

CONSEIL DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

SESSION ORDINAIRE 1995-1996

8 MAI 1996

RAPPORT

fait au nom de la Commission
de l'infrastructure,
chargée des travaux publics
et des communications

par M. Jean-Pierre CORNELISSEN (F)

Réseau Express Régional (RER)

Ont participé aux travaux de la Commission:

1. Membres effectifs: Mme Françoise Carton de Wiart, M. Jean-Pierre Comelissen, Mme Corinne De Permentier, MM. Willem Draps, Michel Hecq, Claude Michel, Mme Françoise Schepmans, M. Jean Demannez, Mmes Sylvie Foucart, Andrée Guillaume-Vanderroost, M. Michel Demaret, Mme Evelyne Huytebroeck, M. Jan Beghin.

2. Membres suppléants: Mme Michèle Carthé, MM. Jacques De Grave, Denis Grimberghs, Dominique Harmel.

3. Autres membres: MM. Alain Adriaens, Mohamed Daïf, Thierry de Looz-Corswarem, Emile Eloy, Mme Béatrice Fraiteur, M. Juan Lemmens, Mme Isabelle Molenberg, MM. Guy Vanhangel, Benoît Veldekens.

4. Assiste à la réunion: M. Hervé Hasquin, ministre de l'Aménagement du territoire, des travaux publics et du transport et trois membres de son cabinet

BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE RAAD

GEWONE ZITTING 1995-1996

8 MEI 1996

VERSLAG

uitgebracht namens de Commissie
voor de Infrastructuur,
belast met Openbare Werken
en Verkeerswezen

door de heer Jean-Pierre CORNELISSEN (F)

Gewestelijk Expresnet (GEN)

Aan de werkzaamheden van de Commissie hebben deelgenomen :

1. Vaste leden: Mevr. Françoise Carton de Wiart, de heer Jean-Pierre Comelissen, mevr. Corinne De Permentier, de heren Willem Draps, Michel Hecq, Claude Michel, mevr. Françoise Schepmans, de heer Jean Demannez, mevrouwen Sylvie Foucart, Andrée Guillaume-Vanderroost, de heer Michel Demaret, mevr. Evelyne Huytebroeck, de heer Jan Beghin.

2. Plaatsvervangende leden: mevr. Michèle Carthé, de heren Jacques De Grave, Denis Grimberghs, Dominique Harmel.

3. Andere leden: de heren Alain Adriaens, Mohamed Daïf, Thierry de Looz-Corswarem, Emile Eloy, mevr. Béatrice Fraiteur, de heer Juan Lemmens, mevr. Isabelle Molenberg, de heren Guy Vanhangel, Benoît Veldekens.

4. Woont de vergadering bij: de heer Hervé Hasquin, Minister belast met Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer en drie leden van zijn kabinet.

Table des matières

I. Exposé du ministre	3
II. Echanges de vues	10
III. Proposition de recommandations élaborée par le rapporteur: discussion et vote	19
IV. Proposition de recommandations adoptée par la Commission	30
V. Annexes	34

Inhoudstafel

I. Uiteenzetting van de minister	3
II. Gedachtenwisseling	10
III. Voorstel van aanbevelingen opgesteld door de rapporteur : bespreking en stemming	19
IV. Voorstel van aanbevelingen aangenomen door de Commissie	30
V. Bijlagen	34

I. Exposé du ministre

Le ministre tire les enseignements de la Table ronde du RER du 12 mars 1996 et fait des propositions quant aux marches à suivre pour concrétiser le projet de RER.

Le contenu de l'étude du Syndicat d'Etudes pour le RER est volumineux. Le ministre a donc choisi de transmettre un résumé de l'étude, l'essentiel ayant d'ailleurs été exposé lors de la IIIème Table Ronde sur le RER qui s'est tenue le 12 mars dernier.

Le ministre commence par broser un tableau aussi exhaustif que possible des enseignements qu'il a pu tirer de cette Table Ronde au travers des prises de position des principaux intervenants. Il tracera ensuite les lignes directrices de ce qui se fera dans les prochains mois pour réaliser une avancée importante dans le dossier.

La Table Ronde a permis de synthétiser la position de chaque acteur et d'établir les convergences de points de vue et également de se rendre compte des difficultés qui restent à surmonter dans la mise en oeuvre du RER.

Il retiendra avant tout de cette journée que les points de vue qui ont été exprimés étaient souvent très positifs.

Il existe un consensus pour dire que le RER est nécessaire. Il rappelle qu'il constituera le vecteur principal de mobilité pour 2,4 millions de personnes, soit près du quart de la population belge.

Les Régions entourant Bruxelles sont conscientes des problèmes de mobilité qui se profileront dans peu d'années.

Il existe une clientèle d'automobilistes prêts à prendre le RER. Pour inciter ceux-ci à opter pour les transports en commun, l'essentiel est que ce service existe, et que cette alternative soit de qualité en termes de régularité, de fréquences, de rapidité et de coût!

Toutefois il existe des embûches sur le chemin du RER.

Le fait de lier le RER essentiellement au rail fait dépendre sa réussite de la seule SNCB. Aura-t-elle les moyens financiers d'assumer les investissements?

De plus, il apparaît que des questions n'ont pas encore trouvé une réponse suffisamment claire:

- comment répondre à la demande dans les secteurs où le renforcement des lignes SNCB est exclu?

I. Uiteenzetting van de minister

De Minister trekt de lessen uit de ronde-tafelconferentie over het GEN van 12 maart 1996 en doet voorstellen om het GEN-project in concreto uit te voeren.

De inhoud van de studie van het Studiesyndicaat over het GEN is omvangrijk. De minister heeft geopteerd voor een samenvatting van de studie, aangezien de kern reeds werd uiteengezet tijdens de tweede Ronde Tafel over het GEN van 12 maart jl.

De minister begint met u een zo volledig mogelijk overzicht te geven van de lessen die hij heeft kunnen trekken uit de ronde-tafelconferentie en dit door middel van de standpunten van de voornaamste gesprekspartners. Nadien zal hij u de hoofdlijnen schetsen van hetgeen in de komende maanden zal gebeuren om een belangrijke stap te zetten in dit dossier.

De Ronde-tafel heeft toegelaten de positie van elke actor samen te vatten, de gelijkenissen in de standpunten te zoeken alsook de moeilijkheden terug te vinden die bij de uitbouw van het GEN nog moeten overwonnen worden.

Wat hem van deze dag vooral zal bijblijven zijn de vaak positieve standpunten van elkeen.

Iedereen is het erover eens dat een GEN nodig is. Ik herinner u eraan dat het de belangrijkste vector zal zijn van de mobiliteit voor 2,4 miljoen mensen, ongeveer één vierde van de totale Belgische bevolking.

De Gewesten rondom Brussel zijn zich bewust van de mobiliteitsproblemen die ons te wachten staan binnen weinige jaren.

Er bestaat een cliënteel van automobilisten die bereid is het GEN te nemen. Om deze ertoe aan te zetten te kiezen voor het openbaar vervoer, is het belangrijk dat deze dienstverlening bestaat en dat dit alternatief een goed ritme, een hoge frekwentie, een snelle bediening en een redelijke prijs biedt!

Er bestaan echter hindernissen die de weg naar het GEN belemmeren.

Het feit om het GEN voornamelijk te koppelen aan het spoor doet haar slaagkansen alleen hangen van de NMBS. Beschikt zij over de financiële middelen om de investeringen op haar te nemen?

Bovendien blijkt dat sommige vragen nog onvoldoende beantwoord blijven:

- hoe voldoen aan de vraag van de sectoren waar de versterking van de NMBS-lijnen uitgesloten is?

- quel est le montant exact des investissements requis?
- comment sera financée la société RER proposée par le syndicat?
- comment mettre la structure tarifaire en oeuvre?
- comment uniformiser la perception des recettes?
- comment résoudre le problème de la saturation de la Jonction Nord-Midi?

Il s'agira à court terme d'y répondre.

L'appui des Régions s'est clairement dessiné.

Pour la Région flamande, l'optimisation des divers modes de déplacement passe par une politique ralentissant la croissance de la circulation automobile et le renforcement des formes alternatives de transport. Il est vrai que cette Région est la plus exposée aux conséquences d'une non-réalisation du RER. C'est sur son territoire, et, particulièrement, dans le Brabant que se situent les perspectives les plus sombres en matière de congestion routière.

La Région wallonne se place plutôt dans une perspective de développement économique.

Le pouvoir fédéral se trouve dans une position plus difficile. Il a accepté un plan d'investissement de la SNCB qui ne tient pas compte du RER. Il se trouve confronté à une demande de réalisation prioritaire du RER.

Lors des débats devant la commission de l'infrastructure de la Chambre – qui se sont tenus ce 21 mars – il est clairement apparu que la prise de conscience se fait également en dehors de la Région. Les voix en faveur du RER sont brabançonnaises.

Il apparaît que le ministre fédéral craint un manque de consensus au niveau des Régions. Les conclusions de la Table Ronde peuvent le rassurer.

La SNCB quant à elle estime que le projet de RER apporte une solution au problème de mobilité dans le rayon de 30 km autour de Bruxelles.

Elle insiste sur la saturation de la Jonction Nord-Midi qui a des implications qui dépasseront largement les limites régionales. Elle rejoint en cela de nombreux intervenants de la Table Ronde.

Elle pose aussi le problème du financement, estimant qu'elle n'est pas en mesure de faire face aux investissements requis par le RER. Elle propose une structure de coopération

- wat is het juiste bedrag van de vereiste investeringen?
- hoe zal de GEN-maatschappij welke voorgesteld wordt door de studiegroep, gefinancierd worden?
- hoe moeten wij de tariefstructuur invoeren?
- hoe moeten wij de inning van de inkomsten gelijkstellen?
- hoe moeten wij het probleem oplossen van de verzadiging van de Noord-Zuidverbinding?

Er zal op korte termijn een antwoord moeten gegeven worden.

De steun van de Gewesten is duidelijk.

Voor het Vlaams Gewest gebeurt de optimalisering van de verschillende vervoersmiddelen via een beleid dat de groei van het autoverkeer vertraagt en de alternatieve vervoersmiddelen versterkt. Het is juist dat dit gewest het meeste blootgesteld is aan de gevolgen van het ontbreken van een GEN. Op haar grondgebied en meer bepaald in Brabant zijn de vooruitzichten inzake verkeersellende het somberst.

Het Waalse Gewest ziet meer toekomst in een economische ontwikkeling.

De federale overheid bevindt zich in een moeilijke positie. Zij heeft het investeringsplan aanvaard van de NMBS dat geen rekening houdt met het GEN. Zij staat tegenover een vraag voor een prioritaire uitbouw van het GEN.

Tijdens de debatten in de Commissie voor Infrastructuur van de Kamer – deze vonden plaats op 21 maart – werd het duidelijk dat men zich van de noodzaak van het GEN buiten het Gewest eveneens bewust wordt. In heel Brabant is men voor het GEN.

Het blijkt dat de federale minister vreest dat er geen consensus zal bereikt worden op gewestelijk niveau. De besluiten van de Ronde-Tafel moeten hem echter geruststellen.

De NMBS vindt dat het GEN een oplossing biedt voor het vervoersprobleem binnen een straal van 30 km rondom Brussel.

Zij legt de nadruk op de verzadiging van de Noord-Zuidverbinding die gevolgen zal hebben tot ver buiten de gewestelijke grenzen. Daarin sluit zij aan bij vele deelnemers van de Ronde-Tafel.

Zij haalt ook het probleem aan van de financiering waarvan zij denkt dat zij niet in staat zal zijn om tegemoet te komen aan de investeringen die nodig zijn voor het GEN.

entre les différents exploitants afin de résoudre les questions laissées sans réponse.

L'Union européenne nous a tracé les axes stratégiques qu'elle préconise. Ces axes sont:

- la continuité des chaînes de transport et particulièrement l'intégration du RER dans le réseau transeuropéen basé sur le concept du TGV;
- l'intégration des coûts externes qui consiste à faire payer par les bénéficiaires indirects le coût des services rendus à la communauté.
- l'intervention du secteur privé dans la mise en oeuvre et l'exploitation du RER.

Elle insiste sur la valeur de projet-pilote que pourrait avoir le RER dans la Capitale de l'Europe et pourrait à ce titre apporter une contribution financière à la réalisation du RER.

Le ministre en vient maintenant au coeur du problème, à savoir comment nous allons mettre le RER en lice.

Le problème à résoudre est celui de la mobilité. Cette mobilité est compromise, déjà aujourd'hui. Ce sera pire demain si rien n'est fait.

Que peut-on faire pour amener des clients au train?

La préoccupation du client est de disposer d'un transport public régulier, confortable, fiable, à un prix abordable. Le RER doit réunir ces qualités.

En premier lieu, l'étude effectuée par le Syndicat d'études RER fait apparaître que des travaux d'infrastructure sont nécessaires pour augmenter la capacité du réseau SNCB dans et autour de Bruxelles.

Elle indique également qu'il existe des possibilités d'amélioration dans l'immédiat, sans mettre en danger le fonctionnement du reste du réseau, notamment celui des secteurs d'Alost et de Termonde.

Des travaux sont largement programmés parallèlement à ceux du TGV. Par contre rien n'est prévu à moyen terme pour les lignes de Nivelles et d'Ottignies.

Il faudrait pouvoir augmenter la capacité de ces lignes dans un terme beaucoup plus rapproché, quitte à réaliser des investissements ponctuels en attendant l'achèvement du programme de leur mise à trois voies.

Zij stelt voor een samenwerkingsstructuur uit te bouwen tussen de verschillende uitbaters zodat de onbeantwoorde vragen opgelost worden.

De Europese Unie stippelde ons de strategische assen uit die zij aanbeveelt. Deze zijn:

- de continuïteit van de vervoerslijnen en meer in het bijzonder de integratie van het GEN in een transeuropees netwerk dat gebaseerd is op het concept van de HST;
- de integratie van de externe kosten waarbij de onrechtstreekse begunstigen de kosten dragen van de diensten die worden aangeboden aan de gemeenschap;
- de tussenkomst van de privé-sector in de uitbouw en de uitbating van het GEN;

De Europese Unie legt de nadruk op de waarde van het pilootproject die het GEN in de Europese hoofdstad zou kunnen hebben en zou ten dien einde financieel tussenkomen in de uitbouw van het GEN.

Nu komt de minister tot de kern van het probleem, met name hoe het GEN uitgebouwd zal worden.

Het probleem waaraan dient te worden verholpen is de mobiliteit. Deze mobiliteit is vandaag reeds in gevaar. Het zal nog verslechteren als er niets wordt ondernomen.

Wat kunnen wij doen opdat de mensen de trein zouden nemen?

De bezorgdheid van de klant is te beschikken over een regelmatig openbaar vervoer, dat tevens comfortabel en betrouwbaar is en dat aan een redelijke prijs gebruikt kan worden. Het GEN moet deze drie kwaliteiten bevatten.

Eerst en vooral toont de studie die werd uitgevoerd door de studievereniging GEN aan dat infrastructuurwerken nodig zijn om de capaciteit van het NMBS-netwerk te verhogen in en rondom Brussel.

Zij wijst eveneens op de mogelijkheden tot verbetering in de nabije toekomst, zonder daarbij de werking van het overige netwerk in gevaar te brengen, nl. dat van de sectoren Aalst en Dendermonde.

De werken worden grotendeels gelijktijdig uitgevoerd met deze van de HST. Daarentegen werd er op middellange termijn nog niets voorzien voor de lijnen van Nijvel en Ottignies.

Wij zouden sneller de capaciteit van de lijnen aldaar moeten verhogen, desnoods door gerichte investeringen te doen in afwachting van de voltooiing van het programma dat het aantal sporen op drie moet brengen.

Ensuite, le matériel roulant constitue bien évidemment un des éléments importants du service offert.

Actuellement, les trains omnibus et de pointe sont exploités essentiellement au moyen d'engins relativement usagés qui devront être remplacés sous peu. Ces engins sont peu performants et manquent de confort.

A cet effet, dans le cadre de son nouveau plan d'investissement décennal, la SNCB envisage de procéder à des achats de matériel pour plusieurs milliards de francs. La SNCB devrait inclure dans ces commandes le matériel spécifique qui est indispensable à l'exploitation du RER. Le pouvoir fédéral peut orienter la SNCB dans cette voie.

Il s'agit là pour la SNCB d'une opportunité exceptionnelle de développement et pour le pouvoir fédéral de montrer que les discours sur la mobilité sont basés sur des projets concrets.

En conclusion de cette journée, le ministre affirme qu'un projet mobilisateur comme le RER doit permettre à la Belgique d'entrer en beauté dans le XXI^{ème} siècle, en évitant la saturation annoncée pour 2005 du Ring, des principales autoroutes et des liaisons internationales.

L'intérêt fondamental des Régions est de s'unir, dans le respect des compétences de chacun en vue de résoudre le problème de la mobilité.

Le ministre en vient maintenant aux initiatives que nous pouvons prendre pour mettre le RER sur les rails.

A court terme, nous pouvons mettre en oeuvre, avec les exploitants, une série d'actions.

Les dispositions prévues pour le court terme par le Syndicat d'études ont trait principalement à l'établissement d'une image RER, à l'amélioration des gares, à la qualité des services et à l'information.

Tout d'abord, les Régions, les exploitants régionaux et la SNCB pourraient finaliser aisément un accord visant à instaurer une tarification commune, valable sur tous les modes, afin d'éviter au client d'être confronté à quatre systèmes de perception et de tarifs différents. Faciliter la vie du client est notre maître mot.

La coordination des services de bus et de trains mérite également une attention particulière. Un effort en ce sens a déjà été accompli mais il faut persévérer et informer le client.

Je suggère qu'une carte des réseaux à l'échelle de la zone RER soit établie dans l'année. Actuellement l'information est fragmentée par exploitant ce qui ne facilite pas le déplacement. Le même problème se pose pour les horaires. Peut-on rêver d'un système informatique comme l'ARI-DISC de la SNCB englobant également TEC, De Lijn, et la STIB?

Eén van de belangrijke elementen van de dienstverlening is bijgevolg wel degelijk het rollend materieel.

Momenteel worden er voor de stop- en piekurreinen relatief verouderde treinstellen ingezet die men weldra zal moeten vervangen. Deze treinstellen zijn weinig doeltreffend en comfortabel.

Hiervoor zou de NMBS, in het kader van haar nieuw investeringsplan voor de volgende tien jaar, overgaan tot de aankoop van materieel voor een bedrag van meerdere miljarden. De NMBS zou het specifieke materieel, welk onontbeerlijk is voor de uitbating van het GEN, moeten aankopen. De federale overheid kan de NMBS op het goede spoor zetten.

De NMBS krijgt de uitzonderlijke kans om verder te ontwikkelen en de federale overheid kan tegelijkertijd aantonen dat de debatten over de mobiliteit stoelen op concrete projecten.

Tot slot van deze bijeenkomst, zegt de minister nogmaals dat een mobiliserend project als het GEN zou moeten toelaten België in alle schoonheid te leiden naar de 21^e eeuw waarbij men de aangekondigde verzadiging van de Ring tegen 2005 alsook die van de voornaamste invalswegen en internationale verbindingen, vermijdt.

Het belangrijkste voor de Gewesten is, in het kader van de bevoegdheden van elkeen, samen te komen om het probleem van de mobiliteit op te lossen.

Nu zal de minister het hebben over de initiatieven die wij kunnen nemen om met het GEN aan te vangen.

Op korte termijn kunnen wij met de uitbaters, een reeks acties op het getouw zetten.

De maatregelen die op korte termijn door de studiegroep vastgelegd zijn hebben vooral betrekking op het verkrijgen van een beeld over het GEN, de verbetering van de stations, de kwaliteit van de dienstverlening en de informatie.

Eerst en vooral zouden de Gewesten, de gewestelijke uitbaters en de NMBS gemakkelijk een akkoord moeten bereiken over een gemeenschappelijk tarief dat geldig is op alle vervoer zodat de klant niet komt te staan tegenover 4 verschillende innings- en tariefstelsels. Het sleutelwoord moet zijn: de vereenvoudiging van het leven van de klant.

De coördinatie van de bus- en treindiensten verdient eveneens een bijzondere aandacht. Er werd reeds een inspanning in die zin geleverd, maar we moeten doorgaan en de klant op de hoogte brengen.

Ik stel voor dat er binnen het jaar een kaart wordt opgesteld van de netwerken op schaal van het GEN-gebied. Thans is de informatie ingedeeld per vervoersmaatschappij, hetgeen de verplaatsing niet vergemakkelijkt. Hetzelfde probleem stelt zich voor de uurregelingen. Is het mogelijk een informaticasysteem te krijgen zoals ARI-DISC van de NMBS waar ook de TEC, De Lijn en de MIVB in vervat zijn?

Rapidement nous devons nous diriger vers l'interopérabilité des réseaux préconisé par le Livre vert de l'Union européenne relatif aux réseaux pour les citoyens.

Pour ce qui est du moyen et long terme, la Table Ronde a fait apparaître la nécessité d'approfondir les points suivants, en collaboration avec l'Etat, les Régions et les exploitants:

- avant tout, le financement doit trouver une solution;
- les modalités de mise en oeuvre des mesures préconisées doivent être définies;
- le coût du RER est à affiner;
- l'opportunité des investissements retenus par le Syndicat est à évaluer;
- il faut examiner la possibilité de créer un "fonds des transports en commun";
- la création de la "société RER" doit être évaluée quant à son utilité, ses modalités pratiques et son rôle par rapport aux exploitants (SNCB, STIB, TEC, De Lijn).

Pour le financement, les pistes suivantes doivent être examinées:

- apport public:
 - * il faut définir le champ de récolte de l'argent public et identifier le pouvoir qui peut le percevoir. L'assiette fiscale s'étend à l'impôt des personnes physiques, à l'immobilier, à l'auto (usage et stationnement);
 - * l'aménagement du territoire et les péréquations cadastrales qui en découlent tôt ou tard, peut contribuer au financement via la récupération des plus-values immobilières;
 - * la tarification des transports en commun (communauté tarifaire) peut être source de moindre déficit;
 - * le partage des dépenses entre l'Etat, les régions, les provinces et les communes devra en tout état de cause faire l'objet d'une recherche.
- apport privé:

cet apport peut se présenter sous plusieurs formes:

 - * financement du matériel roulant;
 - * financement au travers des entités bénéficiant du RER;

We moeten snel overgaan tot de onderlinge werking van de netwerken die door het groenboek van de Europese Unie over de netwerken van de burgers, aangeraden worden.

Op middellange en lange termijn heeft de Ronde Tafel laten uitschijnen hoe dringend de volgende punten, in samenwerking met de Staat, de Gewesten en de uitbaters, moeten worden uitgediept:

- eerst en vooral moet er een oplossing gezocht worden voor de financiering;
- de wijze waarop de maatregelen op korte termijn moeten worden bepaald;
- de kostprijs van het GEN moet verfijnd worden;
- de opportuniteit van de door het Syndicaat weerhouden investeringen moet worden beoordeeld;
- de mogelijkheid moet worden bekeken voor de oprichting van een "fonds voor het openbaar vervoer";
- de oprichting van de "GEN-maatschappij" moet worden ingeschat naar haar nut, haar praktische modaliteiten en haar rol ten aanzien van de uitbaters (NMBS, MIVB, TEC en De Lijn).

Voor de financiering moeten de volgende pistes worden onderzocht:

- bijdrage van de Staat:
 - * er moet eerst vastgesteld worden waar het overheids-geld kan vandaan gehaald worden en de overheid aanduiden die dit moet innen. Het fiscaal aandeel omvat de personenbelasting, Onroerende belasting, autobelastingen (gebruik en parkeren);
 - * de ruimtelijke ordening en de kadastrale péréquaties die er vroeg of laat uit voortvloeien, kan bijdragen tot de financiering via de terugwinning van onroerende meerwaarden;
 - * de tarifiering van het openbaar vervoer (communautair tarief) kan leiden tot een minder tekort ;
 - * de verdeling van de uitgaven tussen de Staat, de Gewesten, de Provincies en de gemeenten zal in ieder geval aan een onderzoek moeten worden onderworpen.
- bijdrage van de privé-sector:

Deze bijdrage kunnen wij op verschillende manieren weer-given:

 - * financiering van het rollend materieel;
 - * financiering langs instellingen die winst halen uit het GEN;

L'apport de clients supplémentaires peut être recherché au travers des plans de transport d'entreprise.

La création d'un fonds des transports en commun est susceptible d'apporter une réponse globale au problème de la mobilité. Il s'agit de répondre à plusieurs questions:

- * quel serait son apport par rapport au système actuel de division des budgets entre les entités;
- * comment opérer une répartition entre zones géographiques à l'échelle belge; peut-on politiquement se limiter à un fonds brabançon alors que le RER déborde dans les provinces voisines (Anvers, Flandre orientale et Hainaut)?

Pour répondre à toutes ces interrogations, le ministre envisage de proposer la constitution d'une cellule permanente "RER Brabant" relevant de la Conférence interministérielle des communications et de l'infrastructure et ce, si possible, conjointement avec ses collègues flamand et wallon.

Cette cellule, rassemblant des représentants de l'Etat, des régions et des exploitants, constituerait le comité d'accompagnement des deux groupes stratégiques chargés d'une part de la partie économique-financière et d'autre part de la partie technique:

- un groupe chargé d'étudier et de proposer des solutions pour:
 - * le financement;
 - * la création et le fonctionnement du "fonds des transports en commun";
 - * la structure chargée d'exploiter le RER;
 - * l'évaluation du coût "en plus" du RER par rapport aux services existants.

Orientation: transports, économie et droit public

- une Task Force RER technique centrée sur les aspects opérationnels et techniques pour:
 - * la mise en oeuvre des mesures immédiates:
 - communauté tarifaire;
 - coordination des horaires (suivi des commissions provinciales ad hoc);
 - mise en oeuvre d'un plan de réseau "Brabant" coordonné des transports en commun;
 - mise en oeuvre d'un guide horaire commun SNCB-TEC-DE LIJN-STIB (formes papier et informatique);

Bijkomende klanten kunnen worden gevonden via de bedrijfsvervoerplannen.

De oprichting van een fonds voor het openbaar vervoer kan een algemeen antwoord geven op het probleem van de mobiliteit. We zullen op meerdere vragen een antwoord moeten geven:

- * wat zal zijn bijdrage zijn in verhouding tot het huidig systeem van de verdeling van de begroting tussen de instellingen;
- * hoe moeten we overgaan tot een verdeling in geografische zones op Belgische schaal; kan men zich, politiek gezien, beperken tot een Brabants Fonds, terwijl het GEN zich uitstrekt tot in de aanpalende provincies (Antwerpen, Oost-Vlaanderen en Henegouwen)?

Om op al deze vragen te antwoorden, zou de minister de oprichting willen voorstellen van een cel GEN Brabant welke onder de bevoegdheid valt van de Interministeriële Conferentie van Verkeer en Infrastructuur en dit indien mogelijk, samen met mijn Vlaamse en Waalse collega's.

Deze cel, samengesteld uit vertegenwoordigers van de Staat, de Gewesten en de vervoersmaatschappijen, zou het begeleidingscomité worden van de twee strategische groepen die enerzijds belast zijn met het economisch-financieel gedeelte en anderzijds met het technisch gedeelte:

- een groep belast met de studie en het voorstellen van oplossingen voor:
 - * de financiering;
 - * de oprichting en werking van "Fonds voor het openbaar vervoer"
 - * de structuur voor de uitbating van het GEN
 - * de evaluatie van de "meerkost" van het GEN ten aanzien van de bestaande diensten.

Doel: vervoer, economie en publiek recht.

- een technische Task Force GEN gericht op de operationele en technische aspecten voor:
 - * de uitvoering van de onmiddellijke maatregelen:
 - het opstellen van een gelijk tarief;
 - coördinatie van de uurregelingen (opvolging van de provinciale ad hoc commissies);
 - opstellen van een plan van een gecoördineerd netwerk "Brabant" van het openbaar vervoer;
 - opstellen van een gemeenschappelijke gids van de uurregelingen NMBS-TEC-DE LIJN-MIVB (op papier en informatica);

- programme d'aménagement des gares et des parkings;
- étude de l'implantation des nouvelles gares.
- * l'étude d'opportunité des investissements en infrastructures et matériel roulant et leurs alternatives;
- * les études techniques devant conduire à la réalisation;
- * la programmation et l'évaluation des investissements;
- * l'exécution des travaux.

La cellule doit pouvoir compter sur l'appui de bureaux extérieurs pour les problèmes pointus (opportunité, études d'incidences par exemple) et disposer d'un budget propre.

Plus tard, une structure particulière peut être envisagée pour accélérer les études, la coordination et les travaux dès qu'un financement est assuré.

La mise en place de cette structure permanente doit associer les exploitants.

Sa première mission pourrait être de monter dans les douze prochains mois un scénario viable pour une mise en oeuvre du RER.

Elle aurait aussi pour mission de définir de manière fine et approfondie l'offre, les tarifs, la répartition des recettes entre exploitants et les moyens nécessaires pour la mise en oeuvre du RER.

Le planning de mise en oeuvre devrait alors être négocié avec l'Etat, les Régions et les exploitants.

Il convient, au plus tôt, de conclure quant au financement (prioritaire), de vérifier l'opportunité des investissements proposés, d'évaluer chaque coût (à savoir les investissements en génie civil, en matériel roulant et en exploitation), d'évaluer la faisabilité de chaque composante du projet.

Nous le voyons il est nécessaire d'unir tous les acteurs derrière ce projet fédérateur qu'est le RER.

Le RER n'est pas l'affaire de la seule Région de Bruxelles-Capitale.

Une occasion se présente de travailler avec l'Etat et les Régions, avec le secteur économique, avec les exploitants sur un projet important.

Nous devons saisir cette occasion.

- programma voor de inrichting van de stations en de parkeerterreinen;
- studie voor de oprichting van nieuwe stations.

- * de studie van de wenselijkheid van de investeringen in infrastructures en rollend materieel en hun alternatieven
- * de technische studies die tot de verwezenlijking moeten leiden
- * de programmatie en de evaluatie van de investeringen
- * de uitvoering van de werken.

Deze cel moet kunnen rekenen op de steun van de externe bureaus voor de grote problemen (geschiktheid, case-studies bij voorbeeld) en beschikken over een eigen begroting.

Later kan er een bijzondere structuur worden gepland om de studies, de coördinatie en de werken te versnellen van zodra gezorgd werd voor de financiering.

Het oprichten van deze permanente structuur moet de uitbaters verenigen.

Haar eerste opdracht zou er kunnen in bestaan om in de eerste 12 maand een leefbare omgeving te maken voor de realisatie van het GEN.

Zij zou ook als opdracht kunnen hebben om op een fijne en grondige wijze het aanbod, de tarieven en de verdeling van de inkomsten op te stellen tussen de uitbaters en de middelen noodzakelijk voor de verwezenlijking van het GEN.

De planning van de verwezenlijking moet dan onderhandeld worden met de Staat, de Gewesten en de uitbaters.

Er moet zo snel mogelijk een beslissing worden genomen betreffende de (prioritaire) financiering, de wenselijkheid na te gaan van de voorgestelde investeringen, alle kosten in te schatten (nl. de investeringen in burgerlijke bouwkunde, in rollend materieel en in uitbating), de haalbaarheid te evalueren van ieder onderdeel van het project.

Wij zien dat het nodig is alle actoren te verenigen in dit federaal project van het GEN.

Het GEN is niet alleen een zaak van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Er doet zich een gelegenheid voor om samen te werken met de Staat en de Gewesten, met de economische sector, met de uitbaters over een belangrijk project.

Wij moeten deze gelegenheid te baat nemen.

II. Echange de vues

Un commissaire souligne que parallèlement au développement du RER, il convient d'améliorer les transports en commun dans la Région de Bruxelles-Capitale.

Différents orateurs lors de la Table Ronde du 12 mars ont également pointé du doigt le danger que le RER pourrait encore augmenter l'exode urbain.

Le commissaire est d'avis que le RER ne va pas résoudre tout le problème de congestion de la ville par la voiture. Si, parallèlement, d'autres mesures ne sont pas prises pour décongestionner la ville, il n'est pas évident que le projet de RER diminuera réellement le trafic en ville.

Lors de la Table Ronde du 12 mars, le commissaire a tout de même relevé certains scepticismes, entre autres celui du représentant du Conseil économique et social wallon qui estimait que, le projet de RER en Région wallonne devait être accompagné de plans d'aménagement du territoire dans le Brabant wallon. Il risque par ailleurs d'entraîner la disparition de petites lignes, ainsi que de gares de moindre importance.

Le représentant de la Région flamande avait également plusieurs interrogations au sujet du RER. Enfin, le représentant du ministre fédéral était plus que tiède quant à la nécessité de la mise sur pied du RER.

Un problème non négligeable est celui du financement de ce projet qui est évalué à ± 64 milliards de francs. Le commissaire rappelle au sujet de la participation du secteur privé dans des grands projets d'infrastructure que le projet Eurotunnel n'a pas été très concluant.

Pour conclure, le commissaire constate que le ministre bruxellois a relancé le débat sur le RER. D'autres ont pris le relais en d'autres instances puisqu'il y a eu un débat à ce sujet en commission de l'infrastructure de la Chambre des Représentants le 20 mars dernier et la CICI va se réunir très prochainement et abordera ce thème. Cependant, Bruxelles ne peut attendre l'échéance de 2010 à 2015 pour prendre d'autres mesures concomitantes pour diminuer la congestion de la ville par le trafic automobile.

Un autre commissaire estime également que la Table ronde sur le RER a été un grand succès.

Le commissaire souligne que, dans certains pays, on a intéressé les bénéficiaires au financement de ce type de projet.

Etant donné que les bénéficiaires du RER à Bruxelles seront particulièrement nombreux (les PME, les commerces, les administrations, les institutions internationales), ne pourrait-on prévoir leur contractualisation pour le financement du RER?

II. Gedachtenwisseling

Een lid zegt dat, gelijklopend met de ontwikkeling van het GEN, het openbaar vervoer in het Hoofdstedelijk Gewest moet worden verbeterd.

Tijdens de ronde-tafelconferentie van 12 maart hebben verschillende sprekers ook gewezen op het gevaar dat het GEN de stadsvlucht nog meer in de hand zou kunnen werken.

Volgens het commissielid zal het GEN het probleem van de congestie van het autoverkeer in de stad niet oplossen. Indien men niet tegelijk andere maatregelen treft om de verkeersellende in de stad te verminderen, zal het GEN het verkeer in de stad allicht niet echt doen verminderen.

Tijdens de ronde-tafelconferentie van 12 maart heeft het commissielid toch enig scepticisme vastgesteld. De vertegenwoordiger van de Waalse Economische en Sociale Raad was van oordeel dat er met het oog op de uitvoering van het GEN-project in het Waalse Gewest plannen van aanleg voor Waals-Brabant moeten worden opgemaakt. Het zou bovendien kleine lijnen en stations kunnen doen verdwijnen.

Ook de vertegenwoordiger van het Vlaamse Gewest stelde zich verscheidene vragen bij het GEN-project. Ten slotte was de vertegenwoordiger van de federale minister niet overtuigd van de noodzaak om een GEN uit te bouwen.

Een niet te verwaarlozen probleem is de financiering van dat project, die op ± 64 miljard BEF geraamd wordt. Het commissielid herinnert er in verband met de deelname van de privé-sector in grote infrastructuurwerken aan dat het Eurotunnelproject geen succes is.

Het commissielid stelt ten slotte vast dat de Brusselse minister het GEN-debat nieuw leven ingeblazen heeft. Anderen hebben zijn voorbeeld gevolgd in andere instanties: op 20 maart jongstleden is er in de commissie voor infrastructuur van de Kamer van Volksvertegenwoordigers daarover een debat gehouden en heel binnenkort zal de interministeriële conferentie voor verkeer en infrastructuur bijeenkomen en zich over datzelfde onderwerp buigen. Brussel kan echter niet tot 2010-2015 wachten om andere bijkomende maatregelen te treffen om de verkeersellende in de stad te verminderen.

Ook een ander commissielid is van oordeel dat de ronde-tafelconferentie over het GEN een enorm succes was.

Het commissielid wijst erop dat men in andere landen de begunstigden voor de financiering van dit soort projecten heeft kunnen interesseren.

Zou men, gelet op het feit dat er in Brussel heel veel begunstigden zullen zijn (de KMO's, de handelaars, de administraties, de internationale instellingen), met hen geen contractuele regeling kunnen treffen om het GEN te financieren?

Le membre a cru comprendre lors des conclusions de la Table Ronde sur le RER que le ministre ne souhaitait pas que la Région de Bruxelles-Capitale, lieu d'accueil du RER, travaille avec les autres acteurs sur base d'un partenariat mais sur base contractuelle et ce, au niveau du financement et de l'exploitation du RER. Le commissaire souhaiterait de plus amples informations à ce sujet.

Un membre retiendra comme élément marquant de la Table Ronde sur le RER, l'évolution de la position de la SNCB qui, par la voix de son directeur-adjoint, M. Martens, a signifié qu'elle s'intéressait au projet de RER. La SNCB est prête à assurer l'exploitation du RER et se réoriente ainsi dans le trafic à courte distance, alors que la SNCB se désintéressait du RER depuis des années.

La SNCB privilégiait depuis de longues années le trafic à moyenne et longue distance.

Le commissaire signale que lors du débat sur le RER à la Chambre des Représentants, où le ministre fédéral était interpellé par des députés bruxellois, du Brabant flamand et du Brabant wallon, la réplique du ministre était particulièrement décevante.

"Je n'aime pas prendre des engagements sans disposer des moyens pour les réaliser. Cela explique mon attitude.

...

Il faudrait en outre faire la clarté sur les sources de financement.

Le dossier porte aussi en lui une problématique larvée de nature communautaire. Tant qu'il n'y aura pas de réponse à ces éléments, et surtout sur le financement, on ne pourra pas sérieusement ouvrir le dossier".

Le commissaire souligne dès lors que pour le ministre fédéral, le dossier du RER n'est même pas ouvert.

Il est en effet prévu de réunir la Conférence interministérielle des communications et de l'infrastructure pour examiner le plan d'investissement décennal de la SNCB (cette concertation entre les Régions et le fédéral était en effet prévue). Ce plan d'investissement de la SNCB qui a mené à d'après débats à la fin de l'année dernière allège en fait le financement du TGV pour la SNCB parce qu'une partie est prise à charge par l'Etat fédéral (comme dans d'autres pays européens).

Il n'en reste pas moins que la tension au niveau financier reste très grande à la SNCB. Dans ce cadre-là, ce commissaire signale que le plan d'investissements, de la SNCB ne prévoit aucune marge permettant la mise en oeuvre du RER autour de Bruxelles.

Het lid meent uit de besluiten van de ronde-tafelconferentie over het GEN te kunnen opmaken dat de minister niet wenst dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, in het kader van het GEN, met de andere actoren samenwerkt op basis van een partnershipovereenkomst, maar voor de financiering en de exploitatie van het GEN overeenkomsten afsluit. Het commissielid wenst hierover meer informatie.

Een lid ziet als opmerkelijk element van de ronde-tafelconferentie over het GEN, het gewijzigde standpunt van de NMBS die, bij monde van haar adjunct-directeur de heer Martens, te kennen heeft gegeven belangstelling te hebben voor het GEN-project. De NMBS is bereid voor de exploitatie van het GEN te zorgen en heeft aldus weer aandacht voor het vervoer op korte afstand. Jarenlang had de NMBS immers geen belangstelling voor het GEN.

De NMBS had jarenlang meer aandacht voor het middel-lange- en lange-afstandsverkeer.

Het commissielid zegt dat de repliek van federaal minister Daerden tijdens het debat over het GEN in de Kamer van Volksvertegenwoordigers, waar hij geïnterpelleerd werd door Brusselse volksvertegenwoordigers en door volksvertegenwoordigers uit Vlaams en Waals Brabant, erg teleurstellend was.

"Ik hou er niet van verbintenissen aan te gaan als ik niet over de middelen beschik om ze waar te maken. Dat verklaart mijn houding.

Er moet ook duidelijkheid komen over de financiering.

Het dossier heeft ook een verdoken communautaire dimensie. Zolang er geen antwoord is op al die elementen, en vooral op de vraag hoe dat gewestelijk expresnet zal worden gefinancierd, kan van het dossier geen ernstig werk worden gemaakt."

Het commissielid wijst er dan ook op dat het GEN-dossier voor de federale minister zelfs niet geopend is.

Er is echter wel een vergadering gepland van de interministeriële conferentie voor verkeer en infrastructuur om het tienjarenplan van de investeringen van de NMBS te onderzoeken (dat overleg tussen de Gewesten en de federale Staat was inderdaad gepland). Dat investeringsplan van de NMBS, dat eind vorig jaar aanleiding gaf tot felle discussies, verlicht in feite de financiering van de HST voor de NMBS. Een deel ervan wordt immers door de federale Staat gedragen (zoals in andere Europese landen).

Dat neemt niet weg dat de financiële druk op de NMBS zeer groot blijft. Ter zake wijst het commissielid erop dat het investeringsplan van de NMBS geen enkele ruimte laat voor de uitbouw van het GEN rond Brussel.

Ce plan se limite dans les dix ans à venir à une extension à quatre voies de la ligne Lembeek (au Sud de Halle) jusqu'à Leuven dans le cadre du TGV. Dans la négociation sur le TGV, les Flamands avaient obtenu des avantages substantiels sur les lignes concernées.

Il y a un autre point qui nous concerne, c'est le triplement des voies de la ligne Schuman-Watermaal-Ottignies. Ce n'est pas à ce niveau, que nous pouvons attendre dans de brefs délais des améliorations substantielles. Il ne faut pas perdre de vue que le RER est un projet lourd qui a un coût élevé. Il y aura des procédures coûteuses d'expropriations, des procédures d'études d'incidences particulièrement longues – le Brabant wallon est fort urbanisé, principalement le long de ces lignes de chemins de fer –. Selon ce membre, le parcours du combattant que devra suivre ce dossier ne serait-ce que sur le plan urbanistique est assimilable au tracé d'une nouvelle ligne TGV.

Enfin, le commissaire souligne encore que la SNCB considère ses lignes saturées à une fréquence bien moindre que ce que des homologues européens peuvent faire, entre autres la compagnie de chemins de fer néerlandaise ou les chemins de fer suisses qui, simultanément, à des fréquences bien plus élevées que les fréquences atteintes en Belgique, assurent le trafic lent et le trafic rapide.

Le commissaire se demande si à court terme on ne peut demander à la SNCB d'augmenter les capacités et les fréquences sur les lignes existantes comme cela se fait par ailleurs à l'étranger.

Le ministre a émis le souhait d'unifier les tarifications des différentes sociétés concernées et d'assurer une meilleure coordination des transports autour de Bruxelles. Le commissaire constate qu'il s'agit là d'un objectif louable mais actuellement on en est loin parce qu'on veut respecter l'autonomie absolue des sociétés. Ces sociétés dépendant de pouvoirs régionalisés sensiblement différents, il est difficile de rationaliser les lignes des réseaux TEC et De Lijn qui continuent à venir au centre de la ville alors qu'on pourrait les rabattre aux limites de la Région de Bruxelles-Capitale. Le commissaire constate que depuis 1989, le dialogue est bloqué. Il est d'avis que ce dialogue restera bloqué tant qu'une structure, à laquelle sont affiliées toutes les sociétés de transport public dans la zone desservie, ne sera pas mise en place. Il s'agit d'une structure type "Verbund" (existant à Munich et à Turin), qui est une structure particulièrement légère et qui permet de coordonner les itinéraires, de répartir les recettes et d'établir des points de correspondance et des horaires convenables.

Enfin, le commissaire en vient à la proposition de lignes routières du RER proposées par SOFRETU. SOFRETU a constaté que le hinterland bruxellois est imparfaitement desservi par la SNCB, d'ailleurs pour une raison historique

Voor de komende tien jaar voorziet het plan er alleen in de lijn tussen Lembeek (ten zuiden van Halle) en Leuven, in het kader van de HST, tot vier sporen uit te breiden. Tijdens de onderhandeling over de HST hebben de Vlamingen aanzienlijke voordelen verkregen wat de desbetreffende lijnen betreft.

Een andere vaststelling is dat de lijn Schuman-Watermaal-Ottignies op drie sporen wordt gebracht. Het is echter niet daardoor dat we op korte termijn aanzienlijke verbeteringen mogen verwachten. Het lid herinnert eraan dat het GEN een "zwaar" project is, dat veel kost. Het omvat dure onteigeningen, tijdrovende effectenstudies. Waals Brabant is, vooral langs die spoorlijnen, erg verstedelijkt. Volgens het lid is de weg die dit dossier zal moeten afleggen op stedenbouwkundige vlak alleen al te vergelijken met het dossier voor het aanleggen van een nieuwe HST-lijn.

Ten slotte wijst het commissielid er ook nog op dat de NMBS van oordeel is dat haar lijnen verzadigd zijn, bij een frequentie die veel geringer is dan die van andere Europese maatschappijen, onder andere de lijnen van de Nederlandse en de Zwitserse Spoorwegen, die tegelijk en met veel hogere frequenties dan die welke we in België bereiken, het traag en snel treinverkeer verzekeren.

Het commissielid vraagt zich af of men, op korte termijn, de NMBS niet zou kunnen vragen de capaciteit en de frequenties van de bestaande lijnen te verhogen, zoals dat trouwens in het buitenland gebeurt.

De minister heeft te kennen gegeven dat hij de tarieven van de verschillende betrokken maatschappijen eenvormig wil maken en wil zorgen voor een betere coördinatie van het openbaar vervoer rond Brussel. Het commissielid vindt dit lovenswaardig, maar stelt vast dat men dit doel op dit ogenblik verre van bereikt heeft. Men wil immers de absolute autonomie van de maatschappijen respecteren. Deze maatschappijen ressorteren onder verschillende gewestelijke overheidsinstanties. Het is dan ook moeilijk over te gaan tot het rationaliseren van de lijnen van de TEC en De Lijn, die tot in het centrum van de stad blijven komen, terwijl ze hun eindbestemming kunnen hebben aan de rand van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Het commissielid stelt vast dat de dialoog sedert 1989 in het slop zit. Hij is van mening dat dit zo zal blijven tot er een structuur komt waarin alle openbaar-vervoersmaatschappijen die het gebied bedienen vertegenwoordigd zijn. Het gaat om een structuur zoals het "Verbund" (dat in München en Turijn bestaat), dat een bijzonder eenvoudige structuur is, die toelaat de lijnen te coördineren, de ontvangsten te verdelen en te zorgen voor goede overstapplaatsen en dienstregelingen.

Ten slotte heeft het commissielid het over het voorstel van het bureau SOFRETU betreffende de busdiensten van het GEN. SOFRETU heeft vastgesteld dat het Brussels hinterland niet naar behoren door de NMBS wordt bediend.

puisque les lignes de tramways vicinaux ont été supprimées autour de Bruxelles. On n'a pas attendu ce bureau d'études pour le constater.

Pour y remédier, SOFRETU propose des bus sur les lignes de la grande périphérie: sont concernées la R8 venant de Ninove, la R9 venant de Londerzeel par l'autoroute, la R10 venant de Haacht, la R11 venant de Leuven et la R12 venant de Wavre. Selon le membre, il est paradoxal d'investir dans des bus sur ces lignes, ce qui risque d'augmenter encore les embouteillages parce que les navetteurs ne vont pas abandonner leurs voitures pour s'engouffrer dans un bus bloqué dans les mêmes embouteillages parce que les voiries sont trop étroites pour y établir des sites propres. Il estime que cette partie a été mal étudiée par SOFRETU.

Un autre commissaire ne partage pas entièrement le point de vue du commissaire précédent. Il pense que par une politique volontariste on peut amener les voyageurs à abandonner leur véhicule privé pour le bus.

Ce commissaire souhaite que soit joint au rapport une liste de tous les travaux relatifs au RER qui nécessiteront un permis d'environnement et/ou un permis d'urbanisme dans la Région de Bruxelles-Capitale.

Le commissaire se demande par ailleurs si le ministre a déjà plus de précisions quant aux promesses de financement européen: est-ce via la BEI, les fonds structurels, par le biais de la directive 91/440 ou par d'autres moyens que ce financement est envisagé? Ou, au contraire, n'a-t-on pas encore de précisions à ce sujet?

Le commissaire souligne qu'il faut défendre les intérêts des habitants bruxellois. Il considère que le ministre est leur interprète auprès de la SCNB p.e.. Si le RER doit permettre une pénétration de Bruxelles plus facile aux navetteurs, il doit également soulager la population bruxelloise d'une pression automobile trop forte. Le commissaire estime qu'il faut éviter ce que l'on a connu rue de la Loi: en y construisant le métro, on a dégagé de l'espace en surface qui a été rapidement occupé par des voitures, menant à l'engorgement. Il faut dès lors être attentif à certains quartiers de Bruxelles.

Le commissaire estime également que les grands travaux d'infrastructure doivent utiliser les meilleures technologies disponibles (MTD) en matière de bruit et, si, d'autres technologies ne sont pas possibles, il convient d'envisager des coulées vertes.

Le membre rejoint également d'autres intervenants. La mise en place du RER doit être faite dans le cadre de la politique globale de mobilité pour la Région de Bruxelles-Capitale. Les députés et les habitants ne possèdent pas encore beaucoup d'informations quant à la politique globale de mobilité que compte mener le ministre dans la Région. Ils souhaiteraient en prendre connaissance.

Dat heeft een historische reden: de tramlijnen rond Brussel zijn verdwenen. Men had SOFRETU niet nodig om dat vast te stellen.

Om die leemte aan te vullen, stelt SOFRETU voor bussen in te leggen op de lijnen van de grote rand: de R8 komende van Ninove, de R9 van Londerzeel naar de autostrade, de R10 komende van Haacht, de R11 komende van Leuven en de R12 van Waver. Het lid zegt dat het paradoxaal is te investeren in bussen voor die lijnen omdat het gevaar voor opstoppingen nog toeneemt. De pendelaars zullen hun wagen immers niet ergens achterlaten om een bus te nemen die in dezelfde opstoppingen vastzit omdat de straten te smal zijn om die bussen een eigen baan te geven. Het lid is van mening dat dit aspect niet goed is bestudeerd door SOFRETU.

Een ander commissielid is het daar niet helemaal mee eens en is van oordeel dat men via een slagvaardig beleid de pendelaars er kan toe aanzetten hun privé-voertuig thuis te laten en de bus te nemen.

Dat commissielid wenst dat bij het verslag een lijst wordt gevoegd van alle werken voor het GEN waarvoor in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een milieuvergunning en/of stedenbouwkundige vergunning vereist is.

Het commissielid vraagt zich bovendien af of de minister reeds nadere informatie heeft over de Europese beloften tot financiering: zal het project gefinancierd worden via het EIB, de structuurfondsen, op basis van richtlijn 91/440 of met andere middelen? Of beschikt hij ter zake nog niet over nadere informatie?

Het commissielid wijst erop dat men de belangen van de Brusselse inwoners moet behartigen. Hij is van mening dat de minister hun woordvoerder bij bijvoorbeeld de NMBS is. Het GEN moet het de pendelaars weliswaar mogelijk maken zich makkelijker naar Brussel te begeven, maar het moet de te grote verkeersdruk verminderen. Volgens hem moeten toestanden zoals in de Wetstraat worden voorkomen: door het bouwen van de metro is er bovengronds ruimte vrijgekomen, die al snel door wagens werd ingenomen, wat tot verzadiging heeft geleid. Aan sommige Brusselse wijken zal de nodige aandacht moeten worden besteed.

Het commissielid is ook van oordeel dat men bij de grote infrastructuurwerken ook gebruik moet maken van de best beschikbare technologieën (BBT's) inzake geluidshinder en dat men, indien er geen andere technologieën beschikbaar zijn, "groene gangen" in overweging moet nemen.

Het lid sluit zich ook aan bij andere sprekers. Het GEN moet een onderdeel zijn van het algemeen vervoerbeleid voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De volksvertegenwoordigers en de burgers beschikken nog niet over veel informatie omtrent het algemeen vervoerbeleid dat de minister in het Gewest wil voeren en waarvan ze kennis zouden willen nemen.

Un membre souhaite savoir si, pour le financement, le ministre lancera un appel d'offres à long terme à l'attention du secteur privé? Celui-ci portera-t-il à la fois sur les investissements et la gestion du projet RER ou se limitera-t-il à la gestion du projet?

Un commissaire se demande si on ne commet pas une erreur en faisant croire que la Région de Bruxelles-Capitale est la première demanderesse en matière de RER. Il ne faut pas oublier que les premières personnes à profiter du projet seront les habitants du Brabant flamand et du Brabant wallon; actuellement, ces habitants choisissent leur voiture et engorgent la Région de Bruxelles-Capitale (350.000 navetteurs).

Il estime également que 2010 est une échéance trop tardive; si d'autres mesures ne sont pas entreprises d'ici là, la Région de Bruxelles-Capitale sera asphyxiée avant terme.

Il souhaite dès lors que le ministre annonce les autres mesures en matière de transports en commun concomitantes au projet RER.

Un commissaire informe que son groupe est partisan depuis des années d'une solution du type RER; avec les moyens limités de la Région pour le développement des transports en commun, il convient d'établir une nécessaire complémentarité entre les axes de chemins de fer et le métro.

Depuis l'époque où M. Dehaene était ministre des communications et où il précisait dans sa note de politique générale que le RER était uniquement un point de transfert de la banlieue vers deux gares (gare centrale et Schuman), les idées ont mûri et on avance vers des solutions plus crédibles.

Cependant, des obstacles demeurent.

D'autres commissaires ont soulevé des problèmes qui sont encore actuels et notamment la proposition de SOFRETU sur les liaisons routières du RER qui lui paraissent également peu crédibles.

Il ne faut pas perdre de vue que le désengorgement de la ville doit se faire sans faciliter l'exode urbain. Sur ce dernier point, le commissaire propose dès lors d'établir des horaires différenciés selon les heures du jour. Il faut privilégier les fréquences élevées aux heures de pointe et diminuer fortement les fréquences le week-end et en soirée.

Le commissaire estime que les différents éléments du projet RER sont à mettre en place petit à petit.

A ce sujet, il souligne que la ligne 26 pourrait connaître une fréquentation bien plus élevée si les habitants étaient mieux informés d'une part, et s'il y avait une communauté tarifaire d'autre part. Le commissaire estime que deux tickets de transport sont un élément dissuasif.

Een lid wenst te weten of de minister voor het financieren van het project een aanbesteding op lange termijn zal uitschrijven, gericht op de privé-sector? Zal die tegelijk betrekking hebben op de investeringen en op het beheer van het GEN-project of alleen op het beheer ervan?

Een commissielid vraagt zich af of men er niet verkeerd aan doet te doen uitschijnen dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de eerste vragende partij is in het GEN-project. Men mag niet vergeten dat de inwoners van Vlaams Brabant en van Waals Brabant de eersten zullen zijn die er voordeel bij zullen hebben. Op dit ogenblik verkiezen die inwoners hun wagen te nemen en zorgen ze voor verkeersellende in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (350.000 pendelaars).

Het lid is ook van mening dat 2010 nog te ver af is. Indien men intussen geen andere maatregelen treft zal het Brussels Gewest voortijdig verstikken.

Het lid wenst dan ook dat de minister naast het GEN de andere bijkomende maatregelen aankondigt inzake openbaar vervoer.

Een commissielid zegt dat zijn fractie reeds jaren gewonnen is voor een oplossing zoals het GEN. Gelet op de beperkte middelen van het Gewest om het openbaar vervoer uit te bouwen, moet men zorgen voor de nodige complementariteit tussen spoorweg en metro.

Sedert de periode dat de heer Dehaene minister van verkeer was en in zijn algemene beleidsnota preciseerde dat het GEN alleen een vervoermodus was tussen de rand en twee stations (het Centraal Station en Schuman) zijn de ideeën gerijpt en stevent men af op meer geloofwaardige oplossingen.

Er blijven echter hinderpalen.

Andere leden hebben gewezen op nog altijd prangende problemen, onder andere het voorstel van SOFRETU betreffende de busverbindingen van het GEN, die het lid eveneens weinig geloofwaardig lijken.

Men moet voorkomen dat het verminderen van de verkeersellende in de stad de stadsvlucht in de hand werkt. Wat dat laatste aspect betreft, stelt het commissielid voor te zorgen voor verschillende dienstregelingen volgens de uren van de dag. De frequenties moeten hoger liggen tijdens de spitsuren en lager tijdens het weekend en 's avonds.

Het commissielid is van mening dat de verschillende onderdelen van het GEN-project beetje bij beetje moeten worden verwezenlijkt.

Ter zake wijst hij erop dat lijn 26 meer klanten zou hebben indien de bewoners beter werden voorgelicht en indien de tarieven eenvormig waren. Het commissielid is van mening dat twee vervoerbiljetten ontmoedigend werken.

Quant à la question financière, le membre est très sceptique quant aux intentions réelles du ministre fédéral. Il n'oublie pas non plus que le plan d'investissements de la SNCB a été approuvé aux forceps et qu'il ne sera pas modifié facilement. Il a cependant constaté que le discours du directeur adjoint de la SNCB lors de la Table Ronde du 12 mars était plus positif.

Un autre commissaire se demande quelle est la proportion des lignes de chemin de fer existantes dans le total du maillage nécessaire pour le RER. Ne faudrait-il pas entreprendre le projet RER par morceaux et aménager une ou deux lignes pilotes?

Dans quelle mesure ne peut-on pas envisager la création d'une société mixte où une partie des parts est souscrite par le secteur privé pour l'exploitation d'une ou deux lignes pilotes.

Pour ce qui concerne l'exode urbain, il pense qu'il ne sera pas favorisé sur toutes les lignes du RER; il pense ainsi aux étudiants "kotteurs" de Louvain-la-Neuve qui se rabattraient probablement en fin de journée sur Bruxelles s'il y avait un RER.

Un commissaire en revient aux modes de financement. Ne pourrait-on envisager un financement direct ou indirect qui toucherait les automobilistes? Aux Pays-Bas, les autorités ont instauré un payage automatique sur les autoroutes lorsqu'on approche des zones plus urbanisées. Un système de vignettes est également envisageable.

Il rappelle par ailleurs que le tunnel Schuman-Josaphat a été inscrit au budget fédéral des communications. Si le ministre de l'époque n'avait pas tergiversé, les crédits ne seraient pas aujourd'hui perdus. Il estime par ailleurs qu'il n'y aura jamais de RER sans ce maillon. Etant donné que la SNCB est aussi demanderesse - cela lui permettrait de doubler sur cette voie sa capacité allant du Nord au Midi - ce sera probablement l'unique élément que la SNCB acceptera d'insérer dans son plan d'investissements.

Enfin, il souligne que dans l'étude SOFRETU on veut tout centrer sur les quartiers européens et des points importants sont ignorés tels que Delta, Mérode, Meiser.

Un commissaire constate que le ministre souhaite créer un groupe inter-universitaire formé de quatre grandes universités. Il craint que le ministre souhaite se réfugier derrière des études à défaut de pouvoir réaliser des choses concrètes. Ces études n'existent-elles déjà pas par ailleurs?

Il se demande en outre s'il n'y a pas de solution à moindre coût que celle des 64 milliards retenus?

Il est également d'avis qu'il faut imaginer des solutions financières qui impliquent les usagers de la route, en particulier les nombreux navetteurs.

Wat de financiering betreft, is het lid heel sceptisch gestemd over de werkelijke bedoelingen van de federale minister. Men mag ook niet vergeten dat het investeringsplan van de NMBS niet zonder slag of stoot is goedgekeurd en dat het niet makkelijk zal worden gewijzigd. Hij heeft echter vastgesteld dat de adjunct-directeur van de NMBS zich tijdens de ronde-tafelconferentie van 12 maart positiever opgesteld heeft.

Een ander commissielid vraagt zich af welk percentage de bestaande spoorwegen zullen uitmaken van het gehele spoorwegnet dat nodig is voor het GEN. Zou men het GEN-project niet stapsgewijs kunnen uitvoeren en een of twee proeflijnen aanleggen?

Zou het niet mogelijk zijn, om die ene of die twee proeflijnen te exploiteren, een gemengde maatschappij op te richten waarin de privé-sector een deel van de aandelen bezit?

De stadsvlucht zal zijns inziens niet door alle lijnen van het GEN in de hand worden gewerkt. Het lid denkt bijvoorbeeld aan de kotstudenten van Louvain-la-Neuve die waarschijnlijk 's avonds naar Brussel zullen komen indien er een GEN is.

Een commissielid komt terug op de financiering. Is het niet mogelijk te zorgen voor een directe of indirecte financiering, waar ook de automobilisten zouden in bijdragen? In Nederland heeft de overheid een automatisch betaalsysteem ingevoerd op de autosnelwegen wanneer men meer verstedelijkte gebieden nadert. Een regeling met vignetten valt eveneens te overwegen.

Het lid herinnert er bovendien aan dat de financiering van de Schuman-Josaphattunnel is ingeschreven op de federale begroting voor verkeer. Indien de minister indertijd niet had getalmd, zouden de kredieten vandaag niet verloren zijn. Het lid is bovendien van oordeel dat er nooit een GEN zal zijn zonder die tunnel. Gelet op het feit dat de NMBS eveneens vragende partij is, doordat zij haar capaciteit van Noord naar Zuid op die lijn kan verdubbelen, zal dat waarschijnlijk het enige element zijn dat de NMBS in haar investeringsplan zal willen invoegen.

Ten slotte wijst het lid erop dat SOFRETU alles op de Europese wijken wil richten en belangrijke punten zoals Delta, Merode en Meiser over het hoofd ziet.

Een commissielid stelt vast dat de minister met vier grote universiteiten een interuniversitaire groep wil oprichten. Hij vreest dat de minister zich achter studies wil verschuilen omdat hijzelf niets concreets kan verwezenlijken. Bestaan die studies bovendien al niet elders?

Het lid vraagt zich voorts af of er geen goedkopere oplossing is dan de 64 miljard die is uitgetrokken.

Volgens hem moet men denken aan financiële oplossingen waar ook de weggebruikers bij betrokken zijn, in het bijzonder de talrijke pendelaars.

Il souhaiterait de plus amples explications sur la condition sine qua non du tunnel Schuman-Josaphat dans le schéma 2010 retenu pour le RER.

Réponses du ministre

Le ministre souhaite faire une mise au point. Il reconnaît que le RER n'est qu'une facette de la politique globale de mobilité. Il est cependant important de trouver une solution pour désengorger la ville des 325.000 à 350.000 navetteurs. Le RER est donc un des leviers de la politique de mobilité; il est très important mais il est loin d'être unique. Il serait aberrant de financer les investissements pour le RER, si on ne prenait pas simultanément des mesures tendant à convaincre les navetteurs de prendre plutôt le RER que leur moyen de transport privé. Le gouvernement n'aura pas de candidats investisseurs privé ni public qui se lanceront dans le projet du RER s'ils ne sont pas certains de bénéficier d'une clientèle captive, qu'on a dissuadée d'utiliser son véhicule privé.

Quant au qualificatif utilisé par certains commissaires pour juger des paroles du ministre fédéral des communications, le ministre bruxellois reconnaît que son collègue fédéral doit être prudent car les plans de financement du RER ne sont pas encore étudiés et aucune répartition n'a été faite jusqu'à présent. Le ministre Hasquin a souvent discuté du problème avec le ministre fédéral et il informe les membres que le ministre Daerden est convaincu de l'efficacité qu'aura le RER pour désengorger les alentours de la Région bruxelloise et le centre de la Région mais, dans l'état actuel des choses, il est de bonne guerre qu'il ne se prononce pas plus.

Le ministre précise que c'est la relance du projet RER et le rôle qu'y joue la SNCB qui ont permis d'accélérer la convocation de la Conférence interministérielle des communications et de l'infrastructure.

Le ministre Hasquin reconnaît que la partie de l'étude sur les lignes routières du RER est à ses yeux un aspect faible, qu'elle a été mal étudiée et qu'elle est en partie irréaliste pour les raisons évoquées par le commissaire. Il souligne toutefois que cette partie-là de l'étude n'a pas été faite par SOFRETU mais par Mens en Ruimte qui a surtout écouté les revendications de la société De Lijn.

En ce qui concerne les infrastructures de chemins de fer existantes, il est vrai qu'un certain nombre d'infrastructures peuvent être utilisées pour le RER telles quelles, par contre à d'autres endroits, il faudra envisager une mise à trois voies.

Le ministre souligne que tous les intervenants lors de la Table Ronde étaient d'accord sur ce point: sans solution pour le tunnel Schuman-Josaphat, il n'y aura pas de RER. Le ministre met là le doigt sur une grave faute commise par le gouvernement précédent alors que ces travaux étaient

Het lid wenst meer uitleg over de conditio sine qua non van de Schuman-Josafattunnel in het plan 2010 voor het GEN.

Antwoorden van de minister

De minister wenst de zaken op een rijtje te zetten. Hij erkent dat het GEN slechts een onderdeel is van het algemeen vervoerbeleid. Het is echter belangrijk een oplossing te vinden voor de verkeersellende in de stad met haar 325.000 tot 350.000 pendelaars. Het GEN is dus een van de middelen van het mobiliteitsbeleid. Het is een belangrijk middel, maar lang niet het enige. Het zou niet normaal zijn de investeringen voor het GEN te financieren zonder tegelijk maatregelen te treffen om de pendelaars ervan te overtuigen om eerder het GEN te nemen dan hun eigen vervoermiddel. De Regering zal noch privé- noch openbare investeerders vinden voor het GEN-project indien die niet zeker zijn dat ze klanten zullen maken bij de personen die men heeft kunnen overtuigen om hun voertuig thuis te laten.

Wat de mening van sommige commissieleden over de uitspraken van de federale minister voor verkeer betreft, erkent de Brusselse minister dat zijn federale collega voorzichtig moet zijn. De plannen voor de financiering van het GEN zijn immers nog niet bestudeerd en tot op heden werd nog geen enkele verdeelsleutel vastgesteld. De Minister zegt dat hij over het probleem vaak met de federale minister gesproken heeft en deelt de leden mee dat minister Daerden overtuigd is van de doeltreffendheid van het GEN om de verkeersproblemen in het Brussels Gewest en omgeving op te lossen. Op dit ogenblik is het echter zijn goed recht dat hij daar niets meer over zegt.

De minister zegt dat het opnieuw onder de aandacht brengen van het GEN-project en de rol van de NMBS ter zake het mogelijk hebben gemaakt de interministeriële conferentie voor verkeer en infrastructuur sneller te organiseren.

Minister Hasquin geeft toe dat het gedeelte van de studie betreffende de busdiensten van het GEN een zwak deel is, dat slecht bestudeerd is en dat enigszins onrealistisch is wegens de redenen die het commissielid heeft aangevoerd. Hij wijst er echter op dat dat gedeelte van de studie niet door SOFRETU is uitgevoerd, maar door het bureau Mens en Ruimte, dat vooral aandacht had voor de eisen van De Lijn.

Wat de bestaande spoorweginfrastructuur betreft, klopt het dat een deel ervan voor het GEN alsdusdanig zou kunnen worden gebruikt maar dat men op andere plaatsen een derde spoor zal moeten aanleggen.

De minister wijst erop dat alle sprekers tijdens de rondetafelconferentie het erover eens waren: zonder een oplossing voor de Schuman-Josafattunnel geen sprake van een GEN zal zijn. De minister wijst op een ernstige flater van de vorige Regering. Die werken waren immers op de begroting van

budgettés au niveau fédéral. Le ministre bruxellois souligne que, si la SNCB a abandonné le projet du RER, c'est en partie parce que le gouvernement Picqué Ier ne voulait entendre raison.

Le ministre rappelle que dans la Déclaration gouvernementale, il est stipulé que le tunnel Schuman-Josaphat doit être pris en compte avec un financement fédéral. Ce point sera discuté dans le cadre du plan d'investissements SNCB. Il ne pense pas que ce point sera réfuté par la SNCB puisqu'elle est demanderesse à ce sujet.

Le ministre informe les commissaires qu'il sera rapidement fixé sur les choix de la SNCB, lors des différents contacts préalables à la réunion de la CICI, qu'il aura avec des responsables de la SNCB. En effet, le véritable test, qui aura vraisemblablement lieu dans les trois mois, sera le choix effectué par la SNCB en ce qui concerne son matériel roulant. En effet, il faut savoir qu'il existe deux types de matériel roulant: un matériel polyvalent qui fonctionne tant sur le réseau traditionnel de la SNCB que sur un réseau type RER et un matériel roulant qui ne convient qu'au réseau traditionnel de la SNCB.

Dans l'hypothèse où la SNCB opérerait pour un matériel polyvalent, un pas gigantesque aurait été franchi en matière d'investissements pour rencontrer le problème du financement du projet RER. Dans ce cas, le financement prendrait une autre allure puisque la couverture du financement du RER sur les budgets existants serait assurée d'une manière beaucoup plus importante.

Le ministre reconnaît que le projet RER suscite des appréhensions dans la mesure où ce peut être la meilleure comme la pire des choses. La meilleure, dans le sens que cela pourrait assurer la décongestion de la ville du trafic automobile, la pire, dans le sens où on ne parviendrait plus à enrayer la fuite des habitants et des entreprises. Le ministre est cependant convaincu qu'en modernisant et en rendant la ville plus conviviale, on pourrait ramener une population bourgeoise au centre-ville. Il ne faut pas oublier que ce type de population est nécessaire pour alimenter l'assiette fiscale de la Région de Bruxelles-Capitale qui ne peut pas vivre exclusivement de l'IPP d'habitants occupant des logements sociaux. Il faut que le gouvernement ait comme objectif de rabattre au centre-ville la population bourgeoise qui a quitté la Région il y a vingt ans. Le ministre rappelle qu'il y a dix ans une ville comme Stockholm était comparable à Bruxelles et, aujourd'hui, la qualité de vie à Stockholm s'est fortement améliorée et une population riche a réintégré le centre-ville.

Pour ce qui concerne les horaires et les fréquences du RER pour éviter une augmentation de l'exode, le ministre partage l'avis du commissaire qui a abordé le problème. Des cadences accélérées aux heures de pointe sont une des conditions de succès du projet. Le ministre est également d'avis

de la federale overheid ingeschreven. De Brusselse minister wijst erop dat de NMBS het GEN-project heeft laten vallen, deels omdat de regering Picqué I niet voor rede vatbaar was.

De minister herinnert eraan dat er in de regeringsverklaring te lezen staat dat de Schuman-Josafattunnel door de federale overheid moet worden gefinancierd. Die kwestie zal in het kader van het investeringsplan van de NMBS worden besproken. Hij denkt niet dat de NMBS die oplossingen zal afwijzen. Zij is immers ter zake vragende partij.

De minister deelt de commissieleden mee dat hij tijdens de verschillende contacten die hij vóór de vergadering van de interministeriële conferentie voor verkeer en infrastructuur met de toplui van de NMBS zal hebben, vlug te weten zal komen welke keuze de NMBS gemaakt heeft. Een en ander zal immers waarschijnlijk binnen 3 maanden blijken, wanneer de NMBS haar keuze zal maken wat het rollend materieel betreft. Men moet immers weten dat er twee soorten rollend materieel bestaan: polyvalent materieel dat zowel op het gewone NMBS-net als op het GEN-net kan worden ingezet en rollend materieel dat alleen op het gewone NMBS-net kan worden ingezet.

Zou de NMBS voor polyvalent materieel kiezen, dan betekent dat een enorme stap vooruit op het vlak van investeringen voor de financiering van het GEN-project. De financiering zal dan immers anders verlopen: het GEN-project zal veel meer met de bestaande begrotingen worden gefinancierd.

De minister geeft toe dat er ten aanzien van het GEN-project onzekerheid heerst omdat het tegelijk de beste en de slechtste keuze kan zijn. De beste keuze omdat het de verkeersellende in de stad zou kunnen verminderen; de slechtste keuze omdat men de stadsvlucht en de verplaatsing van de ondernemingen niet meer zou kunnen indammen. De minister is er echter van overtuigd dat men, door te moderniseren en door de stad leefbaarder te maken, de burgerij terug naar het centrum van de stad zou kunnen halen. Men mag niet vergeten dat die bevolkingsgroep noodzakelijk is om voor fiscale ontvangsten te zorgen voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest dat niet alleen kan leven van de personenbelasting van de bewoners van de sociale woningen. De Regering moet zich tot doel stellen de burgerij die het Gewest 20 jaar geleden heeft verlaten terug naar het centrum van de stad te halen. De minister herinnert eraan dat Stockholm 10 jaar geleden in hetzelfde schuitje zat, dat het leefklimaat in Stockholm op dit ogenblik aanzienlijk verbeterd is en dat een rijke bevolkingsgroep terug in het centrum van de stad is komen wonen.

Wat de dienstregeling en de frequenties van het GEN betreft om een grotere stadsvlucht te voorkomen, deelt de minister het standpunt van het commissielid dat het probleem te berde heeft gebracht. Een grotere frequentie tijdens de spitsuren is een van de voorwaarden voor het welslagen van

de différencier les fréquences et horaires de la semaine et du week-end.

Quant au financement, le ministre n'a aucun a priori à ce sujet. Il rappelle en outre qu'il existe des techniques de financement extrêmement diverses et que ces techniques ne sont pas univoques. L'équipe inter-universitaire qui est composée de spécialistes en techniques de financement public développera des scénarios possibles.

A priori on peut envisager une partie du financement par les automobilistes p.e. en adoptant une politique de stationnement onéreuse pour les navetteurs. Le ministre bruxellois signale par ailleurs qu'il a entendu de la part du commissaire européen, M. Neil Kinnock, des propos encourageants. Le ministre reconnaît qu'il n'est pas de la tradition de la Commission européenne de financer des projets d'infrastructure dans ses villes qui sont ses villes-capitales mais par ailleurs de nombreuses voix dans l'entourage du commissaire européen se font entendre pour affirmer que ce projet est important et qu'il pourrait constituer un projet-pilote pour la capitale européenne.

Le ministre a l'impression d'avoir un partenaire flamand décidé à faire avancer le dossier RER et un gouvernement wallon qui est un partenaire intéressé mais hésitant car la programmation du RER dans le Brabant wallon est tardive. Le RER n'atteindrait pas ses liaisons dans le Brabant wallon avant l'an 2010-2015. Le ministre souligne par ailleurs que les représentants des CES flamand et bruxellois étaient élogieux lors de la Table Ronde. Si le représentant du CES wallon a été plus mesuré, le ministre estime que c'est un pur hasard. Il a rencontré depuis lors ce représentant qui lui a expliqué qu'il connaissait mal le dossier et qui lui a entre-temps remis un rapport complémentaire qui est beaucoup plus positif. Le ministre relève que c'est la première fois qu'on a réussi à mobiliser autant d'acteurs autour du projet RER.

Le ministre souligne – et ce fut l'un des points forts de la conclusion de la Table Ronde du 12 mars dernier – que le projet du RER n'est pas porté uniquement par la Région de Bruxelles-Capitale: dans ce cas-là, il ne verrait jamais le jour.

Il rappelle que les différents acteurs y ont leurs intérêts. A cet égard, il signale que si le RER ne voit pas le jour d'ici l'an 2000-2010, les ports d'Anvers et de Zeebruges seront hors d'accès, un tiers du temps chaque jour, par la route à cause des encombrements.

Quant au financement qui représente au maximum 64 milliards, il faut relativiser ce chiffre car le projet RER sera financé sur une période de quinze ans, ce qui signifie 4 à 4,5

het project. Ook de minister is gewonnen voor verschillende frequenties en uurregelingen tijdens de week en het week-end.

De minister heeft geen enkele voorkeur wat de financiering betreft. Hij herinnert er bovendien aan dat er uiterst uiteenlopende financieringstechnieken bestaan en dat die technieken niet eenvoudig zijn. De interuniversitaire groep, die bestaat uit deskundigen op het vlak van openbare-financieringstechnieken, zal de mogelijke scenario's opstellen.

Men zou kunnen overwegen de automobilisten een deel van de financiering te laten dragen door bijvoorbeeld een voor de pendelaars duur parkeerbeleid te voeren. De Brusselse minister wijst er bovendien op dat de verklaringen van Europees commissaris Neil Kinnock, hoopgevend zijn. De minister geeft toe dat het niet de gewoonte is van de Europese Commissie om in haar steden, die hoofdsteden zijn, infrastructuurwerken te financieren. In de entourage van de Europese commissaris gaan echter talrijke stemmen op die zeggen dat dit project belangrijk is en dat het voor de hoofdstad van Europa een proefproject zou kunnen worden.

De minister heeft de indruk dat hij een Vlaamse partner heeft die het GEN-dossier wil doen opschieten en een Waalse Regering die wel geïnteresseerd is maar die aarzelt omdat het GEN-programma in Waals Brabant te laat op gang komt. In Waals Brabant zouden de verbindingen niet voor 2010-2015 tot stand worden gebracht. De minister wijst er bovendien op dat de vertegenwoordigers van de Economische en Sociale Raad van Vlaanderen en van de Brusselse Economische en Sociale Raad tijdens de ronde-tafelconferentie lof hadden voor het project. De vertegenwoordiger van de Waalse economische en sociale raad was gematigder. De minister meent echter dat dat louter toeval was. Hij heeft sedertdien die vertegenwoordiger opnieuw ontmoet en deze heeft hem gezegd dat hij het dossier niet goed kende en heeft hem intussen een aanvullend verslag bezorgd dat veel positiever is. De minister wijst erop dat het de eerste keer is dat men erin slaagt zoveel actoren warm te maken voor het GEN-project.

De minister wijst erop dat het een van de sterkste punten van de besluiten van de ronde-tafelconferentie van 12 maart is, dat het GEN-project niet alleen betrekking heeft op het Brussels Hoofdstedelijk Gewest; zo niet zou het nooit tot stand komen.

Hij herinnert eraan dat de verschillende actoren er elk voor zich belang bij hebben. In dit opzicht wijst hij erop dat, indien het GEN niet tegen 2000-2010 wordt verwezenlijkt, de havens van Antwerpen en Zeebrugge elke dag voor een derde van de tijd langs de weg niet meer te bereiken zullen zijn ten gevolge van de stremmingen.

In verband met de maximum 64 miljard voor de financiering, moet een en ander worden gerelativeerd. Het GEN-project zal immers over een periode van 15 jaar lopen, wat

milliards par an à partager entre le fédéral, les Régions flamande, wallonne et bruxelloise, le secteur privé, la SNCB et l'Europe. Il convient dès lors de relativiser fortement le chiffre global.

Un commissaire propose de changer la dénomination du projet et de l'appeler le "REIR" (le réseau express interrégional). Il lui semble que cela serait psychologiquement avantageux pour réaliser l'idée du ministre.

Un membre rappelle que le ministre n'a pas répondu à la problématique du bruit et de la prise en compte des habitants.

Le ministre rassure le membre. Cette problématique sera prise en compte.

Quant à la terminologie, un commissaire signale que le RER est un concept français et tant qu'on n'a pas créé la structure type "Verbund" à Munich, on n'a rien défini et on ne doit pas chercher de terminologie pour le projet.

III. Proposition de recommandations concernant le RER Discussion et vote

Proposition de recommandations concernant le RER élaborées par le rapporteur

Considérant que:

- la Région de Bruxelles-Capitale et son hinterland dans un rayon de 30 km sont actuellement engorgés par un trafic automobile - dont 325.000 navetteurs - sans cesse croissant (le coût des embouteillages est de loin supérieur aux moyens consacrés aux transports publics des passagers);
- des études européennes (Corinair) ont montré que le trafic routier était responsable des émissions suivantes: 62% de CO, 50% de NOx, 33% d'hydrocarbures et de 17% de CO₂;
- 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;

neerkomt op 4 à 4,5 miljard per jaar, te verdelen tussen de federale Staat, het Vlaamse, Waalse en Brussels Gewest, de privé-sector, de NMBS en Europa. Dat totale cijfer moet dus worden gerelativeerd.

Een commissielid stelt voor de benaming van het project te veranderen en te spreken van het IGEN (intergewestelijk expressnet). Het lid is van mening dat dit psychologisch beter is om het idee van de minister uit te voeren.

Een lid herinnert eraan dat de minister niet geantwoord heeft op zijn opmerking betreffende het probleem van de geluidshinder en de inspraak van de inwoners.

De minister stelt het lid gerust. Met dat probleem zal rekening worden gehouden.

Wat de terminologie betreft, wijst een commissielid erop dat het GEN stoelt op een Frans concept en dat er, zolang men geen structuur tot stand heeft gebracht zoals het "Verbund" in Munchen, niets vastligt is en men dus niet moet zoeken naar een naam voor het project.

III. Voorstel van aanbevelingen betreffende het GEN Bespreking en stemming

Voorstel van aanbevelingen betreffende het GEN opgesteld door de rapporteur

Overwegende dat:

- het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en zijn hinterland binnen een straal van 30 km te kampen hebben met verkeersellende doordat het autoverkeer - onder meer 325.000 pendelaars - voortdurend toeneemt (de verkeersopstoppingen kosten meer dan hetgeen wordt besteed aan het openbaar vervoer van personen);
- uit Europese onderzoeken (Corinair) is gebleken dat het wegverkeer verantwoordelijk is voor de uitstoot van de volgende stoffen: 62% CO, 50% NOx, 33% koolwaterstoffen en 17% CO₂;
- 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 privévoertuigen;
- 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;

LE CONSEIL DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

Demande au gouvernement régional de veiller à ce que:

- dans une approche intégrée et intermodale des transports, le RER soit un des vecteurs principaux de transports pour les 2,4 millions de personnes de la Région de Bruxelles-Capitale et 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 situés aux confins de la Région de Bruxelles-Capitale,...). 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;

- 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, fréquence, confort,...) ⁽¹⁾ et assure l'équilibre financier (et la répartition des recettes) du projet RER pour l'ensemble des sociétés affiliées;
- 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, ...);
- parallèlement, le gouvernement reprenne les pourparlers au sujet du RER au sein de la Conférence interministérielle des communications et de l'infrastructure (en vue e.a. d'influencer l'achat par la SNCB de matériel polyvalent permettant de combiner le trafic à longue distance et à courte distance), et que le ministre porte le projet RER à la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT) - en vue d'obtenir des moyens provenant des fonds structurels -;

(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.

DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE RAAD

Vraagt de Regering ervoor te zorgen dat:

- in een geïntegreerde en intermodale aanpak van het vervoer, het GEN één 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 voetgangers-verkeer) op een doeltreffende manier worden geïntegreerd. Daartoe dienen infrastructuren te worden gebouwd die het overstappen mogelijk maken (multimodale eindstations - bij voorbeeld SST, GEN, metro, bus, parkeerplaats voor fietsen en motorfietsen, parkeerplaats voor taxi's, overstapparkerterreinen aan de rand van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, ...). Afgezien daarvan moeten er tevens gemeenschappelijke tarieven en een gecombineerd kaartjessysteem worden ingevoerd en moet er gezorgd worden voor een doeltreffende voorlichting;

- 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, frequentie, comfort, ...) en voor het financieel evenwicht (en de verdeling van de ontvangsten) van het project voor alle maatschappijen die aangesloten zijn;
- die structuur, 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 bekendgemaakt bij de potentiële gebruikers) en van één 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 regering tegelijk over het GEN besprekingen voert in de Interministeriële Conferentie voor Vervoer en Infrastructuur (om er de NMBS toe aan te zetten polyvalent materieel aan te kopen dat voor vervoer op lange en op korte afstand kan worden gebruikt), en dat de minister dit onderwerp ter sprake brengt tijdens de Europese conferentie van ministers van verkeer (ECMV) ten einde structurele fondsen te verkrijgen;

(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.

- le ministre présente au Conseil régional dans les six mois son plan intégré de la mobilité dans la Région bruxelloise incluant des mesures destinées à rééquilibrer les modes de déplacement et notamment à dissuader l'usage excessif de la voiture individuelle. Les aspects environnementaux de ce plan auront été élaborés en concertation avec le ministre compétent en la matière. L'intégration du RER dans ce plan est une condition sine qua non de sa réussite.

Le rapporteur commente la proposition qu'il a transmise aux membres de la commission.

Il souligne que cela fait plusieurs années déjà qu'on aborde le projet RER; il y avait déjà eu un colloque sur le RER avant celui du 12 mars 1996.

Le rapporteur souligne toutefois que le financement conditionne fortement ce projet.

La proposition de recommandations qui doit être discutée et qui peut être modifiée par les différents groupes, s'est basée en fait sur l'étude SOFRETU qui a fait une proposition en la matière. Le projet RER répond à un objectif économique également. Si des mesures ne sont pas prises à moyen terme, l'engorgement de la Région de Bruxelles-Capitale risque d'être encore plus grave.

La proposition de recommandations part de certains considérants, le premier étant celui (repris dans l'étude SOFRETU) qui prend en considération la Région de Bruxelles-Capitale et son hinterland.

Le rapporteur signale que les navetteurs qui se rendent à Bruxelles en véhicule privé sont de 160.000 à 180.000 par jour tandis que le chiffre global des navetteurs est lui bien de 325.000 navetteurs.

Dans les considérants, ont été également repris les problèmes causés par le trafic automobile. Le deuxième point qui fait référence à une étude européenne Corinair, qui reprend des moyennes de pollution provoquées par le trafic automobile devrait être moins précis et l'on pourrait plutôt spécifier que "des études européennes (Corinair) ont montré que le trafic routier était responsable d'une part importante des émissions de CO, de NOx, d'hydrocarbures et de CO₂".

Le troisième considérant traite de la consommation d'énergie par voyageur/km des transports en commun qui est beaucoup plus intéressante que celle des voitures privées.

Enfin, le quatrième considérant traite en fait du problème dont les parlementaires se préoccupent, c'est l'attractivité de la ville pour les habitants, les entreprises et les commerces qui serait augmentée par une meilleure desserte par les transports en commun.

- de gewestminister binnen zes maanden aan de Gewestraad zijn geïntegreerd mobiliteitsplan voorlegt, met inbegrip van de maatregelen die ertoe strekken het evenwicht te herstellen tussen de vervoermiddelen en met name het buitensporig gebruik van het individueel voertuig af te remmen. Over de milieuaspecten van dit plan dient hij voordien overleg te plegen met de bevoegde minister. Wil het plan slagen, dan moet het GEN daarin worden opgenomen.

De rapporteur licht het voorstel toe dat hij de leden van de commissie bezorgd heeft.

Hij wijst erop dat er reeds jarenlang over het GEN-project wordt gesproken. Reeds voor het colloquium van 12 maart 1996 had er een colloquium over het GEN plaatsgevonden.

De rapporteur onderstreept evenwel dat dit project sterk afhankelijk is van de financiering ervan.

Het voorstel van aanbevelingen dat besproken moet worden en door de verschillende fracties gewijzigd kan worden, is eigenlijk gebaseerd op de studie van SOFRETU, dat ter zake een voorstel gedaan heeft. Met het GEN-project wordt ook een economisch doel nagestreefd. Indien er op middellange termijn geen maatregelen genomen worden, zal de verkeersellende in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest nog erger worden.

Het voorstel van aanbevelingen bevat enkele consideransen: de eerste, die in de studie van SOFRETU vermeld wordt, heeft betrekking op het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en zijn hinterland.

De rapporteur wijst erop dat dagelijks 160.000 tot 180.000 pendelaars met de wagen naar Brussel komen en dat het totale aantal pendelaars wel degelijk 325.000 bedraagt.

In de consideransen worden ook de problemen van het autoverkeer aangekaart. Het tweede punt dat verwijst naar een Europese studie, Corinair, die de gemiddelden van de door het autoverkeer veroorzaakte vervuiling weergeeft, zou minder precies moeten zijn. Men zou beter aangeven dat Europese studies (Corinair) aangetoond hebben dat het wegverkeer in hoge mate verantwoordelijk is voor de uitstoot van CO, NOx, koolwaterstoffen en CO₂.

De derde considerans gaat over het energieverbruik per reiziger/kilometer van het openbaar vervoer dat veel kleiner is dan dat van het privé-vervoer.

De vierde considerans ten slotte behandelt in feite het probleem waarover de parlementsleden zich zorgen maken: de aantrekkingskracht van de stad voor de inwoners, de ondernemingen en de handelszaken, die groter zou worden indien de verbindingen met het openbaar vervoer zouden verbeteren.

En parcourant les différents points qui font partie du dispositif, le rapporteur signale au passage que la ligne 26 avait déjà connu de fortes améliorations lors de la législature précédente mais qu'elle souffre toujours d'un problème d'image qu'il convient donc d'améliorer.

Quant au quatrième point du dispositif, très prochainement – comme l'a rappelé le ministre – la Région de Bruxelles-Capitale pourra évaluer si la SNCB souhaite réellement le RER.

Le rapporteur souhaiterait insérer une recommandation supplémentaire qui traiterait plus spécifiquement de la coopération entre les différentes Régions sur le point de la mobilité.

Un commissaire estime que certaines choses pourraient être précisées dans les considérants et dans le dispositif même de la proposition de recommandations. Le commissaire cite l'exemple des conséquences du trafic routier sur la santé et l'environnement qui ne sont pas suffisamment soulignées dans la proposition.

Il considère également que la recommandation pourrait être plus claire en ce qui concerne le transfert modal de la voiture vers le métro ainsi que sur la limitation des parkings.

En ce qui concerne l'organe de coordination, type "Verbund", le commissaire se demande ce que le rapporteur vise quand il parle "d'équilibre financier". Ne faudrait-il pas plutôt reformuler ces termes parce qu'il lui semble en effet qu'on engage fort la Région dans le financement du RER alors que la Région de Bruxelles-Capitale ne serait certainement pas le premier utilisateur du RER.

Enfin, en ce qui concerne le dernier tiret du dispositif, le commissaire ne voudrait pas qu'on conditionne le plan des déplacements à la réalisation du RER. Il souhaite donc qu'on reformule le dernier point du dispositif. Dans le cas contraire, on n'aurait certainement aucune solution au problème de l'engorgement de la ville avant 2010-2015.

Un commissaire souhaiterait qu'on rappelle dans la proposition de recommandations, les négociations antérieures que la Région de Bruxelles-Capitale a eues avec la SNCB à propos du RER. Il rappelle par ailleurs que la réalisation du RER est mentionnée dans le contrat de gestion alors que M. Martens, lors du colloque sur le RER, n'était pas très enthousiaste. La réalisation de la ligne 26 et son élargissement par la suite était très précis quant à l'anticipation du projet même du RER.

Le commissaire souhaiterait que le dispositif de la proposition de recommandations soit plus précis en ce qui concerne l'adéquation des investissements nécessaires pour le RER au plan d'investissement de la SNCB pour ne pas augmenter la facture et ne pas reporter un certain nombre d'investissements sur le dos de ce projet dont on gonflerait la facture. Il

Bij het overlopen van de verschillende punten die deel uitmaken van het dispositief, wijst de rapporteur er terloops op dat lijn 26 reeds sterk verbeterd werd tijdens de vorige zittingsperiode, maar nog steeds een slecht imago heeft. Daar moet dus nog aan gewerkt worden.

Over het vierde punt van het dispositief zal, zoals de minister trouwens herhaald heeft, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zeer binnenkort er zich van kunnen vergewissen of de NMBS wel degelijk het GEN wil.

De rapporteur zou een bijkomende aanbeveling willen toevoegen over de eigenlijke samenwerking tussen de verschillende gewesten op het vlak van de mobiliteit.

Een lid vindt dat bepaalde zaken in de consideransen en in het dispositief van het voorstel van aanbevelingen gepreciseerd zouden kunnen worden. Het lid geeft het voorbeeld van de gevolgen van het wegverkeer voor de gezondheid en het leefmilieu die onvoldoende aan bod komen in het voorstel.

Het lid vindt ook dat de aanbevelingen duidelijker moeten zijn wat betreft de verandering van vervoerwijze van de wagen naar de metro en de beperking van de parkeerplaatsen.

In verband met het overlegorgaan, type "Verbund", vraagt het lid zich af wat de rapporteur bedoelt met financieel evenwicht. Zou men een en ander niet beter anders formuleren, want volgens het lid lijkt het alsof het Gewest sterk bij de financiering van het GEN betrokken wordt, hoewel het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zeker niet de grootste gebruiker van het GEN zou zijn.

In verband met het laatste streepje van het dispositief wil het lid vermijden dat het vervoerplan gekoppeld wordt aan de uitvoering van het GEN. Het lid vraagt dus dat het laatste punt van het dispositief anders geformuleerd wordt. In het tegengestelde geval zou men voor 2010-2015 zeker geen oplossing vinden voor het probleem van de verkeersellende in de stad.

Een commissielid wenst dat in het voorstel van aanbevelingen wordt herinnerd aan de onderhandelingen die het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vroeger met de NMBS over het GEN heeft gevoerd. Hij wijst er bovendien op dat er over de uitvoering van het GEN gewag wordt gemaakt in het beheerscontract maar dat de heer Martens op het colloquium over het GEN niet erg enthousiast bleek. Met de aanleg van lijn 26 en de latere doortrekking werd duidelijk vooruitgelopen op het eigenlijke GEN-project.

Het commissielid wenst dat het dispositief van het voorstel van aanbevelingen duidelijker zou zijn in verband met de investeringen die nodig zijn voor het GEN en het investeringsplan van de NMBS, teneinde te vermijden dat de kostprijs stijgt en dat een aantal investeringen worden afgewenteld op dit project, waardoor de kosten nog zouden

faut que le plan d'investissements de la SNCB assume pleinement la modernisation du réseau ferroviaire dans l'hinterland à 30 kms de Bruxelles.

A propos de la ligne 26 et des autres premières lignes qui pourraient être mis en service, le commissaire rappelle que lors de la législature précédente la Task Force avait déjà prévu cinq lignes sur lesquelles devaient s'opérer les choix.

En ce qui concerne le "Verbund", le commissaire estime qu'une de ses tâches est également d'affiner les données techniques concernant la fluidité du trafic ferroviaire en région urbaine. Il est un fait que la jonction Nord-Midi est encombrée, il ne faut pas pour autant élargir le tunnel et entreprendre de grands travaux. Il faut évaluer les coûts financiers sans négliger les coûts socio-économiques de ce type d'infrastructures lourdes. Il vaudrait peut-être mieux opter pour une amélioration de la jonction en augmentant le nombre de trains par heure sur les mêmes voies et en améliorant ces voies comme cela se pratique couramment chez nos voisins.

Un commissaire constate que les avis divergent en ce qui concerne le tunnel Schuman-Josaphat. Il est vrai que le nombre de trains par voie est beaucoup moins important que dans d'autres pays, mais des experts argumentent que le changement de voies par les trains en amont de la jonction Nord-Midi est très difficile, voire impossible.

Le ministre souligne que l'étude SOFRETU a révélé qu'il y avait un problème en amont de la station Nord et un problème en aval du Midi. La marge de manoeuvre est au grand maximum de 10% mais il faut tenir compte des incidents qui peuvent provoquer des retards encore plus importants qu'aujourd'hui. On se trouve réellement à la limite de ce qui est possible.

Un commissaire cite l'étude SOFRETU selon laquelle il n'y a pas d'alternative au tunnel et qu'il ne faut pas plus négliger l'impact qu'aura le TGV le jour où il traversera Bruxelles.

Un commissaire souhaiterait que les considérants soient plus explicites en matière d'environnement.

Dans le dispositif, il souhaite qu'on précise quelles sont les sociétés affiliées et si c'est une affiliation de type partenariat.

Le président suggère qu'on emploie plutôt les termes "sociétés concernées" que "sociétés affiliées".

Le commissaire souhaiterait par ailleurs avoir des informations quant aux deux lignes-pilotes.

stijgen. Het investeringsplan van de NMBS moet er ten volle voor zorgen dat het spoorwegnet in het hinterland binnen een straal van 30 km rond Brussel wordt gemoderniseerd.

Met betrekking tot lijn 26 en de andere eerste lijnen die in gebruik zouden kunnen worden genomen, herinnert het commissielid eraan dat de task fosk tijdens de vorige zittingsperiode reeds vijf lijnen in uitzicht had gesteld waarover keuzes dienden te worden gemaakt.

Wat het "Verbund" betreft, meent het commissielid dat het verfijnen van de technische gegevens over de vlotheid van het spoorwegverkeer in een stedelijk gebied één van de taken is van die instelling. De Noord-Zuid verbinding is weliswaar overbelast, maar daarom moet de tunnel nog niet worden verbreed en moeten er geen grote werken worden uitgevoerd. De financiële kosten van dergelijke zware infrastructuurwerken moeten worden geraamd en men mag de socio-economische kostprijs niet uit het oog verliezen. Er kan misschien beter worden gekozen voor een verbetering van de verbinding via een stijging van het aantal treinen per uur op de bestaande sporen en door een verbetering van de sporen zelf, zoals dit gewoonlijk bij onze burens wordt gedaan.

Een commissielid stelt vast dat de meningen over de Schuman-Josaphat-tunnel uiteenlopen. Het aantal treinen per spoor ligt inderdaad aanzienlijk lager dan in andere landen, maar de deskundigen voeren aan dat het veranderen van spoor door de treinen vóór de Noord-Zuidverbinding moeilijk of zelfs onmogelijk is.

De minister wijst erop dat uit het SOFRETU-onderzoek is gebleken dat er een probleem is vóór het Noordstation en na het Zuidstation. De speelruimte bedraagt ten hoogste 10 % maar men dient er rekening mee te houden dat incidenten nog grotere vertragingen teweeg zouden kunnen brengen dan nu het geval is. Men bevindt zich werkelijk op de grens van wat mogelijk is.

Een commissielid wijst erop dat er volgens het SOFRETU-onderzoek geen alternatief is voor de tunnel en dat er tevens rekening moet worden gehouden met de gevolgen van de HST zodra deze Brussel aandoet.

Een commissielid wenst dat de consideransen duidelijker zouden zijn wat met milieu betreft.

Hij wenst dat in het dispositief wordt gepreciseerd over welke aangesloten maatschappijen het gaat en of het om een partnership gaat.

De voorzitter stelt voor gebruik te maken van de term "betrokken maatschappijen" in plaats van "aangesloten maatschappijen".

Voorts wenst het commissielid inlichtingen te verkrijgen over de twee proeflijnen.

Il lui est répondu que ces deux lignes-pilotes supplémentaires sont deux des cinq qui étaient déjà prévues par la Task Force auparavant.

Enfin, le commissaire estime qu'il faut prévoir également les infrastructures adéquates dans les deux autres Régions.

Un commissaire est très heureux de constater qu'on repare d'approche intégrée et intermodale des transports. Il signale par ailleurs que, dans le PRD, les différents modes de déplacement sont détaillés et, entre autres, pour les vélos c'est plus détaillé qu'ici dans la proposition de recommandations. Le commissaire souligne qu'une approche intégrée et intermodale ne se limite pas à des parcs pour vélos ou autres.

Le rapporteur signale que tout n'est pas détaillé dans cette proposition de recommandations qui se veut succincte.

Là où le commissaire est étonné, c'est en ce qui concerne cette structure de coordination, le "Verbund" qui existe par ailleurs aussi à Berlin. A ce sujet, il signale que de multiples problèmes se posent en matière de billetterie sur les lignes de la SNCB, de la STIB, de TEC et De Lijn. Ce point avait déjà été discuté entre la SNCB et la STIB mais il s'est avéré que c'était encore plus difficile dans la pratique. Quant à l'équilibre financier et la répartition des recettes, le commissaire proposerait plutôt de mettre "une meilleure répartition financière".

En ce qui concerne la fameuse CICI, le commissaire rappelle qu'en 1994 un montant avait déjà été prévu. Le commissaire croit se souvenir qu'il s'agissait de 26 millions qui ont été augmentés en 1995 à 60 millions. Le commissaire estime qu'il faut que la Région continue à demander une participation importante du fédéral et des autres Régions pour ce projet dans le cadre de l'accord de coopération. Le commissaire pointe le doigt sur l'eurovignette. Il avait été accordé qu'il s'agissait d'un impôt fédéral mais lors de ces différentes réunions de la CICI, il avait été également décidé qu'un montant serait disponible pour la SNCB et pour le projet du RER. Le commissaire souligne que, lors de ces réunions interministérielles durant la législature précédente, chacun prêchait pour sa chapelle: la Région flamande souhaitant plutôt un développement de ses lignes intérieures, la Région wallonne un développement du TGV et la Région bruxelloise, quant à elle, estimant que la combinaison des deux était cruciale.

Le commissaire estime que c'est une bonne chose de demander au ministre de déposer son plan des déplacements dans les six mois, ce qui est d'ailleurs prévu dans le PRD.

Er wordt hem geantwoord dat die twee bijkomende proeflijnen deel uitmaken van de vijf lijnen die voordien reeds door de Task Force in uitzicht waren gesteld.

Het commissielid is ten slotte van mening dat er ook in de twee andere Gewesten voor de aangepaste infrastructuur moet worden gezorgd.

Het verheugt een commissielid ten zeerste dat er opnieuw sprake is van een geïntegreerde en intermodale benadering van het vervoer. Hij wijst er bovendien op dat de verschillende vervoermiddelen in het GewOP uitvoerig worden behandeld en dat hierin onder andere aan de fiets meer aandacht wordt besteed dan in het voorstel van aanbevelingen. Het commissielid wijst erop dat een geïntegreerde en intermodale benadering niet beperkt is tot het aanleggen van stallingen voor fietsen of andere voertuigen.

De rapporteur wijst erop dat in dit voorstel van aanbevelingen niet alles omstandig beschreven is omdat men het beknopt wil houden.

Het commissielid is verbaasd over de coördinatiestructuur, het "Verbund", dat overigens ook in Berlijn bestaat. Hij wijst er in dit verband op dat er heel wat problemen zijn in verband met het kaartjessysteem op de lijnen van de NMBS, de MIVB, de TEC en De Lijn. Hierover zijn reeds gesprekken gevoerd tussen de NMBS en de MIVB maar er is gebleken dat dit probleem in de praktijk nog moeilijker ligt. Wat het financieel evenwicht en de verdeling van de ontvangsten betreft, stelt het commissielid voor dat er zou worden gesproken over "een betere financiële verdeling".

Wat de veelbesproken ICVI betreft, herinnert het commissielid eraan dat er reeds in 1994 een bedrag was uitgetrokken. Hij meent zich te herinneren dat het over 26 miljoen ging en dat dit bedrag in 1995 is opgetrokken tot 60 miljoen.

Het commissielid is van mening dat het Gewest, in het kader van het samenwerkingsakkoord, een aanzienlijke bijdrage moet blijven vragen van de federale overheid en van de andere Gewesten. Hij verwijst naar het eurovignet. Er was overeengekomen dat dit een federale belasting zou zijn, maar tijdens de verschillende vergaderingen van de ICVI werd er tevens beslist dat een bedrag ter beschikking zou worden gesteld van de NMBS en van het GEN-project. Hij wijst erop dat op die interministeriële vergaderingen tijdens de vorige zittingsperiode iedereen voor eigen parochie heeft gepreekt: het Vlaamse Gewest wou vooral dat de lijnen op zijn grondgebied zouden worden uitgebreid, het Waalse Gewest legde de nadruk op de HST en het Brussels Gewest was van mening dat het van essentieel belang was beide te combineren.

Het commissielid meent dat men er goed aan doet aan de minister te vragen dat hij binnen 6 maanden zijn mobiliteitsplan zou voorleggen, zoals trouwens in het GewOP is opgenomen.

Il souligne par ailleurs que la répartition de l'espace public entre les différents modes de déplacement doit être revue et que le RER doit être inclus dans ce cadre-là. D'ailleurs ce point est abordé mais de manière un peu floue dans les considérants.

Le rapporteur signale que s'il avait rédigé la proposition de recommandations à titre personnel, il aurait été plus revendicatif mais cette proposition devait être portée par tous.

Il souligne par ailleurs que l'étude SOFRETU inclut le partage de l'espace public.

Le rapporteur a tenté d'incorporer les différents amendements dans la proposition initiale. Il soumet ce texte aux autres commissaires.

Un commissaire propose de modifier le tiret du dispositif qui mentionnait auparavant "d'affiner le concept des liaisons par route (autobus)". Le commissaire signale qu'il s'agit là de l'aspect le moins étudié de l'étude SOFRETU et, par ailleurs, le plus critiquable. Les réseaux d'autobus en site propre semblent peu réalisables dans l'état des voiries actuelles. Il propose dès lors de modifier ce point de la façon suivante: "de vérifier la faisabilité du concept des liaisons par route en site propre".

La commission accepte cet amendement.

Le commissaire souligne que cette partie de l'étude SOFRETU doit s'être résumée aux contacts que les Français ont pu avoir avec les compagnies existantes qui souhaitent maintenir leur réseau tel quel plutôt que de l'intégrer dans un réseau RER qui, par essence, ne peut utiliser que les chemins de fer.

Un membre signale que les sites propres pour les bus sont limités à la seule Région de Bruxelles-Capitale, ce qui pose un problème de gestion. Si ce n'est pas le "Verbund" qui gère directement ce genre de lignes, cela peut poser un problème de concurrence à l'égard de la STIB. Le commissaire signale qu'il n'est pas entré dans des considérations trop techniques, mais il considère que même dans les lignes ferrées il y a matière à réfléchir. La ligne 2, qui court presque uniquement en Région wallonne, risque peut-être d'être renvoyée aux calandes grecques si on n'en fait pas une affaire inter-régionale, comme le suggérait un commissaire.

Un commissaire propose également de modifier le tiret qui prévoit que: "parallèlement soient repris les pourparlers au sujet du RER au sein de la Conférence interministérielle des communications et de l'infrastructure (en vue, entre autres, d'influencer l'achat par la SNCB de matériel polyvalent permettant de combiner le trafic à longue distance et à courte distance)". Cette parenthèse – proposant que la SNCB achète du matériel polyvalent ne signifie pas grand-chose. En effet, il faut savoir que la SNCB considère que tout son matériel est un matériel polyvalent – utilisable tant sur les lignes IC que sur les lignes omnibus.

Hij wijst erop dat de verdeling van de openbare ruimte tussen de verschillende vervoermodi moet worden herzien en dat het GEN daarbij ter sprake moet komen. Dit punt komt in de consideransen ter sprake, zij het nogal vaag.

De rapporteur wijst erop dat, mocht hij het voorstel van aanbevelingen hebben opgesteld, hij veel eisender zou geweest zijn, maar dit voorstel moest door iedereen worden gesteund.

Hij wijst er bovendien op dat de verdeling van de openbare ruimte opgenomen is in het SOFRETU-onderzoek.

De rapporteur heeft getracht de verschillende amendementen in het origineel voorstel in te lassen. Hij onderlegt de tekst aan de leden van de commissie.

Een lid stelt voor het streepje te wijzigen waar voorheen stond: "het concept van de wegverbindingen (autobus) uit te werken". Het lid wijst erop dat dit aspect het minst onderzocht werd in de studie van SOFRETU, en dat het voorts het meest betwistbare is. Een eigen baan voor bussen is moeilijk te verwezenlijken in de huidige staat van de wegen. Het lid stelt voor dit punt als volgt te wijzigen: "na te gaan of busverbindingen in eigen baan haalbaar zijn".

De commissie keurt dit amendement goed.

Het lid onderstreept dat dit deel van de studie van SOFRETU beperkt is tot de contacten die de Fransen hebben gehad met de bestaande bedrijven die hun net in dezelfde staat willen behouden in plaats van het deel te laten uitmaken van een GEN dat per definitie een spoorwegnet is.

Een lid wijst erop dat de eigen banen voor de bussen beperkt zijn tot het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Dit zorgt voor beheersproblemen. Indien dit type lijnen niet rechtstreeks door het Verbund worden beheerd, kan dit voor een concurrentieprobleem met de MIVB zorgen. Het lid wijst erop dat hij geen al te technische uitleg heeft willen geven, maar vindt dat men zelfs inzake spoorwegen voldoende stof heeft om over na te denken. Lijn 2, die bijna alleen door het Waalse Gewest loopt, kan op de lange baan geschoven worden, indien we er geen intergewestelijke zaak van maken, zoals een commissielid voorstelde.

Een lid stelt ook voor het volgende streepje te wijzigen: "dat tegelijk de besprekingen over het GEN in de interministeriële conferentie voor vervoer en infrastructuur worden hervat (om er onder andere de NMBS toe aan te zetten polyvalent materieel aan te kopen dat voor vervoer op lange en op korte afstand kan worden gebruikt)". De tekst tussen haakjes waarbij aan de NMBS voorgesteld wordt polyvalent materieel aan te kopen, betekent niet veel. Men moet inderdaad weten dat de NMBS al haar materieel als polyvalent materieel beschouwt dat zowel op de IC-lijnen als op de omnibuslijnen kan ingezet worden.

Il suggère de spécifier qu'il s'agit d'un matériel spécialement adapté au trafic suburbain, ce qui signifie un enmarchement plus bas, des accès plus larges et une communication bien plus facile à l'intérieur des voitures.

Le même commissaire signale que les automotrices utilisées sur la ligne 26 ne sont pas un matériel spécial adapté à un réseau express régional. Ce commissaire propose dès lors de mettre plutôt "matériel spécialement adapté aux dessertes urbaines".

Différents commissaires souscrivent aux deux observations.

Un commissaire observe qu'il n'est pas très adroit de citer l'article 43 de la loi spéciale relative aux institutions bruxelloises en ce qui concerne les missions de capitale nationale et internationale de Bruxelles.

Il souligne que, jusqu'à présent, ce mécanisme de financement n'a été appliqué qu'au bénéfice du financement d'investissements souhaités par la Région et réalisés sous sa maîtrise.

Le commissaire défend que la desserte urbaine est une mission de service public de la SNCB, mission qui est clairement stipulée dans son contrat de gestion.

Il serait donc erroné d'évoquer l'article 43 pour exécuter une mission de service public de la SNCB. Dans le même sens, le commissaire souhaiterait modifier le tirt suivant du dispositif qui prévoit que: "la problématique du RER étant commune aux trois Régions, celles-ci organisent leurs relations par une concertation permanente et par la définition claire des responsabilités urbanistiques, financières, etc.".

Le commissaire comprend bien qu'une concertation entre les trois Régions est souhaitable sur ce point-là notamment. Il ne faudrait cependant pas mettre en évidence que cette concertation n'a lieu qu'entre les trois Régions, d'autant moins lorsqu'on parle également des responsabilités financières. Le commissaire estime que cela est dangereux. Le commissaire propose de modifier ce tirt en étendant la concertation de toute manière entre les trois Régions et l'Etat fédéral.

Un commissaire signale que la concertation en ce qui concerne les responsabilités financières peut se faire au sein de la Conférence interministérielle des communications et de l'infrastructure puisque, là, se retrouvent les trois Régions et le ministre fédéral des communications.

Le commissaire précédent, ainsi que le rapporteur, approuvent.

Le même commissaire souligne que le financement qui entre largement dans la mission de la SNCB pourrait être envisagé.

Het lid stelt voor duidelijk te bepalen dat het gaat om materieel dat speciaal berekend is op het voorstadsverkeer, wat betekent dat de opstap lager moet zijn, de deuren breder en dat de doorgang in de rijtuigen gemakkelijker moet zijn.

Hetzelfde lid wijst erop dat de motorrijtuigen op lijn 26 niet berekend zijn op een gewestelijk expresnet. Dit lid stelt dan ook voor eerder te spreken over "materieel dat bijzonder aangepast is aan de stedelijke verbindingen".

Verschillende commissieleden verenigen zich met de twee opmerkingen.

Een commissielid wijst erop dat men, wat de functie van Brussel als nationale en internationale hoofdstad betreft, artikel 43 van de bijzondere wet betreffende de Brusselse instellingen beter niet citeert.

Het lid merkt op dat die financieringsregeling tot op heden slechts is toegepast voor door het Gewest gewenste en onder zijn beheer uitgevoerde investeringen.

Volgens het commissielid zijn de verbindingen van de stad een opdracht van openbare dienstverlening van de NMBS, die duidelijk in het beheerscontract is vastgesteld.

Het zou dus verkeerd zijn te verwijzen naar artikel 43 om een opdracht van openbare dienstverlening van de NMBS uit te voeren. Het commissielid wenst dan ook een streepje van het dispositief te wijzigen, te weten dat waarin gezegd wordt dat de problematiek van het GEN een gemeenschappelijke zaak is van de drie Gewesten en dat deze bijgevolg hun betrekkingen moeten regelen door permanent overleg en door het duidelijk aanwijzen van hun stedenbouwkundige en financiële verantwoordelijkheden.

Het commissielid begrijpt dat overleg tussen de drie Gewesten wenselijk is, maar zegt dat men niet in de verf moet zetten dat dit overleg tot de drie Gewesten beperkt is, te meer daar er ook sprake is van financiële verantwoordelijkheid. Volgens het commissielid is dat een gevaarlijke zaak. Het lid stelt voor dat streepje te wijzigen en te stellen dat ook de federale Staat bij dat overleg moet worden betrokken.

Een commissielid wijst erop dat inzake de financiële verantwoordelijkheden overleg gepleegd kan worden in de interministeriële conferentie voor vervoer en infrastructuur, waar de drie gewesten én de federale minister voor verkeer deel van uitmaken.

Het vorige commissielid en de rapporteur stemmen hiermee in.

Hetzelfde commissielid wijst erop dat de financiering die in ruime mate tot de taak van de NMBS behoort, zou kunnen worden overwogen.

Un commissaire signale que la Région de Bruxelles-Capitale n'a pas intérêt à ce qu'on vienne lui imputer sur l'article 43 le financement d'un projet qui est en fait un projet interrégional. Il convient dès lors de modifier ces deux tirets.

Le rapporteur signale que la mention de cet article 43 visait en fait à souligner que, ce qui est financé par le biais de l'article 43 des lois spéciales, ne correspond pas à l'ampleur des besoins. Il n'a aucune opposition à supprimer ce tiret.

Deux commissaires proposent de mettre le dispositif suivant: " - 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 des dessertes suburbaines".

Le prochain tiret devient " - le ministre porte le projet RER devant les instances européennes compétentes en la matière en vue d'obtenir des moyens provenant des fonds structurels".

Un commissaire dépose encore des propositions d'amendement dans les considérants et dans le dispositif.

Il estime qu'il faut fonder la proposition de recommandations sur les décisions qui ont déjà été prises. Il propose de rajouter un considérant renvoyant au contrat de gestion signé entre l'Etat et la SNCB, qui prévoit clairement le RER dans son article 3, comme il le reprend dans le considérant.

L'article 3 du contrat de gestion liant l'Etat et la SNCB prévoit que:

"les activités suivantes relèvent des missions de service public imparties à la SNCB par la loi : 1° 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, ainsi que la maintenance du matériel roulant y affecté;"

L'article 32 reprend quant à lui le texte de l'accord conclu entre la Région de Bruxelles-Capitale et le gouvernement fédéral en vue de l'amélioration de la desserte ferroviaire de Bruxelles:

"Article 32. - La décision suivante du Conseil des Ministres du 19 juillet 1991 fait partie intégrante du présent contrat de gestion:

"Le Conseil des Ministres prend acte du protocole d'accord conclu le 6 juin 1991 entre le Ministre des Communica-

Een commissielid wijst erop dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest er geen belang bij heeft dat het de financiering van een project dat in feite een intergewestelijk project is op grond van artikel 43 voor zijn rekening moet nemen. Die twee punten dienen derhalve te worden aangepast.

De rapporteur deelt mede dat de verwijzing naar artikel 43 in feite tot doel heeft erop te wijzen dat wat op grond van artikel 43 van de bijzondere wetten wordt gefinancierd, niet overeenstemt met de werkelijke noden. Hij heeft er niets op tegen dat dit streepje wordt geschrapt.

Twee commissieleden stellen het volgende dispositief voor: "gelet op het feit dat het GEN een gemeenschappelijke problematiek is voor de Gewesten, de besprekingen over het GEN in de Interministeriële conferentie voor vervoer en infrastructuur worden hervat om de financiering ervan te onderzoeken en de financiële en stedenbouwkundige verantwoordelijkheden aan te wijzen en om de NMBS ertoe aan te zetten materieel aan te kopen dat aangepast is voor de verbindingen met de voorsteden".

Het volgende punt wordt: "de minister het GEN-project bij de bevoegde Europese instanties ter sprake brengt ten einde middelen uit de structuurfondsen te verkrijgen".

Een commissielid dient nog voorstellen van amendementen in op de consideransen en op het dispositief

Het lid is van mening dat het voorstel van aanbevelingen moet steunen op de reeds genomen beslissingen. Hij stelt voor een considerans toe te voegen die verwijst naar het beheerscontract dat is gesloten tussen de Staat en de NMBS en dat, zoals hij het in de consideransen vermeldt, in zijn artikel 3 het GEN in uitzicht stelt.

Artikel 3 van het beheerscontract tussen de Staat en de NMBS luidt :

"De volgende activiteiten behoren tot de bij wet aan de NMBS opgelegde opdrachten van openbare dienst: 1° het binnenlands vervoer van reizigers met treinen van de gewone dienst, met inbegrip van de treinen die dienen ter versterking en ter verbetering van de bediening van de grote agglomeraties, alsook het onderhoud van het daarvoor ingezet rollend materieel;"

In artikel 32 wordt de tekst overgenomen van het akkoord dat is gesloten tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de federale Regering om de bediening van Brussel door middel van het spoor te verbeteren :

"Artikel 32. - De volgende beslissing van de ministerraad van 19 juli 1991 maakt integraal deel uit van dit beheerscontract:

"De ministerraad neemt akte van het protocolakkoord van 6 juni 1991, afgesloten tussen, enerzijds de Minister van

tions, d'une part, et le Président et le membre de l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Travaux publics et des Communications, d'autre part, au sujet de la création d'une Task Force, chargé des aspects particuliers de la desserte ferroviaire de Bruxelles-Capitale et de la mise en route d'une expérience en matière de trafic urbain et inter-urbain de la ligne 26.

Dans la perspective d'une desserte urbaine et suburbaine de la Région de Bruxelles-Capitale, le volet étude de la Task Force sera étendu aux lignes 50 (Alost-Bruxelles), 60 (Termonde-Bruxelles), 25 (Malines-Bruxelles), 36 (Louvain-Bruxelles), 161 (Ottignies-Bruxelles), 124 (Nivelles-Bruxelles), 96 (Braine le Comte-Bruxelles) et 123 (Grammont-Etterbeek).

Sur la base des conclusions de l'étude et de l'expérience de la ligne 26, celle-ci sera étendue à partir du début de 1993 à certaines de ces lignes avec une fréquence, dont la période, durant toute l'amplitude du service, ne pourra pas être supérieure à 30 minutes. L'aménagement ou le réaménagement des points d'arrêts dans la Région de Bruxelles-Capitale sera prévu de même que l'adaptation de leur infrastructure aux besoins nouveaux.

Au bout de deux ans, la Task Force évaluera cette expérience sur base du compte d'exploitation et du bilan d'exploitation, les conseils d'administration de la STIB et de la SNCB soumettant, respectivement, à l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale et au Gouvernement des propositions définissant si et sous quelles conditions d'organisation d'investissement et de financement, l'exploitation du réseau urbain et suburbain de Bruxelles peut être consolidée tenant compte des compétences et des intérêts de l'Etat et des Régions et, le cas échéant, étendue aux lignes de pénétration restante.

La mission de la Task Force est également élargie à l'étude relative à un matériel roulant adapté à l'exploitation d'un réseau suburbain. Compte tenu des conclusions de cette étude et sur proposition du conseil d'administration de la SNCB, le Conseil des Ministres prendra décision quant au matériel roulant à acquérir le cas échéant.

Après analyse, les conclusions de la Task Force feront l'objet d'une négociation avec l'Etat qui donnera lieu, si nécessaire, à la conclusion d'un avenant au contrat de gestion."

Dans le texte même des demandes au gouvernement, le commissaire propose de rajouter entre autres que "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 Evere, Bruxelles et complémentaires à la réalisation du réseau régional autour de Bruxelles". Actuellement, la SNCB a ten-

Verkeerswezen en, anderzijds, de Voorzitter en het Lid van de Brusselse Hoofdstedelijke Executieve, belast met Openbare Werken en Verkeerswezen, aangaande de oprichting van een "Task Force" belast met de bijzondere facetten van de spoorbediening in Brussel Hoofdstad en met het opzetten van een experiment inzake stads- en voorstadsbediening op de lijn 26.

In het vooruitzicht van een stads- en voorstadsbediening van het Brussel Hoofdstedelijk Gewest zal de studieopdracht van de "Task Force" worden uitgebreid met de lijnen 50 (Aalst-Brussel), 60 (Dendermonde-Brussel), 25 (Mechelen-Brussel), 36 (Leuven-Brussel), 161 (Ottignies-Brussel), 124 (Nijvel-Brussel), 96 ('s Gravenbrakel-Brussel) en 123 (Geraardsbergen-Etterbeek).

Op basis van de besluiten van de studie en van het experiment op de lijn 26, zal vanaf begin 1993 het experiment worden uitgebreid tot sommige van deze lijnen met een frequentie waarvan de periode, gedurende de hele dienstuitvoering, niet hoger zal mogen zijn dan 30 minuten. De inrichting of de herinrichting van de stopplaatsen in het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest zal worden voorzien, alsook de aanpassing van hun infrastructuur aan de nieuwe noden.

Na twee jaar zal de "Task Force" dit experiment evalueren op basis van de exploitatierekening en de exploitatiebalans en zullen de Raden van Bestuur van de MIVB en NMBS aan respectievelijk de Brusselse Hoofdstedelijke Executieve en de Regering voorstellen of en onder welke voorwaarden van organisatie, investering en financiering de exploitatie van het Brussels stads- en voorstadsnet kan worden geconsolideerd rekening houdend met de bevoegdheden en de belangen van de Staat en de Gewesten en desgevallend uitgebreid tot de overige penetratielijnen.

De opdracht van "Task Force" wordt eveneens uitgebreid tot de studie van een aan de exploitatie van een voorstadsnet aangepast rollend materieel. Rekening houdend met de besluiten van deze studie en op voorstel van de Raad van Bestuur van de NMBS, zal de Ministerraad beslissen over het desgevallend te verwerven rollend materieel.

Na analyse zal over de besluiten van de "Task Force" met de Staat worden onderhandeld, wat, indien nodig, aanleiding kan geven tot het sluiten van een bijvoegsel bij het beheerscontract."

Het commissielid stelt voor om in de tekst zelf van de verzoeken aan de Regering onder andere toe te voegen dat "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 door te bevestigen dat die initiatieven nodig zijn voor het verminderen van het verkeersdrukke in Evere, Brussel en complementair zijn met de uitvoering van het gewestelijk expresnet

dance à retarder ce dossier alors que cela alourdira la facture du RER par la suite.

Le commissaire souhaite par ailleurs également ajouter un tiret visant à réaliser une étude d'impact en ce qui concerne la réalisation du tunnel Schuman-Josaphat pour étudier les alternatives possibles pour augmenter la fluidité du trafic sur le réseau existant plutôt que d'engager les parties dans des grands travaux d'infrastructure.

Enfin, il souhaite insérer un nouveau tiret dans les demandes au gouvernement visant à faire exécuter l'article 32 du contrat de gestion de la SNCB et visant à conclure un avenant éventuel au contrat de gestion sur la base des conclusions de la Task Force.

Un commissaire souligne que les propositions de recommandations ne sont pas prévues au règlement du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale.

Le président rappelle que la commission a décidé de manière unanime de faire rapport en séance plénière, ce rapport incluant une proposition de recommandations concernant le RER.

Un commissaire n'a a priori pas d'inconvénient quant au deuxième tiret de l'amendement qui a été déposé en séance en ce qui concerne l'étude d'impact qui serait réalisée en plus d'une étude d'incidences prévue dans la Déclaration gouvernementale, tout en soulignant que l'étude d'impact n'est pas organisée par voie d'ordonnance.

Le ministre précise que l'accord gouvernemental a été très pesé en la matière et qu'il souhaiterait qu'on se limite en fait en ce qui concerne le tunnel Schuman-Josaphat, à l'étude d'incidences prévue.

Un sous-amendement déposé sur ce point et ce tiret est transformé en: "— que la réalisation du tunnel Schuman-Josaphat soit soumise à une étude d'incidences conformément à la Déclaration gouvernementale".

Ce sous-amendement est adopté par 7 voix et 1 abstention.

Votes

L'ensemble de la proposition de recommandations concernant le RER tel qu'amendé est adopté à l'unanimité des huit membres encore présents.

Confiance est faite au rapporteur pour la rédaction du présent rapport.

Le Rapporteur,

Jean-Pierre CORNELISSEN

Le Président

Jan BEGHIN

rond Brussel". Op dit ogenblik is de NMBS geneigd dat dossier te vertragen, ofschoon het de kosten van het GEN achteraf zal doen toenemen.

Het commissielid wenst bovendien ook een streepje toe te voegen dat ertoe strekt een effectenstudie te laten uitvoeren voor de bouw van de Schuman-Josaphattunnel, teneinde de mogelijke wisseloplossingen te bestuderen om het verkeer op het bestaande net vlotter te laten verlopen in plaats van grote infrastructuurwerken te moeten uitvoeren.

Het lid wenst ten slotte in de verzoeken aan de Regering een nieuw streepje in te voegen dat ertoe strekt artikel 32 van het beheerscontract met de NMBS te doen uitvoeren en, op grond van de besluiten van de Task Force, een eventueel bijvoegsel van het beheerscontract te sluiten.

Een commissielid wijst erop dat het reglement van de Brusselse Hoofdstedelijke Raad niets bepaalt inzake de voorstellen van aanbeveling.

De voorzitter herinnert eraan dat de commissie unaniem beslist heeft in de plenaire vergadering verslag uit te brengen en dat het verslag een voorstel van aanbeveling inzake het GEN zal bevatten.

Een commissielid is a priori niet gekant tegen het tweede streepje van het amendement dat tijdens de vergadering is ingediend en dat betrekking heeft op de effectenstudie die zou worden uitgevoerd naast de effectenstudie waarvan in de regeringsverklaring sprake is. Het lid wijst erop dat de effectenstudie bij wege van een ordonnantie is geregeld.

De minister preciseert dat het regeringsakkoord terzake goed overwogen is en dat hij wenst dat men zich in feite, wat de Schuman-Josaphattunnel, tot de voorgeschreven effectenstudie bepaalt.

Er wordt terzake een subamendement ingediend en dat streepje wordt als volgt gewijzigd: "over de aanleg van de Schuman-Josaphattunnel betreft een effectenstudie wordt gemaakt, overeenkomstig de regeringsverklaring".

Dat subamendement wordt aangenomen met 7 stemmen, bij 1 onthouding.

Stemmingen

Het aldus geamendeerde voorstel van aanbevelingen betreffende het GEN wordt in zijn geheel aangenomen bij éénparigheid van de 8 nog aanwezige leden.

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

De Rapporteur,

Jean-Pierre CORNELISSEN

De Voorzitter,

Jan BEGHIN

IV. Proposition de recommandations concernant le RER adoptée par la commission

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,

IV. Voorstel van aanbevelingen betreffende het GEN aangenomen door de Commissie

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 ministre présente au Conseil régional dans les six mois son plan intégré de la mobilité dans la Région bruxelloise incluant des mesures destinées à rééquilibrer les modes de déplacement et notamment à dissuader l'usage excessif de la voiture individuelle et situe le projet RER dans un plan global d'aménagement du territoire et d'organisation des déplacements, cela dans le cadre des conclusions du plan Iris. 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 gewestminister binnen zes maanden aan de Brusselse Hoofdstedelijke Raad zijn geïntegreerd mobiliteitsplan voor het Brussels Gewest voorlegt, met inbegrip van maatregelen om het evenwicht tussen de vervoermodi te herstellen en met name het buitensporig gebruik van het individueel voertuig af te remmen, en dat hij, in het kader van de besluiten van het IRIS-plan, het GEN-project opneemt in een algemeen plan inzake de ruimtelijke ordening en de regeling van het vervoer. Over de milieuaspecten van dit plan dient hij voordien overleg te plegen 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, overstap-parkeerterreinen, ...). 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.

Annexes

Annexe 1

SYNTHESE DU PROJET DE RER

Le présent document synthétise l'étude réalisée par le Syndicat d'études pour le RER. Il ne se veut pas exhaustif. Il a pour objectif d'informer le lecteur sur les grands enseignements que l'on peut tirer de cette étude.

1. Introduction

Le RER s'inscrit dans un contexte large, à savoir assurer la mobilité des personnes dans la Région et sa zone d'influence économique.

Il s'agit d'un maillon de la chaîne des déplacements dont le rôle principal sera de reprendre la croissance de mobilité et d'assurer un transfert modal de la voiture vers les transports en commun, ce qui permettra de limiter la congestion.

L'objectif de l'étude est de proposer un réseau de desserte par transports en commun dans un rayon de 30 km autour de Bruxelles en se basant sur les acquis de l'étude du plan de déplacements (IRIS).

La constitution d'une "Task Force" pour l'amélioration de la desserte ferroviaire de Bruxelles en juin 1991 est le point de départ du processus qui aboutit en juin 1993 à la création du Syndicat d'Etudes pour le RER

Ce syndicat est composé de représentants:

- de la SFI (Société fédérale d'investissement) qui assure la présidence;
- des trois régions;
- du niveau fédéral;
- des quatre exploitants publics de transports en commun (SNCB, STIB, TEC, De Lijn)

Le syndicat a confié une étude à un groupement dont le leader est SOFRETU. Par commodité, c'est le nom de cette dernière qui est repris par la suite dans la note.

2. Objectifs de l'étude

L'étude portait sur:

- l'optimisation des situations existantes et des plans d'action immédiates;
- les objectifs RER à l'horizon 2010;
- la détermination des composantes RER pour rencontrer l'objectif 2010;
- la fixation d'étapes intermédiaires (2000 et 2005);
- l'établissement d'un plan de financement.

3. Principales données en matière de mobilité à destination de Bruxelles

En 1991, 212.200 personnes entraient entre 7 et 9 heures dont 61% en automobile.

Bijlagen

Bijlage 1

SAMENVATTING VAN HET GEN-PROJECT

Dit document is een samenvatting van de studie die door de Studiegroep voor het GEN werd uitgevoerd. Het is niet uitvoerig. Het heeft tot doel de lezer op de hoogte te brengen van de belangrijkste lessen die men heeft kunnen trekken uit deze studie.

1. Inleiding

Het GEN moet geplaatst worden in een ruim kader, te weten de mobiliteit waarborgen van de personen in het Gewest alsook haar economische invloedssfeer.

Het vormt een schakel in de vervoersketen en zijn voornaamste taak is de heropleving van het vervoer en een overgang tevee brengen van de wagen naar het openbaar vervoer, zodat de verkeersellende ingedijkt wordt.

Het doel van deze studie ligt in een netwerk waar het openbaar vervoer plaatsen bedient binnen een straal van 30 km rondom Brussel. Ze baseert zich daarbij op de nieuwigheden van de studie over het verkeersplan (IRIS).

De oprichting van een «Task Force» in juni 1991 voor de verbetering van de spoorwegbediening van Brussel vormt het startpunt van het proces dat in juni 1993 uitmondde in de oprichting van een Studiegroep voor het GEN.

Deze groep bestaat uit vertegenwoordigers van :

- de FIM (Federale Investeringsmaatschappij) die het voorzitterschap waarneemt;
- de drie Gewesten;
- de federale overheid;
- de 4 openbare vervoersmaatschappijen (NMBS, MIVB, TEC, DE LIJN)

De groep heeft een studie toevertrouwd aan een vereniging met aan het hoofd SOFRETU. Voor alle gemak zal enkel de naam van deze laatste hierna vermeld worden.

2. Doelstellingen van deze studie

De studie handelde over:

- de optimalisering van de bestaande toestand en de onmiddellijke actieplannen;
- de GEN-doelstellingen tegen 2010;
- de bepaling van de elementen van het GEN om de doelstelling van 2010 waar te maken;
- het vastleggen van tussentijdse fasen (2000 en 2005);
- de opmaak van een financieringsplan.

3. Voornaamste gegevens inzake de mobiliteit met bestemming Brussel

In 1991 kwamen 212.200 mensen 's morgens tussen 7 en 9.00u. naar Brussel, waarvan 61% met de wagen.

Les secteurs non desservis par la SNCB ont un taux d'utilisation des transports en commun nettement plus faible (8 à 32% de déplacements en transports en commun) que ceux qui sont desservis (30 à 70 % de déplacements en transports en commun). L'existence d'une autoroute influence également la part modale.

54% des navetteurs se rendent en transports en commun dans le pentagone, 33% dans la première couronne et 18% dans la deuxième couronne. La part des transports en commun diminue donc à mesure que l'on s'éloigne du centre. Elle est plus élevée pour ceux qui viennent de loin que pour ceux qui viennent de la zone de 30 km autour de Bruxelles.

Cette mobilité des transports en commun est fortement liée à la qualité de service.

La fréquence de desserte par la SNCB n'est pas toujours liée au potentiel d'utilisation (habitants à distance de marche à pied des gares). Il existe des distorsions. Par exemple Denderleeuw voit s'arrêter 13 trains à l'heure de pointe pour 4050 habitants alors que Zellik en voit 2 pour 4400 habitants.

L'étude montre également la faible desserte de la zone en dehors des heures de pointe, en général un train par heure.

379.400 habitants de la zone d'étude (hors de la Région) se situent à moins de 1000 m d'une ligne SNCB soit 27% de la population.

Toutes ces données montrent un potentiel important pour le RER dans la zone bruxelloise.

4. Propositions du Syndicat d'études.

4.1 Volet exploitation

Pour le court terme, SOFRETU propose essentiellement un travail sur la notoriété du réseau SNCB et la création d'une image de marque forte.

Pour le terme 2010 SOFRETU propose un réseau composé de:

- 4 lignes diamétrales passant par la Jonction Nord-Midi;

R1: Burst et Ninove - Arenberg
 R2: Louvain-la-Neuve et Wavre - Nivelles
 R3: Bruxelles-National - Braine-le-Comte
 R4: Malines- Grammont

- 2 lignes radiales (terminus dans la Région);

R5: Alost- Midi
 R6: Termonde- Etterbeek

- 1 ligne de rocade passant par Schuman et la ligne 26;

R7: Vilvorde et Bruxelles-National - Hal

- 5 lignes de bus (en site propre dans la Région) desservant des zones non desservies par le rail.

R8: Ninove- Bourse
 R9: Londerzeel - Nord
 R10: Haacht - Nord
 R11: Louvain - Nord
 R12: Wavre - Casernes

Le plan ci-après montre le tracé de ces lignes.

La fréquence de base du réseau ferré est de 4 trains par heure de pointe (par sens) et 2 par heure en dehors.

Het gebruik van het openbaar vervoer in de door de NMBS niet-bediende sectoren ligt lichtjes lager (8% tot 32% verplaatsingen met het openbaar vervoer) dan die waar zij wel bedient (30% tot 70% verplaatsingen met het openbaar vervoer). Wegen oefenen tevens een invloed uit op dit aandeel.

54% van de pendelaars komt naar de vijfhoek, 33% naar de eerste kroon en 18% naar de tweede kroon. Het aandeel van het openbaar vervoer vermindert naarmate men zich verwijderd van het centrum, maar ligt hoger voor diegenen die van ver komen dan deze die binnen een straal van 30 km rond Brussel wonen.

De mobiliteit van het openbaar vervoer is nauw verbonden met de kwaliteit van de dienstverlening.

De bedieningsfrequentie van de NMBS is niet steeds in verhouding met het aantal gebruikers (bewoners die te voet naar de stations gaan). Er zijn vertekeningen. In Denderleeuw bijvoorbeeld stoppen 13 piekurreinen per uur voor 4050 inwoners terwijl Zellik slechts 2 treinen ziet binnenrijden voor 4400 inwoners.

De studie toont eveneens de algemene zwakke bediening aan van het gebied buiten de piekuren. Over het algemeen komt dit overeen met 1 trein per uur.

379.400 inwoners van het studiegebied (buiten het Gewest) wonen op minder dan 1000m van een spoorlijn van de NMBS, wat neerkomt op 27% van de bevolking.

Al deze gegevens wijzen op een belangrijk potentieel voor het GEN in het Brussels gebied.

4. Voorstellen van de studiegroep

4.1. Wat betreft de uitbating

Op korte termijn stelt SOFRETU eerst voor een studie te houden over de reputatie van het NMBS-netwerk en het scheppen van een kwaliteitsbeeld.

Tegen het jaar 2010 stelt SOFRETU een netwerk voor dat bestaat uit:

- 4 diametrale lijnen langs de Noord-Zuidverbinding;

R1: Burst en Ninove - Arenberg
 R2: Louvain-la-Neuve en Waver - Nijvel
 R3: Brussel-Nationaal - 's Gravenbrakel
 R4: Mechelen - Geraardsbergen

- 2 radiale lijnen (terminus in het Gewest);

R5: Aalst- Zuid
 R6: Dendermonde - Etterbeek

- 1 verbindingslijn langs Schuman en de lijn 26;

R7: Vilvoorde en Brussel-Nationaal - Halle

- 5 buslijnen (in eigen bedding in het Gewest) die de gebieden bedienen welke niet worden aangedaan door het spoor.

R8: Ninove-Beurs
 R9: Londerzeel-Noord
 R10: Haacht -Noord
 R11: Leuven - Noord
 R12: Waver - Kazernes

Het volgende plan toont ons het traject van deze lijnen.

De basisfrequentie van het spoornetwerk ligt op 4 treinen per spitsuur (één richting) en 2 treinen buiten de spitsuren.

L'offre du réseau bus est dimensionnée de manière à offrir une place assise à chaque client.

En outre diverses lignes de bus régionaux de proximité desservent Bruxelles ainsi que les gares périphériques.

Le tunnel Josaphat-Schuman entre en ligne de compte dans le schéma 2010, l'étude ayant conclu à l'impossibilité de faire rouler le RER dans les infrastructures existantes ainsi qu'à un coût nettement plus élevé des alternatives.

Le plan prévoit des étapes intermédiaires en 2000 et 2005 basées sur l'avancement supposé ou programmé des travaux d'infrastructure de la SNCB.

Le réseau ferré doit être exploité au moyen d'un matériel roulant performant (accélération et décélération fortes permettant d'accroître la vitesse commerciale). La SNCB ne possède pas un tel matériel.

Le réseau bus de complément devrait quant à lui être exploité au moyen de bus plus confortables (proches des autocars).

4.2 Coût du RER

Le syndicat d'études a fixé, en accord avec les parties prenantes, 3 scénarios de demande basés respectivement sur les chiffres du Plan Régional de Développement Bruxellois (qui correspond à l'horizon 2005), sur les hypothèses de développement en 2010 (date supposée de l'achèvement complet du RER) (appelé scénario nominal) et sur un scénario volontariste visant à diminuer fortement la pollution (-30%) (scénario "Greenpeace").

Le détail des investissements nécessaires par scénario est repris en annexe.

Le scénario retenu par le syndicat d'études est le scénario nominal 2010.

L'objectif nominal vise à limiter les flux pénétrant dans la Région en voiture particulière à leur niveau de 1991.

Dans cette hypothèse, le coût estimé du RER est de:

Investissement: 64 milliards BEF

Exploitation: 2,2 milliards BEF par an (supplément par rapport à 1994)

4.3 Trafic escompté

SOFRETU a fait des hypothèses de trafic basées sur le report modal provoqué par l'amélioration des services.

Le potentiel du RER est de 96.800 voyageurs en train à l'heure de pointe soit 65% de plus qu'en 1991 et 348.000 clients par jour.

Globalement le réseau bus doit drainer 57.800 voyageurs soit 54% de plus qu'en 1991.

Le RER rapporte 6.300 clients supplémentaires à la STIB. Les estimations de coût tiennent compte de cette donnée.

5. Conclusion

Le RER est un projet de mobilité. Il est à même de résoudre les problèmes de congestion du réseau routier aux abords de Bruxelles et dans la Région.

Het aanbod van het busnetwerk wordt vergroot zodat elke gebruiker een zitplaats toebedeeld krijgt.

Daarnaast bedienen verscheidene omliggende gewestelijke buslijnen Brussel en de randstations.

De tunnel Josaphat-Schuman zou in werking moeten treden vanaf 2010. Uit de studie bleek dat het onmogelijk was om het GEN te doen rijden op de bestaande infrastructures en dat de kost net wat hoger lag dan die voor de alternatieven.

Het plan voorziet tussentijdse fasen in 2000 en 2005 welke gebaseerd zijn op de veronderstelde of geplande vooruitgang van de infrastructuurwerken van de NMBS.

Het spoornet zal moeten worden uitgebaat d.m.v. doeltreffend rollend materieel (sterke versnellingen en vertragingen zodat de reissnelheid kan worden verhoogd). De NMBS beschikt niet over zulk materieel.

Het bijkomend busnetwerk zou, wat hem betreft, uitgebaat moeten worden d.m.v. comfortabelere bussen (bijna touringbussen).

4.2. Kost van het GEN

De studiegroep heeft, in overeenkomst met de ontvangende partijen, 3 plannen opgesteld om te voldoen aan de vragen en die respectievelijk gebaseerd zijn op de cijfers van het Gewestelijk Ontwikkelingsplan van Brussel (dat verwezenlijkt moet worden tegen 2005), op de veronderstelde ontwikkelingen tegen 2010 (datum waarop verondersteld wordt dat het GEN voltooid zal zijn) (genaamd nominaal plan) en op een voluntaristisch beeld dat de vervuiling serieus moet doen afnemen (-30%) («Greenpeace-plan»).

De uitvoerige weergave van de investeringen die nodig zijn per plan, zijn opgenomen in de bijlage.

Het plan dat werd weerhouden door de studiegroep is het nominaal plan 2010.

Het nominaal plan heeft tot doel het aantal in het Gewest binnenkomende wagens te beperken tot het niveau van 1991.

In dit opzicht wordt de kost van het GEN geschat op:

Investering: 64 miljard BEF

Uitbating: 2,2 miljard BEF per jaar (bijkomend in verhouding tot 1991)

4.3. Minder verkeer

SOFRETU heeft een aantal stellingen geformuleerd over het verkeer op grond van de overgang naar het openbaar vervoer door de verbetering van de dienstverlening.

Het potentieel van het GEN bedraagt 98.000 treinreizigers tijdens de spits, ofwel 65% meer dan in 1991 en 348.000 klanten per dag.

Algemeen genomen moet de bus 57.800 reizigers opbrengen, hetzij 54% meer dan in 1991.

Het GEN brengt 6.300 klanten meer op aan de MIVB. De kostenramingen houden hiermee rekening.

5. Besluit

Het GEN is een mobiliteitsproject. Het kan de problemen van de verkeersellende in de omgeving van Brussel en in het Gewest oplossen.

Il constitue une alternative réelle à l'usage de l'automobile dans les déplacements liés au travail et à l'enseignement.

Les moyens financiers à mettre en oeuvre sont importants. Il faut cependant les trouver car s'il n'en était pas ainsi, la Région et ses abords seraient congestionnés pendant plusieurs heures par jour ce qui nuirait hautement à son activité économique.

ANNEXES

Investissements requis pour le RER
en milliards de francs

	PRD	Nominal	Greenpeace
Matériel roulant train	33,2	37,7	41,4
Infrastructure train	16,3	21,7	64,2
Aménagements routiers (bus)	2,4	3	5,4
Matériel roulant bus	1,2	1,6	1,9
Total	53,1	64	112,9

Coûts d'exploitation (supplément par rapport à 1994)
en milliards de francs par an

	PRD	Nominal	Greenpeace
Réseau ferré	1,45	1,56	2,72
Réseau bus	0,56	0,64	0,84
Total	2,01	2,2	3,56

Het is een echt alternatief voor het gebruik van de wagen in de verplaatsingen naar het werk en naar school.

De in te brengen financiële middelen zijn belangrijk. We moeten ze echter vinden, want anders zouden het Gewest en haar omgeving meerdere uren per dag verstopt zijn, hetgeen haar economische activiteit ernstige schade zou toebrengen.

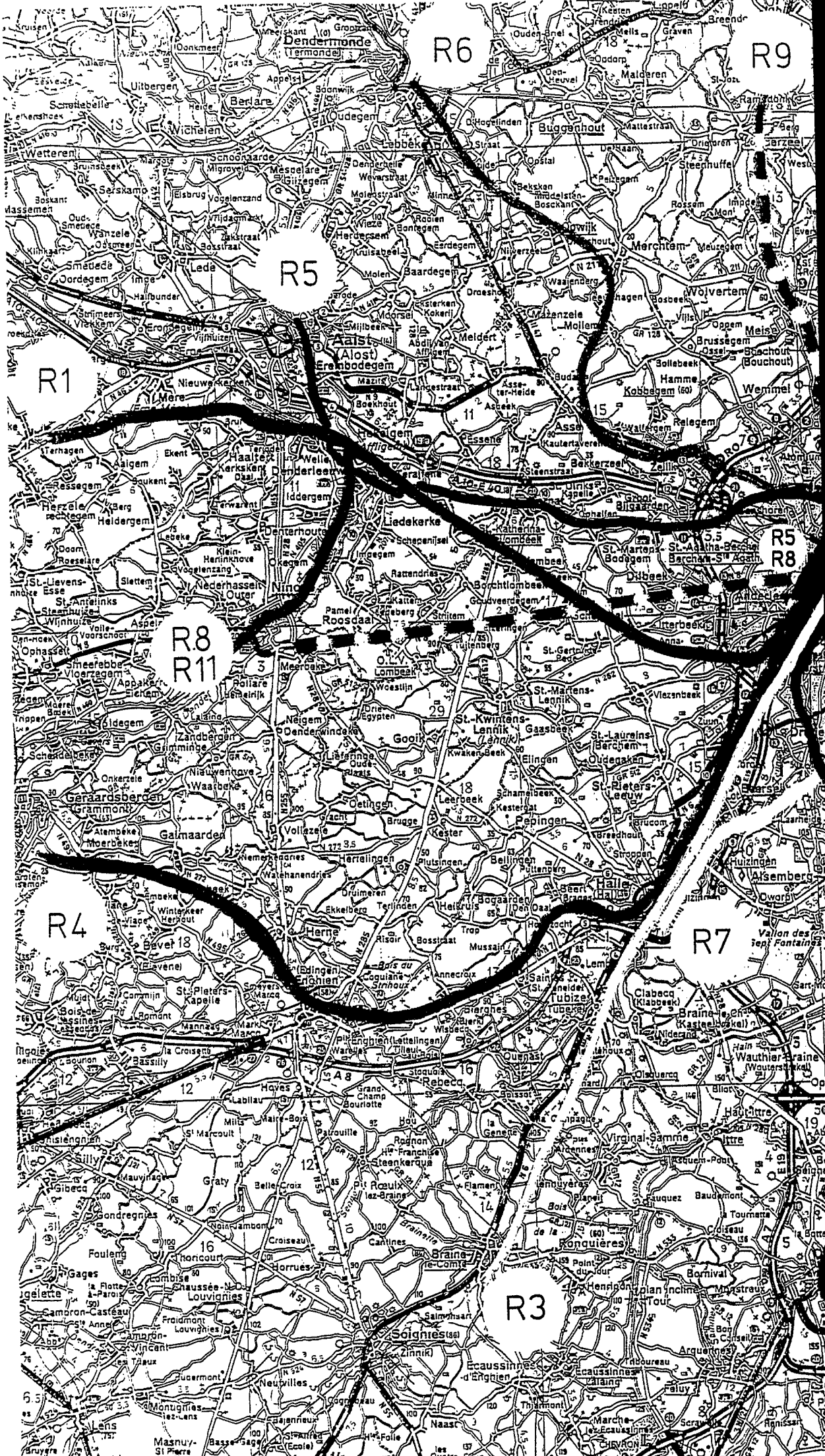
BIJLAGEN

Vereiste investeringen voor het GEN
in miljarden BEF

	GeWoP	Basis	Greenpeace
Rollend materieel (trein)	33,2	37,7	41,4
Infrastructuur (trein)	16,3	21,7	64,2
Wegenis (bus)	2,4	3	5,4
Rollend materieel (bus)	1,2	1,6	1,9
Totaal	53,1	64	112,9

Uitbatingskosten (meerkost ten aanzien van 1994)
in miljarden BEF per jaar

	GeWoP	Basis	Greenpeace
Spoorwegnet	1,45	1,56	2,72
Busnet	0,56	0,64	0,84
Totaal	2,01	2,2	3,56



R6

R9

R5

R1

R5

R8

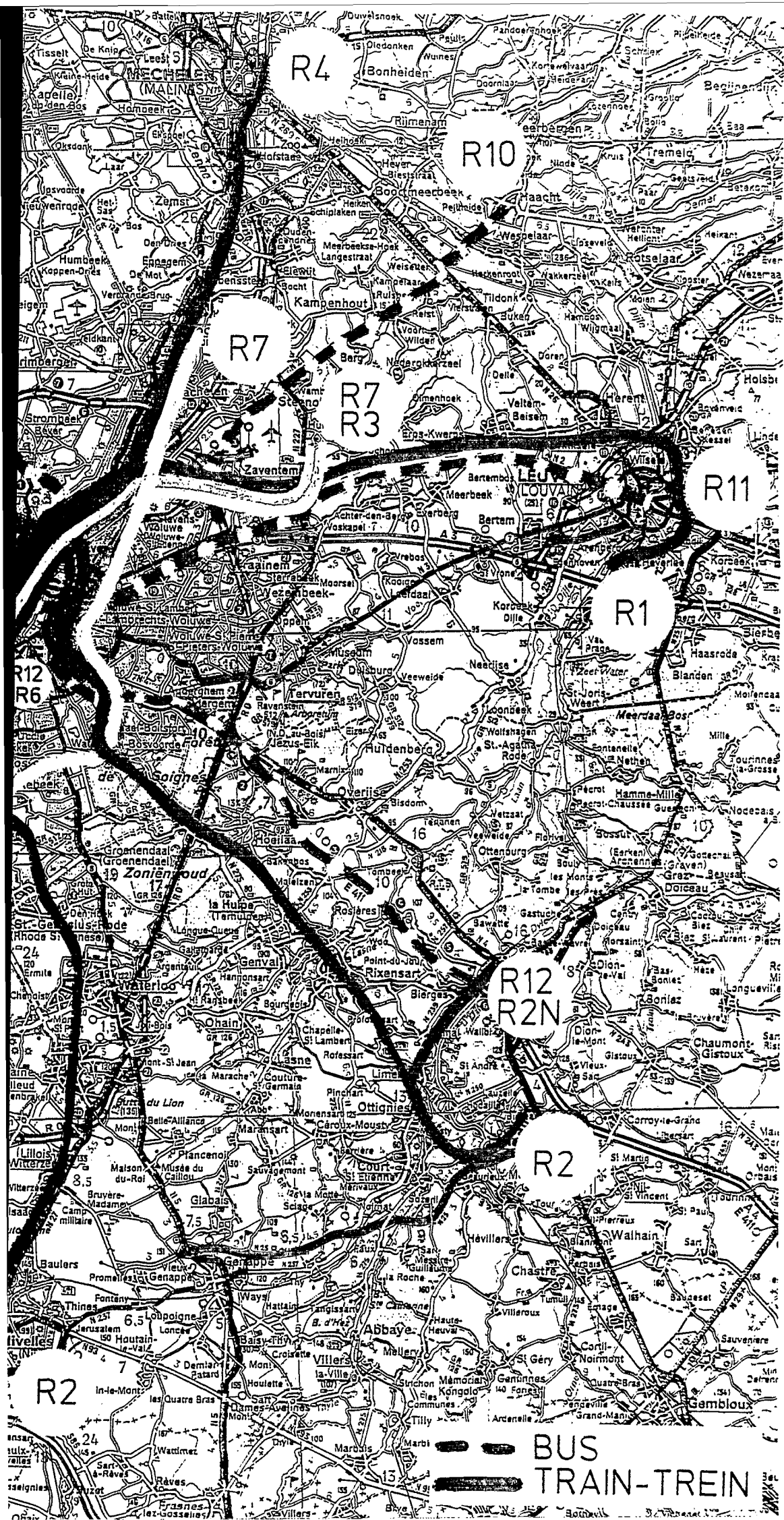
R8

R11

R4

R7

R3



R4

R10

R7

R7
R3

R11

R1

R12
R6

R12
R2N

R2

R2

BUS
TRAIN-TREIN

Annexe 2

**Liste des investissements RER en Région
nécessitant un permis d'urbanisme
(et un permis d'environnement le cas échéant)
suivant SOFRETU**

TRAIN

- Tunnel Josaphat-Schuman
- Mise à 4 voies entre Schuman et Watermael
- Création de nouvelles gares (Vivier d'Oie), Watermael (ligne 26), déménagement de Haren Sud, Haren Tilleul, Moensberg)
- Aménagement de gares existantes (Kalevoet, ...)

BUS

Les sites propres pour bus, par exemple avenue Houba de Strooper, bd Emile Bockstael, bd du Jubilé, ch. de Mons, ch. de Louvain, ch. de Ninove (jusqu'à la gare de l'Ouest), bd Botanique, ...

Bijlage 2

**Lijst van de investeringen voor het GEN in het gewest
waarvoor volgens SOFRETU een stedenbouwkundige
vergunning (en, in voorkomend geval, een
milieuvergunning) nodig is**

TREIN

- Josafat-Schumantunnel
- Vier sporen tussen Schuman en Watermaal
- Bouw van nieuwe stations (Ganzevijver), Watermaal (lijn 26), verplaatsing van Haren Zuid, Haren Linde, Moensberg)
- Aanpassing van de bestaande stations (Kalevoet,...)

BUS

Eigen banen voor de bussen, bijvoorbeeld Houba de Strooperlaan, Emile Bockstaellaan, Jubelfeestlaan, Bergensesteenweg, Leuvensesteenweg, Ninoofsesteenweg (tot Weststation), Kruidtuinlaan...

Annexe 3

Amendements à la proposition de recommandation élaborée par le rapporteur

N° 1

Les remarques suivantes devraient être intégrées dans les demandes au gouvernement régional:

Le projet de RER doit provoquer un transfert de mode de transport et aura ainsi un effet bénéfique sur l'environnement et la santé des Bruxellois si les autorités régionales et communales appliquent des mesures de réduction de l'espace utilisable par l'automobile en circulation et en stationnement.

Dans ce sens la Région doit donc cesser de multiplier ses parkings, véritables pompes aspirantes de voitures: le transport d'un voyageur par le RER doit aboutir à la suppression d'un emplacement de parking en ville.

Le RER ne peut en aucun cas être un incitant pour que les Bruxellois quittent la ville tout en continuant à y travailler. Il ne peut dans ce sens accentuer l'exode de population hors de Bruxelles.

Au dernier paragraphe:

Le ministre présente pour novembre 1996 au Conseil régional ... individuelle et situe le projet RER dans un plan global d'aménagement du territoire et d'organisation des déplacements, cela dans le cadre des conclusions du plan IRIS.

Dans ce cadre, des plans déplacements pour les entreprises doivent être l'un des outils de ce plan global.

En fin de texte:

Le plan mobilité pour Bruxelles ne peut en aucun cas être conditionné à la réalisation du RER.

N° 2

1. *Le tout gros problème en suspens est celui du financement du projet: 64 milliards en 15 ans, soit près de 5 milliards par an.*

L'Etat fédéral a une responsabilité de premier plan dans la bonne évolution du dossier.

Bijlage 3

Amendementen aan het voorstel van aanbevelingen opgesteld door de rapporteur

Nr. 1

De volgende opmerkingen zouden in de verzoeken aan de Hoofdstedelijke Regering moeten worden opgenomen:

– *het GEN-project moet ervoor zorgen dat andere vervoermiddelen worden gebruikt en zal aldus een gunstige weerslag hebben op het milieu en de gezondheid van de Brusselaars, indien de gewestelijke en de gemeentelijke overheid maatregelen nemen om de ruimte voor het autoverkeer en voor het parkeren te verminderen.*

In dat opzicht moet het Gewest er dus mee ophouden voor nog meer parkeergelegenheid te zorgen, wat het autoverkeer alleen maar doet toenemen. Per reiziger die het GEN neemt, moet een parkeerplaats in de stad verdwijnen.

Het GEN mag de Brusselaars er in geen geval toe aansporen buiten de stad te gaan wonen maar er te blijven werken. Het GEN mag de stadsvlucht niet in de hand werken.

In de laatste paragraaf:

– *de gewestminister tegen november 1996 aan de Gewestraad zijn geïntegreerd mobiliteitsplan voorlegt, met inbegrip van de maatregelen die ertoe strekken het evenwicht te herstellen tussen de vervoermiddelen en met name het buitensporig gebruik van een individueel voertuig af te remmen en dat hij het GEN plaatst in een algemeen kader van de ruimtelijke ordening en de organisatie van het vervoer, rekening houdend met de besluiten van het IRIS-plan.*

In dat verband moeten de vervoerplannen voor de ondernemingen middelen zijn van dat algemeen plan.

Aan het slot van de tekst:

Het mobiliteitsplan voor Brussel mag in geen enkel geval afhankelijk worden gesteld van de uitvoering van het GEN-project.

Nr. 2

1. *Het grootste probleem is de financiering van het project: 64 miljard over 15 jaar, d.w.z. om en bij de 5 miljard per jaar.*

De grootste verantwoordelijkheid voor de goede afloop van het dossier ligt bij de federale Staat.

Idéalement, dans le cadre de l'article 43 de la loi bruxelloise relative aux missions de capitale nationale et internationale, il appartient à l'Etat de prendre à sa charge la globalité de l'enveloppe annuelle à consacrer au RER, ce qui n'atteindrait pas encore la réalité des charges que Bruxelles supporte dans ses missions de capitale (près de 10 milliards).

Pour trouver les moyens nécessaires, l'Etat pourrait compenser cet effort par une hausse des carburants.

De plus, il faut rappeler que l'Etat perçoit actuellement le produit de l'eurovignette qui à l'origine devait revenir aux Régions, avant d'être prétendument attribuée à la SNCB.

C'est dans un même esprit que doit être envisagé l'inévitable perte à l'exploitation.

2. Il convient d'intégrer le RER dans une politique globale de mobilité dont les autres axes sont:

a) la limitation et 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).

3. La fréquence doit être bien étudiée: 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).

4. Le RER proposé dans l'étude SOFRETU compte une majorité de lignes situées en Flandre. Conséquence logique de la géographie bruxelloise et du rayon sélectionné (30 km).

Compte tenu de l'expérience et des travaux réalisés à l'occasion du TGV, il convient d'être vigilant pour qu'aucun secteur ne soit défavorisé.

On ne peut pas avoir tous ses apaisements dans le cas de l'axe R2, essentiellement situé en Région wallonne et pour lequel des travaux d'infrastructure importants s'avèrent indispensables. Afin d'assurer la réalisation de cet axe, nous plaidons pour son "interrégionalisation", avec création de deux axes Alost-Nivelles et Termonde-Ottignies, ce qui offre de meilleures garanties.

Het zou ideaal zijn dat de federale Staat, in het kader van artikel 43 van de Brusselse wet betreffende de functie van Brussel als nationale en internationale hoofdstad, alle jaarlijkse kredieten voor het GEN voor zijn rekening neemt; een bedrag dat echter nog niet in de buurt komt van wat Brussel besteedt in het kader van zijn functie als hoofdstad (ongeveer 10 miljard).

Om de nodige middelen bijeen te brengen, zou de Staat die inspanning kunnen compenseren door de brandstofprijzen te verhogen.

Bovendien zij eraan herinnerd dat de Staat voor het ogenblik de opbrengst van het eurovignet binnenrijft, die oorspronkelijk aan de Gewesten moest toekomen vooraleer het zagezegd aan de NMBS zou worden toegekend.

In die zin moet het onvermijdelijke exploitatieverlies worden bekeken.

2. Het GEN moet deel uitmaken van een algemeen mobiliteits-beleid, met als overige krachlijnen:

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).

3. De frequentie moet aandachtig worden bestudeerd: het GEN mag de stadsvlucht niet aanmoedigen. 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).

4. De meeste lijnen waarvan sprake is in het in de studie van SOFRETU voorgestelde GEN liggen in Vlaanderen, wat een logische gevolg is van de geografische ligging van Brussel en van de vastgestelde straal (30 km).

Rekening houdend met de ervaring en met de werken die in het kader van de HST uitgevoerd worden, moeten we ervoor waken dat geen enkele zone wordt benadeeld.

Men kan niet geheel tevreden zijn over de lijn R2, die hoofdzakelijk in het Waalse Gewest is gelegen en die grote infrastructuurwerken lijkt te vergen. Om de aanleg van die lijn te waarborgen, pleiten wij ervoor die te 'interregionaliseren' en tegelijk te zorgen voor twee lijnen, te weten Aalst-Nijvel en Dendermonde-Ottignies, wat de beste waarborgen biedt.

5. *L'étude SOFRETU crée un certain nombre de lignes de bus rapides (R8, E9, R10, R11, R12) dont il est dit qu'elles seraient en site propre à Bruxelles. Il n'y a aucune raison de limiter ce site propre à Bruxelles, certains axes étant engorgés dès la périphérie.*

Par ailleurs, si on ne veut pas créer une concurrence entre la STIB et De Lijn ou TEC, il faut impérativement que ces lignes soient confiées à la gestion du "VERBUND".

Enfin, pour éviter des doubles emplois aussi inefficaces qu'inutiles, il convient de restructurer le réseau de De Lijn et TEC en rabattant les terminus de leurs lignes sur des gares et des stations de métro, ce qui permettrait à ces sociétés d'augmenter la fréquence sur les tronçons subsistant à l'extérieur de Bruxelles.

N° 3

Suggestions relatives à la proposition de recommandations concernant le RER.

1. *Appuyer le deuxième considérant par les données bruxelloises contenues dans "l'Etat de l'environnement" (voir IBGE).*
2. *Il est contradictoire avec le principe du RER (visant une clientèle à ± 30 km) de demander la construction d'infrastructures (terminus, parkings, ...) aux confins de la Région de Bruxelles-Capitale vu l'exiguïté de celle-ci. Les clients doivent pouvoir utiliser le RER depuis un point le plus proche possible de leur point de départ.*

N° 4

Ajouter dans la partie relative aux considérations préliminaires:

- "– considérant que 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;*
- considérant que 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."*

5. *De SOFRETU-studie stelt een aantal snelle buslijnen voor (R8, R9, R10, R11 en R12), waarbij de bussen in Brussel in een eigen baan zouden rijden. Er is geen enkele reden om die eigen baan tot Brussel te beperken. Op sommige wegen zit het verkeer reeds in de randgemeenten in de knoop.*

En indien men concurrentie tussen de MIVB en DE LIJN of TEC wil voorkomen, moet men die lijnen beheren zoals het "VERBUND" dat doet.

Ten slotte, om ondoeltreffend en onnodige overlappingsen te voorkomen, moet het net van DE LIJN en TEC worden gherstructureerd en moeten de eindpunten van de lijnen in de buurt van trein- of metrostations liggen, waardoor die maatschappijen hun frequentie op de delen van het net buiten Brussel zouden kunnen te verhogen.

Nr. 3

Suggesties in verband met het voorstel van aanbevelingen met betrekking tot het GEN

1. *De tweede overweging ondersteunen aan de hand van de gegevens over Brussel die opgenomen zijn in "de staat van het leefmilieu" (zie BIM).*
2. *Gelet op de beperkte oppervlakte van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is het strijdig met het beginsel van het GEN (dat klanten wenst aan te trekken binnen een straal van ± 30 km) te vragen dat er op de grens van het Gewest infrastructuur (eindstations, parkeerterreinen,...) worden gebouwd. De klanten moeten het GEN kunnen gebruiken vanop een punt dat zo dicht mogelijk bij hun plaats van vertrek gelegen is.*

Nr. 4

In het gedeelte over de voorafgaande opmerkingen toe te voegen:

- overwegende dat 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;*
- overwegende dat 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.*

Ajouter dans la partie relative à la demande au gouvernement

"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. *d'affiner le concept des liaisons par route (autobus);*
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 Bockstaël), 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".*

N° 5

Ajouter deux "considérants"

- *Considérant que 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;*
- *Considérant que le plan d'investissement de la SNCB pour la période 1996-2005 est à l'examen à la Conférence interministérielle et de l'infrastructure.*

Ajouter trois tirets dans "les demandes au gouvernement"

- *dans son avis relatif au plan d'investissement 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;*

In het gedeelte met betrekking tot de vraag aan de regering toe te voegen:

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. *de wegverbindingen (autobus) verbeteren*
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.*

Nr. 5

Een considerans toe te voegen:

- *overwegende dat de ministerraad van de federale regering het beheercontract tussen de Staat en de NMBS op 26 mei 1996 heeft goedgekeurd en dat artikel 3 ervan bepaalt dat het binnenlandse reizigersverkeer met gewone diensttreinen, met inbegrip van de treinen die de verbinding met de grote agglomeraties moeten uitbreiden en verbeteren, tot de opdrachten behoort van de openbare dienst die bij wet aan de NMBS opgedragen zijn, en dat artikel 32 de tekst van het protokolakkoord overneemt dat gesloten is tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de federale regering met het oog op een verbetering van de spoorverbindingen van en naar Brussel;*
- *overwegende dat het investeringsplan van de NMBS voor de periode 1996-2005 onderzocht wordt door de interministeriële conferentie voor verkeer en infrastructuur;*

Drie streepjes toe te voegen aan de "vragen aan de regering"

- *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 om het verkeer van en naar Brussel te leiden en complementair zijn met de uitvoering van een gewestelijk expresnet rond Brussel;*

- *tout débat relatif à la réalisation du tunnel Schuman-Josaphat soit précédé d'une étude d'impact, préalable aux procédures urbanistiques et environnementales prenant en compte les alternatives visant à augmenter la fluidité du trafic sur le réseau existant et les investissements indispensables en amont et en aval de la réalisation de ce tunnel;*
 - *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 celles-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 bases de conclusions de la Task-Force.*
- *vóór ieder debat over de aanleg van de Schuman-Josaphattunnel een effectenstudie gemaakt moet worden, die aan de stedenbouwkundige en milieuprocedures voorafgaat en de alternatieven bestudeert om het verkeer vlotter te laten verlopen en rekening houdt met de investeringen voor en na de aanleg van de tunnel,*
 - *artikel 32 van het beheercontract met de NMBS volledig uitgevoerd moet worden, 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 aanhangsel bij het beheercontract op grond van de besluiten van de Task Force.*

