aux besoins des Bruxellois, notamment en ce qui concerne d'une part le nombre et la localisation des gares RER à Bruxelles et d'autre part les liaisons retenues;
  - 2) de vérifier la faisabilité du concept des liaisons par route en site propre;
- er een structuur wordt opgezet die te vergelijken valt met het Verbund (in Zürich en in München) welke zorgt voor de coördinatie tussen de openbare-vervoermaatschappijen die de zone bedienen (MIVB, NMBS, De Lijn en TEC). Dit orgaan dient te zorgen voor een optimale dienstverlening voor de gebruikers (klokvastheid, aangepaste frequentie, comfort, ...) en voor het financieel evenwicht (en de verdeling van de ontvangsten) van het project voor alle betrokken maatschappijen;
- die coördinatiestructuur, in samenwerking met de door de minister opgerichte interuniversitaire werkgroep, binnen zes maanden een financieel plan opstelt op korte, middellange en lange termijn. Op korte termijn voorziet dit plan in de exploitatie van de lijn 26 (die wordt geoptimaliseerd en beter bekendgemaakt bij de potentiële gebruikers) en van een of twee bijkomende proeflijnen. In dit plan zouden voorstellen zijn vervat voor het bijdragen tot de financiering van het GEN door de pendelaars en door de indirecte gebruikers (grote bedrijven, ...);
- de federale Staat voor voldoende financiering zorgt;
- de besprekingen over het GEN, gelet op het feit dat het GEN een gemeenschappelijke problematiek is voor de drie Gewesten, in de Interministeriële Conferentie voor Verkeer en Infrastructuur worden hervat om de financiering ervan te onderzoeken, de financiële en stedenbouwkundige verantwoordelijkheden aan te wijzen en in het bijzonder om de NMBS ertoe aan te zetten materieel aan te kopen dat aangepast is voor de verbindingen met de voorsteden en waardoor vervoer op lange en op korte afstand kan worden gecombineerd;
- de minister het GEN-project bij de bevoegde Europese instanties ter sprake brengt, teneinde middelen uit de structurele fondsen te verkrijgen;
- dat het door SOFRETU voorgestelde net uitvoerig en kritisch onderzocht wordt om:
  - 1) in voorkomend geval verbeteringen voor te stellen om nog beter tegemoet te komen aan de noden van de Brusselaars, onder meer wat enerzijds het aantal GEN-stations in Brussel en hun ligging betreft en anderzijds de gekozen verbindingen;
  - 2) na te gaan of busverbindingen in eigen baan haalbaar zijn;

(1) cf. Liste de contrôle de la qualité du réseau pour les citoyens dans le Livre vert de la Commission européenne, juillet 1996, p. 14.

(1) Zie de lijst van de kwaliteitscontrole van het net voor de burgers in het Groen Boek van de Europese Commissie, juli 1996, bladzijde 14.

- 3) de vérifier la validité de l'abandon d'options techniques importantes telles que l'usage de la ligne 28 (desservant la Gare du Midi, la Gare de l'Ouest, la place Simonis, la place Bockstael), la possibilité d'un réseau interconnecté (matériel roulant capable d'utiliser le réseau SNCB et le réseau de la STIB),...;
- 4) d'examiner la compatibilité des options du réseau proposé par SOFRETU avec le contenu du PRD.
- dans son avis relatif au plan d'investissements de la SNCB pour la période 1996-2005, la Région porte une attention particulière aux investissements susceptibles d'améliorer la desserte de la Région de Bruxelles-Capitale en confirmant que ces initiatives sont nécessaires à l'acheminement du trafic de et vers Bruxelles et complémentaires à la réalisation d'un Réseau Express Régional autour de Bruxelles;
- la réalisation du tunnel Schuman-Josaphat soit soumise à une étude d'incidences conformément à la déclaration gouvernementale;
- l'article 32 du contrat de gestion de la SNCB soit exécuté complètement et particulièrement les points relatifs à l'évaluation de l'expérience de la ligne 26, l'extension de celle-ci "à certaines des lignes" faisant l'objet de la mission d'étude confiée à la Task-Force chargée de l'examen des aspects particuliers de la desserte ferroviaire de Bruxelles (lignes 50, 60, 25, 36, 161, 124, 96, 123) et la conclusion éventuelle d'un avenant au contrat de gestion sur la base des conclusions de la Task-Force.
- 3) de gegrondheid na te gaan van het loslaten van belangrijke technische opties, zoals het gebruik van lijn 28 (Zuidstation, Weststation, Simonisplein, Bockstaelplein), de mogelijkheid te bestuderen van onderling verbonden netten (rollend materieel dat op het net van de NMBS en op dat van de MIVB kan rijden),...;
- 4) na te gaan of de opties van het door SOFRETU voorgestelde net niet strijdig zijn met de inhoud van het GewOP.
- het Gewest in zijn advies over het investeringsplan van de NMBS voor de periode 1996-2005 bijzondere aandacht besteedt aan de investeringen die de verbindingen met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest kunnen verbeteren en bevestigt dat deze initiatieven noodzakelijk zijn ter wille van het verkeer van en naar Brussel en complementair zijn met de uitvoering van een gewestelijk expresnet rond Brussel;
- over de aanleg van de Schuman-Josaphattunnel een effectenstudie wordt gemaakt, overeenkomstig de regeringsverklaring;
- artikel 32 van het beheerscontract met de NMBS volledig uitgevoerd wordt, in het bijzonder de punten over de evaluatie van het experiment op lijn 26, de uitbreiding ervan naar bepaalde lijnen die het onderwerp zijn van de studieopdracht van de Task Force over de bijzondere aspecten van de spoorverbindingen met Brussel (lijnen 50, 60, 25, 36, 161, 124, 96, 123), en de eventuele toevoeging van een bijvoegsel bij het beheerscontract op grond van de besluiten van de Task Force.

*Le Greffier,*

Michel PIROTTE

*Le Président,*

Armand DE DECKER

*De Griffier,*

Michel PIROTTE

*De Voorzitter,*

Armand DE DECKER

